

LE SOCIETA' DI GESTIONE DEGLI INTERPORTI: UN'ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA



2026

- 1. Le funzioni svolte dagli interporti**
- 2. La legge istitutiva: L. 240/1990**
- 3. La nuova legge sugli interporti: L. 177/2025**
- 4. Gli interporti italiani: gli assetti proprietari**
- 5. Le attività intermodali**
- 6. I risultati economico-finanziari**

Milano, maggio 2026

1. LE FUNZIONI SVOLTE DAGLI INTERPORTI

Il **concetto d'interporto** nasce in Italia negli anni '70-'80 e trova una sua formalizzazione giuridica nel 1990, con la legge 240. Lo sviluppo degli interporti è connesso con alcune specifiche funzioni che ogni singola infrastruttura può svolgere, pur in modo differenziato, in ragione delle caratteristiche del territorio in cui è localizzata e dei legami funzionali che ad esso la legano. Le principali funzioni svolte sono:

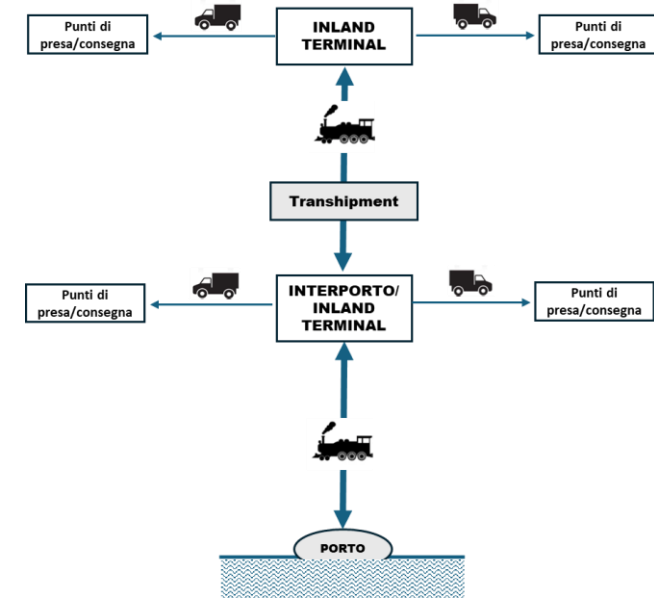
► **Organizzatore del territorio:** uno dei principali fenomeni che hanno caratterizzato la logistica in questi anni è il cosiddetto *logistics sprawl*: la diffusione sul territorio di magazzini, centri merci e altre infrastrutture in assenza di pianificazione, con un conseguente elevato consumo di suolo. Le forze che spingono in questo senso sono molteplici:

- Spostamento dei magazzini dalle aree urbane a quelle periferiche, meno costose e trafficate, in prossimità di assi viari primari (autostrade, superstrade, tangenziali, ecc.);
- Riorganizzazione delle reti distributive in risposta ai cambiamenti nelle modalità di accesso ai consumi, in particolare diffusione dell'e-commerce, che spesso richiede magazzini vicini alle città, da cui organizzare le consegne;
- Frammentazione della logistica: tante PMI che dispongono di magazzini di piccole/medie dimensioni sparsi sul territorio.

Sotto questo profilo, gli interporti, concentrando in un'area definita le attività legate alla logistica e ai trasporti, contribuiscono a dare assetti più razionali ai processi localizzativi.

► **Immobiliarista della logistica:** strettamente connessa alla funzione precedente, la costruzione e gestione di magazzini è una delle due attività «core» delle società di gestione interportuale. Seguendo diverse strategie aziendali le società tendono a:

- Mantenere la proprietà dei magazzini, che poi affittano a terzi. Tali ricavi sono una fonte primaria di entrate, magari destinate ad ulteriori investimenti;
- Costruire e vendere i magazzini a terzi. In questo caso il fatturato della società di gestione dell'interporto proviene non da affitti, ma dall'erogazione di altri servizi;
- Occuparsi dell'urbanizzazione dell'area, vendendo gli spazi edificabili a *real estate developer* che a loro volta progettano, costruiscono e vendono o affittano i magazzini ad operatori della logistica, del trasporto multimodale e autotrasportatori.



1. LE FUNZIONI SVOLTE DAGLI INTERPORTI

► **Centro intermodale**, l'altra funzione «*core*» degli interporti, presente nella loro stessa definizione di infrastrutture finalizzate allo scambio intermodale, in particolare ferro-gomma, in virtù della presenza di un terminal ferroviario appositamente attrezzato. Ogni terminal tende a specializzarsi in uno dei due grandi mercati in cui si suddivide l'intermodalità, quello:

- della **strada-rotaia** (casce mobili e semirimorchi), che ha nell'**autotrasporto il mercato di riferimento**, soprattutto per quanto attiene alla definizione delle tariffe. Infatti la scelta del caricatore è legata in primo luogo al confronto tra il prezzo del nolo di un servizio tutto-strada rispetto ad un servizio strada-rotaia. Il tutto-strada gode del vantaggio di una grande flessibilità operativa, rispetto all'intermodale, per sua natura più rigido e complesso (vincolato dall'operatività del treno).

Nel traffico intermodale strada-rotaia, l'interporto assume in genere il ruolo di **gateway**, ovvero nodo di ridistribuzione/concentrazione di flussi provenienti/destinati al territorio su cui insiste e/o rilancio su altre direttrici di traffico (funzione di **transshipment**). Le dimensioni dell'hinterland interportuale dipendono soprattutto dalla **bontà dei collegamenti** stradali e dalla **numerosità/affidabilità** delle relazioni ferroviarie;

- del **marittimo** (*seaborn*), **governato dalla nave** che ha per oggetto la movimentazione dei container. In questo caso il ciclo del treno deve essere in qualche modo coordinato con quello della nave e svolge la funzione di connessione tra porto e terminal ferroviario (*inland terminal*).

► **Inland terminal di infrastrutture portuali** per le quali può svolgere funzioni diverse:

- **retroporto** ossia una struttura di **continuità territoriale** dove uffici doganali, sanitari, operatori e autorità di regolazione configurino una specie di «allungamento del porto», con funzioni ausiliarie rispetto alle operazioni prettamente portuali. Al suo interno possono essere svolte operazioni che, oltre a rendere più fluida ed efficiente l'operatività portuale, riguardano attività quali la sosta prolungata di merce containerizzata in attesa di essere venduta, la sosta di container contenenti merce sottoposta a regimi e controlli speciali, il deposito di vuoti, le riparazioni, il ricovero di merci con arrivo concentrato in alcuni picchi stagionali e così via;
- **terminal intermodale classico**, ossia una struttura a servizio dei traffici marittimi che si colloca in prossimità dell'area di destino, svolgendo funzioni di terminal intermodale e piattaforma logistica. Il porto diventa punto di passaggio verso gli *inland terminal* e la rete dei servizi intermodali, soprattutto nel caso in cui siano stati attivati **corridoi doganali**.

1. LE FUNZIONI SVOLTE DAGLI INTERPORTI

Con il ruolo crescente svolto dai porti nelle filiere logistiche internazionali, veri e propri nodi della globalizzazione, i **servizi ferroviari portuali** hanno assunto una **funzione decisiva** nello stabilire il rango di un sedime portuale in termini di definizione del suo hinterland. Nel caso dei traffici containerizzati diventa quindi di fondamentale importanza la **stretta relazione tra porti e inland terminal**, garantita operativamente da adeguate connessioni ferroviarie per frequenza, costi e affidabilità.

La tendenza a concentrare importanti flussi di traffico su alcuni porti, rafforzata dalle scelte selettive delle compagnie di navigazione, **consolida il legame** tra porti e inland terminal di riferimento (*freight corridor*) localizzati in prossimità dei grandi centri urbani e delle aree industriali, alimentando in tal modo i rispettivi volumi di traffico.

In Italia gli esempi più evidenti, da questo punto di vista, sono le relazioni tra i porti tirrenici (Savona, Genova, La Spezia) e i terminal localizzati nelle aree industriali/urbane del Nord Italia, in particolare Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Da considerare però che la scarsa lunghezza della tratta intermodale rende il servizio **molto contendibile** dall'alternativa del tutto-strada. L'elevata concorrenza tra i numerosi terminal (interporti così come terminal intermodali solo ferroviari) presenti nell'area innesca infatti «guerre di prezzo» a beneficio della soluzione stradale.

Limitandoci al mondo degli interporti, oggetto di questo report, un esempio è quello dell'**Interporto di Padova**, al centro di una fitta rete di connessioni ferroviarie che lo collegano ai principali porti italiani (Genova, La Spezia, Livorno), anche con *fast corridor* doganali, e terminal esteri (es. Zeebrugge, Duisburg e Rostock).

Un altro esempio d'interporto con un **ruolo importante** nell'intermodale terrestre (semirimorchi e casse mobili) è quello di **Verona**, snodo fondamentale dei servizi ferroviari verso la Germania ed il Centro-Nord Europa.

Entrambi gli interporti, a cui si potrebbero aggiungere quelli di Novara, Bologna e Marcianise, sono infrastrutture che offrono direttamente (perché gestiti in prima persona, o da società controllate), o indirettamente (perché gestiti da società presenti all'interno del sedime interportuale) un'estrema varietà di servizi funzionali alle esigenze logistiche e trasportistiche del tessuto industriale e distributivo del territorio, generando importanti economie di scala e di scopo, ossia vantaggi di costo derivanti dalla localizzazione nella stessa area di una molteplicità di imprese che si avvalgono di servizi condivisi, manodopera specializzata, *know how* diffuso, ecc.

2. LA LEGGE ISTITUTIVA: L. 240/1990

Come accennato in precedenza, il **concetto d'interporto** è nato in Italia e ha trovato una sua **prima sistematizzazione giuridica** con la **legge n° 240 dell'agosto 1990**, nella quale lo si definiva come *un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi, in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione (art. 1)*. Dal testo emerge chiaramente come lo scopo prioritario di queste infrastrutture fosse il sostegno e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-strada.

Gli altri punti salienti della L. 240/1990 erano:

- ▶ L'affidamento della **realizzazione delle infrastrutture e la loro conduzione** *in concessione ad enti pubblici e a società per azioni, anche riuniti in consorzi (art. 3)*, con un 30% del capitale sociale *comunque riservata ad enti pubblici, ad amministrazioni ed aziende autonome pubbliche, a società per azioni a prevalente capitale pubblico*. Un sistema basato pertanto sul partenariato pubblico-privato, con il supporto finanziario dello Stato a sostegno degli investimenti infrastrutturali.

- ▶ L'elaborazione di uno schema di **piano quinquennale degli interporti** da parte del **Ministero dei trasporti**, in cui indicare quelli di I° e II° livello, stabilendo in tal modo una **gerarchia** tra le diverse infrastrutture (art. 2), gerarchia che anche a causa di **successivi interventi legislativi** (es. passaggio alle Regioni delle competenze in materia di trasporti) non si è **mai concretizzata**.

Gli interporti di I° livello individuati erano quelli di: Bologna, Padova, Verona, Orbassano (TO), Rivalta Scrivia (AL), Marcianise (NA), Nola (CE), Segrate-Lachiarella (MI), mai realizzato. A questi si aggiunsero in seguito gli interporti di Parma e Livorno-Guasticce.

- ▶ Contributi da parte dello Stato per **investimenti in unità di carico** (art. 11) destinate al trasporto intermodale (es. semirimorchi, carri a pianale, ecc.).

3. LA NUOVA LEGGE SUGLI INTERPORTI: L. 177/2025

Nel 2025, dopo un lungo dibattito e varie osservazioni critiche, è stata promulgata la **L. 177/2025** che modifica la precedente L. 240/1990. I punti salienti della nuova normativa sono i seguenti:

► Una definizione d'interporto che **riprendendo** i concetti già espressi nella precedente normativa (strutture finalizzate allo sviluppo del traffico intermodale), introduce quello d'infrastruttura di *rilevanza nazionale, gestito in forma imprenditoriale*. Se il secondo punto (gestione imprenditoriale) era già implicito nella precedente normativa (art. 3), il primo (rilevanza nazionale) sembrerebbe adombrare per gli interporti, di fatto realtà privatistiche, una natura simile alle infrastrutture portuali e alle loro società di gestione (Autorità di Sistema Portuale), che hanno invece natura pubblica (enti pubblici non economici di rilevanza nazionale). Da qui il richiamo all'art. 117 terzo comma della Costituzione (art. 1, comma 1).

In realtà, sembra esserci scarsa chiarezza/conoscenza sulla natura pubblica o privata di queste infrastrutture, che può porre questioni rilevanti. Ad esempio, infrastrutture simili, all'interno delle quali vengono svolte le medesime funzioni (servizi intermodali, logistica, trasporti, ecc.), sono definibili interporti? E se no, perché? Conta più, come spesso accade in Italia, la forma giuridica, o la sostanza operativa? Ancora, se un privato vuole investire in infrastrutture simili (cosa che già sta avvenendo in Italia), può farlo liberamente? Se sì, allora nel previsto Piano generale dell'intermodalità **bisognerà tenere conto** anche di queste iniziative private per evitare duplicazioni e spreco di risorse pubbliche.

Va detto inoltre che gli interporti svolgono una pluralità di funzioni, alcune delle quali **non in esclusiva**. Si fa riferimento, in particolare, a quelle legate al **trasporto intermodale**, che vengono eseguite anche da altre realtà infrastrutturali presenti sul territorio. Un esempio tipico è quello della **Lombardia**, che sviluppa attraverso i suoi terminal ferroviari (Busto-Gallarate, Melzo, Segrate) **ingenti volumi di traffico ferroviario intermodale** (migliaia di treni/anno), ponendola al centro di un fitto reticolo di relazioni nazionali e soprattutto internazionali, che insieme ai suoi magazzini, ne fanno il massimo polo logistico nazionale (circa il 30% del fatturato complessivo del settore).

La legge sembra dunque partire dal presupposto che l'attività intermodale **sia appannaggio dei soli interporti**, mentre in realtà non è così, anzi alcuni terminal ferroviari hanno volumi di attività di gran lunga maggiori rispetto a quella di molti interporti, anche vicini.

Oltre ai terminal lombardi di Busto Arsizio (Hupac), Gallarate (Ambrogio), Melzo (Rail Hub Milano, Gruppo Contship), Milano Segrate (Terminal Italia), se ne possono aggiungere altri che, pur non facendo parte di infrastrutture interportuali, svolgono ruoli importanti nei territori di appartenenza, con volumi di traffico significativi. Ne sono un esempio i terminal di: Piacenza (CR), Dinazzano Po (RE), Piacenza Intermodale (PC), Fiorenzuola d'Arda (PC), Lugo Terminal (RA), Villa Selva (FC), Foggia Inconronata (FG), Giovinazzo (BA), Bari Ferruccio (BA).

3. LA NUOVA LEGGE SUGLI INTERPORTI: L. 177/2025

La legge introduce (art. 4) il **Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica** con *funzioni consultive in ordine alla programmazione e al coordinamento delle iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo, nonché della semplificazione delle operazioni e del miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci, in collaborazione con le Autorità di sistema portuale, ferme restando le rispettive competenze.*

Del Comitato, presieduto dal Ministro dei trasporti, fanno parte di diritto i presidenti delle regioni in cui sono localizzati i vari interporti, il presidente di UIR e i presidenti degli interporti stessi. Alle riunioni del Comitato possono partecipare altri soggetti (dai presidenti delle Autorità portuali, ai rappresentanti delle varie associazioni di settore), **senza però diritto di voto.**

Anche in questo caso la legge presenta un elemento di criticità. L'istituendo Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica **non contempla** la partecipazione **di tutte le infrastrutture di trasporto ferroviario intermodale**, comprese quelle che **non rientrano** nel sistema degli interporti, che movimentano, come accennato in precedenza, una quota cospicua del traffico nazionale .

Tra i requisiti per la costruzione di un nuovo interporto (art. 3), oltre alla presenza di collegamenti con la viabilità di grande comunicazione, la rete ferroviaria nazionale e con porti e/o aeroporti, la legge prevede la garanzia di sostenibilità finanziaria dell'iniziativa e *idonei flussi di merci attuali e previsti.* Quest'ultimo aspetto è di particolare importanza, in quanto l'impressione è che alcuni interporti siano stati realizzati **senza un'adeguata analisi del mercato** dell'area di insediamento, in particolare in relazione alla capacità del territorio di generare **volumi di traffico** in grado di **saturare** un terminal intermodale.

L'art. 5 specifica che i soggetti gestori degli interporti :

1. **agiscono in regime di diritto privato.** Un concetto comunque già presente nella legge precedente, che ha trovato pratica applicazione nelle modalità di gestione degli interporti, diversi dei quali, come vedremo di proprietà privata;
2. **devono provvedere** alla realizzazione delle infrastrutture relative ai nuovi interporti. La norma ha sollevato **critiche e perplessità** da parte di molti operatori interportuali, associazioni e singole imprese, in quanto sembra imporre l'onere del finanziamento dell'adeguamento degli interporti esistenti, o per lo sviluppo di nuovi, sui gestori di quelli già operativi. La norma non specifica però con quali procedure, o meccanismi finanziari ciò debba avvenire, ma soprattutto **lede l'autonomia decisionale** e di conseguenza la **libertà d'impresa**, di ogni singolo interporto, che si vedrà costretto a destinare risorse ad attività ed investimenti non coerenti con i propri piani di sviluppo e strategie di mercato, ma anzi finendo con alimentare con proprie risorse la crescita dei concorrenti.

4. GLI INTERPORTI ITALIANI: GLI ASSETTI PROPRIETARI

Gli assetti proprietari dei 28 interporti considerati sono quanto mai variegati, ma comunque **riconducibili a cinque grandi categorie**:

1 Enti territoriali

ossia Regioni, Province e Comuni

2 Enti di natura pubblica

quali le Camere di Commercio, le finanziarie regionali, le società che gestiscono servizi pubblici, ecc.

3 Associazioni imprenditoriali

quali le territoriali di Confindustria, altre associazioni datoriali

4 Banche

ma anche fondi d'investimento, finanziarie, ecc.

5 Aziende

in genere operanti nei settori dei trasporti, o del *real estate*

16
Proprietà di natura
PUBBLICA

12
Proprietà di natura
PRIVATA

4. GLI INTERPORTI ITALIANI: GLI ASSETTI PROPRIETARI

Società interportuale	Comune/Provincia	Natura della proprietà	Capitale Sociale (x 1000 EUR)	Enti territoriali %	Enti di natura pubblica %	Associazioni Imprenditoriali %	Banche %	Aziende %	Altri %	Totale %
1 Centro Interportuale Merci CIM S.p.A.	Novara/Novara	Privata	24.604	-	-	-	6,96	91,34	1,70	100,0
2 Centro Padano Interscambio Merci S.p.A. - CEPIM	Parma/Parma	Pubblica	6.643	-	2,34	-	13,89	46,14	37,63	100,0
3 Centro Smistamento Merci della Marsica (Lodini Trans)	Avezzano/Aquila	Privata	10	-	-	-	-	92,00	8,00	100,0
4 CFFT Terminal Interporto Civitavecchia	Civitavecchia/Roma	Privata	125	-	-	-	-	100,00	-	100,0
5 Consorzio ZAI Quadrante Europa	Verona/Verona	Pubblica	-	Comune e Provincia VR		CCIAA VR	-	100,00	-	100,0
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona/Verona	Pubblica	20.476	-	100,00	-	-	-	-	100,0
6 Interbrennero-Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero S.p.A.	Trento/Trento	Pubblica	13.819	86,06	1,26	-	-	-	12,68	100,0
7 Interporto Campano S.p.A.	Nola/Napoli	Privata	33.536	0,04	0,78	-	0,30	86,77	12,11	100,0
8 Interporto Centro Ingrosso Pordenone S.p.A.	Pordenone/Pordenone	Pubblica	1.601	15,34	83,25	1,39	-	-	-	100,0
9 Interporto Centro Italia di Orte S.p.A.	Orte/Orte	Privata	951	19,13	0,30	75,25	-	2,01	3,31	100,0
10 Interporto Cervignano del Friuli S.p.A.	Cervignano/Udine	Pubblica	1.265	4,08	95,92	-	-	-	-	100,0
11 Interporto della Toscana Centrale S.p.A.	Prato/Prato	Pubblica	13.245	65,36	11,40	-	18,23	0,00	5,01	100,0
12 Interporto delle Marche S.p.A.	Jesi/Ancona	Pubblica	8.294	2,17	96,91	-	-	-	0,92	100,0
13 Interporto di Bologna S.p.A.	Bologna/Bologna	Pubblica	22.437	52,66	8,01	6,62	26,23	6,49	-	100,0
14 Interporto di Padova S.p.A.	Padova/Padova	Pubblica	44.929	39,34	41,96	-	0,00	1,80	16,90	100,0
15 Interporto di Portogruaro S.p.A.	Portogruaro/Venezia	Privata	3.100	13,90	-	-	-	57,70	28,40	100,0
16 Interporto di Rovigo S.p.A.	Rovigo/Rovigo	Pubblica	6.905	27,78	59,19	0,35	8,63	3,67	0,40	100,0
17 Interporto di Trieste S.p.A.	Trieste/Trieste	Pubblica	25.634	14,45	69,82	-	-	15,73	-	100,0
18 Interporto di Vado I.O. S.p.A.	Vado/Savona	Pubblica	3.000	-	72,00	-	-	28,00	-	100,0
19 Interporto Regionale della Puglia S.p.A.	Bari/Bari	Privata	1.828	-	-	-	-	100,00	-	100,0
20 Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	Tortona/Alessandria	Privata	11.848	0,00	-	-	-	90,00	10,00	100,0
21 Interporto Rivers Venezia S.r.l	Venezia/Venezia	Privato	5.000	-	-	-	-	100,00	-	100,0
22 Interporto Sud Europa S.p.A.	Maddaloni/Caserta	Privata	16.400	-	-	-	-	75,03	24,97	100,0
23 Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A.	Guasticce/Livorno	Pubblica	29.123	24,26	37,27	-	-	31,74	6,73	100,0
24 Interporto Val Pescara S.r.l.	Manoppello/Pescara	Privata	50	-	-	-	-	100,00	-	100,0
25 Monteimpres S.p.A. (già Polo Logistico Integrato di Mortara S.r.l.)	Mortara/Pavia	Privata	105.523	0,05	-	-	99,90	-	0,05	100,0
26 SITO Interporto di Torino S.p.A.	Torino/Torino	Pubblica	5.170	-	52,70	-	-	47,30	-	100,0
27 Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	Catania/Catania	Pubblica	1.496	89,72	10,27	-	-	-	0,01	100,0
28 Stazioni doganali autoportuali di Gorizia S.p.A.	Gorizia/Gorizia	Pubblica	1.831	-	100,00	-	-	-	-	100,0
Totale			408.844							

N.B.: Consorzio ZAI non ha un capitale sociale suddiviso in azioni o quote, QE Terminal Gate S.p.A.: 50% Consorzio ZAI, 50% RFI)

Fonte: elaborazione Centro Studi Fedespedit su dati camerati

5. LE ATTIVITA' INTERMODALI

Come noto il traffico merci nazionale e internazionale si avvale soprattutto della modalità stradale (trasporto conto terzi, veicoli con portata superiore ai 35 q.), **cresciuta negli ultimi 10 anni (2014-2024) del 30% circa**.

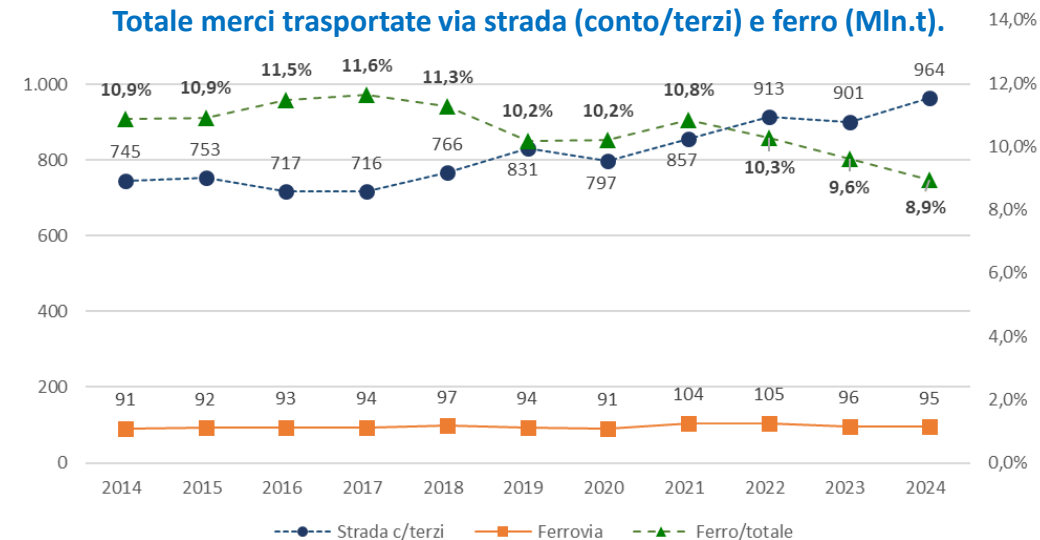
Più modesta invece, nello stesso periodo, la crescita della **modalità ferroviaria (+4,4%)**, il cui peso sul totale delle merci trasportate è sceso dal 10,9% del 2014 all'**8,9% del 2024**.

In particolare, il traffico ferroviario merci ha avuto in questi ultimi anni una **riduzione significativa** (2021= 104,2 Mln.t, 2024= 94,6 Mln.t, **-9,2%**) causata soprattutto dalle difficoltà dovute ai lavori di ammodernamento delle linee (con conseguenze sulla puntualità dei convogli) nonché a difficoltà organizzative di vario tipo nell'ultimo miglio, in particolare per quanto riguarda i terminal ferroviari portuali, che rendono difficoltoso lo *shift* modale. Difficoltà di cui potrebbero aver risentito anche i terminal interportuali, soprattutto quelli minori.

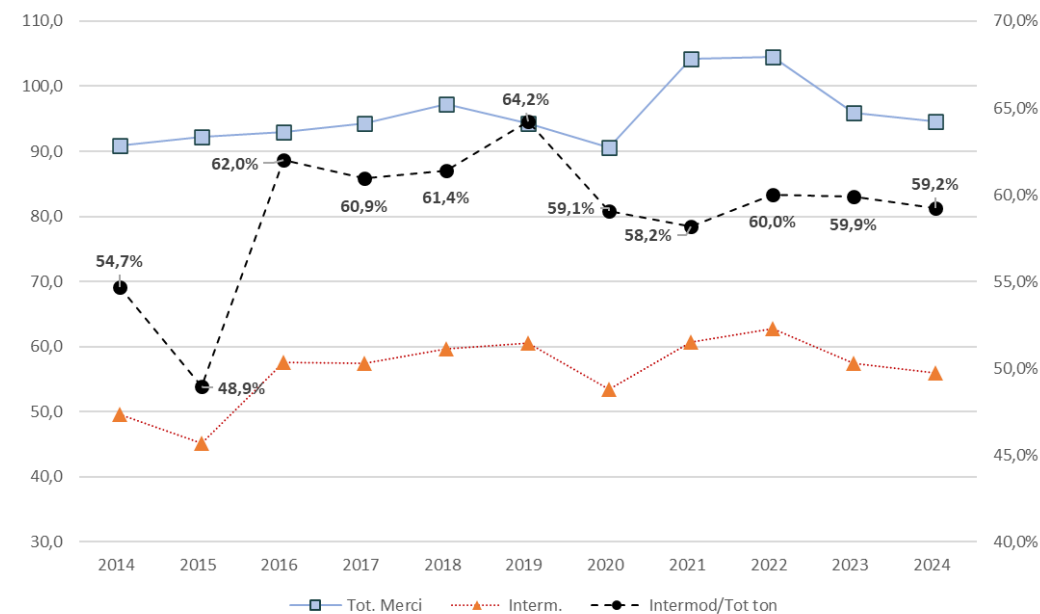
L'aspetto interessante da sottolineare è **l'aumento dell'incidenza** del traffico intermodale, che rappresenta ormai il **60% circa del traffico totale** in tonnellate (era meno della metà fino al 2010).

Gli investimenti fatti in questi anni nello sviluppo dei terminal e la crescente sensibilità agli aspetti ambientali da parte di caricatori, operatori logistici e del trasporto sono senz'altro alla base di tale crescita.

Totale merci trasportate via strada (conto/terzi) e ferro (Mln.t).



Totale merci trasportate via ferro (Mln.t), via intermodale, % intermodale su totale.



Fonte: nostre elaborazioni su dati Istat

5. LE ATTIVITA' INTERMODALI

I **terminal ferroviari**, sia quelli degli interporti, sia quelli ad essi esterni sono infrastrutture fondamentali nell'ambito del trasporto intermodale, sia nazionale, sia internazionale.

Quest'ultima osservazione **vale in particolare** per quelli localizzati nel **Nord Italia**, alla radice delle linee di adduzione che portano ai principali valichi alpini: **Sempione, Gottardo e Brennero**, che da soli rappresentano 65% del traffico totale alpino (51% di quello stradale e 97% di quello ferroviario).

Dal punto di vista geografico va notato infatti come il traffico, sia stradale, sia ferroviario sia concentrato soprattutto nelle regioni del Nord Italia, dove è localizzata la parte più cospicua del sistema industriale e distributivo nazionale.

Dalle regioni del **Nord Italia** proviene infatti l'**82%** circa del traffico su ferrovia e il **68%** di quello stradale (Fonte: Istat).

Non è un caso, di conseguenza, che i maggiori terminal ferroviari interportuali siano concentrati nelle regioni del Nord, con in testa il Veneto, con i due grandi terminal di **Verona e Padova**, cui si aggiunge quello di **Novara**. Nel complesso questi tre terminal **realizzano circa il 50%** dei treni prodotti dal sistema interportuale (53mila).

Nel Sud Italia assume rilevanza il terminal dell'**Interporto Sud Europa (Marcianise)**, polo intermodale di fondamentale importanza sull'asse Nord-Sud dal lato tirrenico. Dal lato adriatico significativa l'attività dell'Interporto Val Pescara.

Nel valutare i dati illustrati ricordiamo che nell'elenco non sono compresi i terminal che non fanno parte del sistema interportuale, come, a solo titolo di esempio, gli impianti di Gallarate-Busto Arsizio (Hupac e Ambrogio), Melzo (gruppo Contship), Milano Segrate (Terminali Italia e altri), Piacenza Intermodale (Hupac) e a Sud Foggia Incoronata (FHP Intermodal del fondo infrastrutturale italiano F2i) e Bari Ferruccio (Terminali Italia).

Società	n. treni anno (2024)	%	Società di gestione del terminal
INT.VR	14.600	27,6%	Terminali Italia; Quadrante Servizi
INT.PD	8.000	15,1%	Interporto di Padova
INT.SUD	4.000	7,6%	Interporto Sud Europa
INT.NO	3.800	7,2%	Combiconnect (Hupac)
INT.PR	3.800	7,2%	Terminali Italia, Interporto di Parma
INT.BO	3.000	5,7%	Terminali Italia; HIL/IPBO
INT.SCRIV	3.000	5,7%	Rail Hub Europe (Gavio, MSC)
INT.BREN	1.800	3,4%	Interbrennero
INT.GRU	1.500	2,8%	Società Portogruaro Interporto
INT.PN	1.500	2,8%	Inrail (Autobrennero)
INT.CER	1.300	2,5%	Interporto Alpe Adria
INT.NA	1.300	2,5%	Terminal Intermodale Nola
MONTIMP	1.300	2,5%	Kombi Terminal Mortara
INT.VADO	1.300	2,5%	Vado Intermodal Operator
INT.PE	1.100	2,1%	Interporto Val Pescara
INT.LI	450	0,9%	Terminali Italia
INT.MAR	300	0,6%	DPA Logistica
INT.RO	300	0,6%	Interporto di Rovigo
INT.PO	250	0,5%	Interporto Toscana Centrale
INT.TS	240	0,5%	Interporto di Trieste
Totale	52.840	100,0%	

Fonte: Centro Studi Fedespedi su dati aziendali e di stampa.

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI

Il mondo interportuale offre uno spettro di società le cui attività, pur riconducibili a filoni comuni (gestione immobiliare e intermodalità) presenta una **forte eterogeneità** di situazioni organizzative, difficili da riportare a fattore comune.

Per questo motivo, il report riporta i risultati di bilancio di **24 società di gestione interportuale** operanti in Italia, con un focus particolare su quelle di maggiore importanza, per le quali vengono forniti anche alcuni indici di bilancio, scelti tra i più comunemente utilizzati dagli analisti finanziari per evidenziare i vari aspetti della situazione economico-finanziaria dell'impresa.

Non sono riportati i risultati di:

- ❖ Interporto Rivers Venezia e CFFT Terminal Interporto di Civitavecchia, in quanto, all'interno dei loro bilanci, l'attività interportuale non è separata da quella terminalistica, *core business* delle due società;
- ❖ Interporto di Orte in quanto dal bilancio non emergono ricavi da vendite e prestazioni, ma unicamente da contributi e incrementi di immobilizzazioni per lavori interni;
- ❖ Centro Smistamento Merci della Marsica (controllato da Lodini Trans), anche in questo caso l'interporto non ha un suo bilancio autonomo da analizzare.

Per quanto riguarda il Consorzio ZAI di Verona sono stati utilizzati i dati del bilancio riclassificato diffuso dal Consorzio stesso, integrati dai dati presenti nel Bilancio di Sostenibilità 2024.

I bilanci utilizzati per l'analisi sono depositati presso le Camere di Commercio, mentre i dati relativi alle dotazioni infrastrutturali (mq del sedime interportuale, spazi coperti, mq del terminal ferroviario, ecc.) sono quelli presenti nei siti internet delle società di gestione, nei loro bilanci, o desunti dalla stampa.

Nella tabella a lato sono indicate le società considerate e la sigla con cui vengono identificate nel presente rapporto.

Società	Localizzazione	Sigla
Centro Interportuale Merci CIM S.p.A.	Novara	INT.NO
Centro Padano Interscambio Merci S.p.A. - CEPIM	Parma	INT.PR
Centro Smistamento Merci della Marsica (Lodini Trans)	Avezzano (AQ)	INT.AVEZ
CFFT Terminal Interporto Civitavecchia	Civitavecchia (RM)	CFFT
Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa	Verona	INT.VR
Interbrennero-Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero S.p.A.	Trento	INT.BREN
Interporto Campano Spa	Nola (NA)	INT.NA
Interporto Centro Ingrosso Pordenone S.p.A.	Pordenone	INT.PN
Interporto Cervignano del Friuli	Cervignano (UD)	INT.CER
Interporto della Toscana Centrale S.p.A.	Prato	INT.PO
Interporto delle Marche Spa	Jesi (AN)	INT.MAR
Interporto di Bologna Spa	Bentivoglio (BO)	INT.BO
Interporto di Rovigo S.p.A.	Rovigo	INT.RO
Interporto di Trieste S.r.l	Ferneti (TS)	INT.TS
Interporto di Vado I.O.	Vado (SV)	INT.VADO
Interporto Orte S.p.A.	Orte (VT)	INT.ORTE
Interporto Padova S.p.A.	Padova	INT.PD
Interporto Regionale della Puglia S.p.A.	Bari	INT.PUG
Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	Rivalta Scrivia (AL)	INT.SCRIV
Interporto Rivers Venezia Srl	Venezia	INT.RIVS
Interporto Sud Europa S.p.A.	Maddaloni (CE)	INT.SUD
Interporto Toscano Vespucci S.p.A.	Livorno	INT.LI
Interporto Val Pescara S.r.l.	Manoppello (PE)	INT.PE
Monteimpreses S.p.A. (già Polo Logistico Integrato di Mortara S.r.l.)	Mortara (PV)	MONTIMP
Portogruaro Interporto S.p.A.	Portogruaro (VE)	INT.GRU
SITO Interporto di Torino S.p.A.	Orbassano (TO)	INT.TO
Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	Catania	INT.SIC
Stazioni Doganali Autoportuali S.p.A.	Gorizia	STA.GO

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI

Nella tabella sono indicati i ricavi delle vendite e delle prestazioni di 24 interporti, oltre a EBITDA, EBIT e risultato finale.

Nel valutare i risultati è necessaria una precisazione: i ricavi di un interporto, in genere di natura immobiliare, non danno la misura della sua importanza sul territorio.

Infatti, similmente a quanto accade per altre infrastrutture di nodo (es. porti e aeroporti), non va considerato il solo **impatto economico diretto** (fatturato, valore aggiunto e occupazione generati dalle attività direttamente legate alla gestione dell'interporto), ma anche quello **economico indotto**, generato dalle attività svolte della aziende presenti nel sedime interportuale, da quelle che svolgono attività per conto di queste (es. servizi di trasporto, manutenzione, ecc.), dai consumi degli occupati, ecc.

Il 2024 è **stato** un anno abbastanza positivo per gli interporti italiani, soprattutto in termini di redditività.

Se il fatturato complessivo è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente (**214 Mln.EUR, +0,8%**), la **redditività è aumentata dell'8,7%**, passando dai 9,9 Mln.EUR di utili del 2023 ai **10,6 Mln.EUR** del 2024.

I **dipendenti** impiegati sono stati in totale **742** e hanno generato un fatturato pro-capite di circa **288mila €**, con un costo del lavoro medio di **52mila euro**.

Le aree gestite ammontano complessivamente a circa **34 Mln.mq.**

Società	Ricavi vend. 2023 (x'000 €)	Ricavi vend. 2024 (x'000 €)	Var % 2024/2023	EBITDA 2024 (x'000 €)	EBIT 2024 (x'000 €)	Risultato finale 2023 (x'000 .€)	Risultato finale 2024 (x'000 .€)	Var % 2024/2023	Dipendenti (n)	Mq
INT.BO	13.204	12.601	-4,6%	-1.051	-3.297	-2.284	-1.669	26,9%	25	4.100.000
INT.BREN	3.184	3.171	-0,4%	1.219	296	593	82	-86,2%	25	1.000.000
INT.CER	3.099	3.000	-3,2%	2.802	403	455	299	-34,2%	16	460.000
INT.GRU	3.943	5.201	31,9%	994	434	173	292	68,5%	12	250.000
INT.LI	5.643	3.964	-29,8%	2.023	-273	868	-955	-210,1%	7	2.800.000
INT.MAR	228	235	3,1%	-146	-449	39	73	87,2%	2	500.000
INT.NA	10.464	9.743	-6,9%	9.042	2.715	-1.340	486	136,3%	14	2.900.000
INT.NO	4.488	4.636	3,3%	1.076	1.076	436	644	47,7%	10	600.000
INT.PD	35.697	40.065	12,2%	21.618	8.969	2.908	4.819	65,7%	90	2.000.000
INT.PE	2.416	1.846	-23,6%	1.071	-192	145	206	42,1%	11	960.000
INT.PN	1.965	2.106	7,2%	2.931	457	451	472	4,7%	7	840.000
INT.PO	3.495	3.533	1,1%	3.090	1.021	192	16	-91,7%	5	712.000
INT.PR	10.795	11.051	2,4%	3.612	1.027	788	707	-10,3%	33	2.522.000
INT.PUG	1.280	1.117	-12,7%	279	99	487	6	-98,8%	5	500.000
INT.RO	3.040	3.320	9,2%	2.814	997	515	576	11,9%	24	350.000
INT.SCRIV	57.094	52.883	-7,4%	19.663	3.782	4.588	2.192	-52,2%	337	1.250.000
INT.SIC	1.176	1.050	-10,7%	914	690	632	598	-5,3%	8	455.000
INT.SUD	17.300	18.013	4,1%	14.335	5.069	-3.164	-344	89,1%	7	4.000.000
INT.TO	4.601	4.087	-11,2%	2.845	-533	191	-261	-236,6%	11	3.000.000
INT.TS	9.564	10.937	14,4%	4.923	1.062	441	422	-4,3%	38	600.000
INT.VADO	3.314	3.375	1,8%	1.812	756	1.811	374	-79,3%	11	200.000
INT.VR	12.116	13.721	13,2%	6.130	4.028	810	2.764	241,3%	21	2.500.000
MONTIMP	1.779	1.780	0,1%	1.721	-1.178	-157	-1.347	-758,0%	1	700.000
STA.GO	2.458	2.572	4,6%	1.585	338	208	187	-9,9%	22	600.000
Totale	212.342	214.006	0,8%	105.302	27.297	9.785	10.638	8,7%	742	33.799.000

N.B.: Società degli Interporti Siciliani S.p.A. anno 2023

Fonte: elaborazione Centro Studi Fedespedi su dati di bilancio

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI

In tabella è indicato il fatturato derivante dai **ricavi delle vendite e delle prestazioni** delle 24 società. Il fatturato, nella sua estrema sinteticità, segnala la forza dell'impresa e nel caso degli interporti dipende anche dall'appetibilità logistica del territorio in cui sono insediati.

La rendita immobiliare, parte importante delle entrate delle società di gestione, è infatti il risultato del gioco della domanda/offerta nel mercato dell'immobiliare per la logistica in quel determinato territorio.

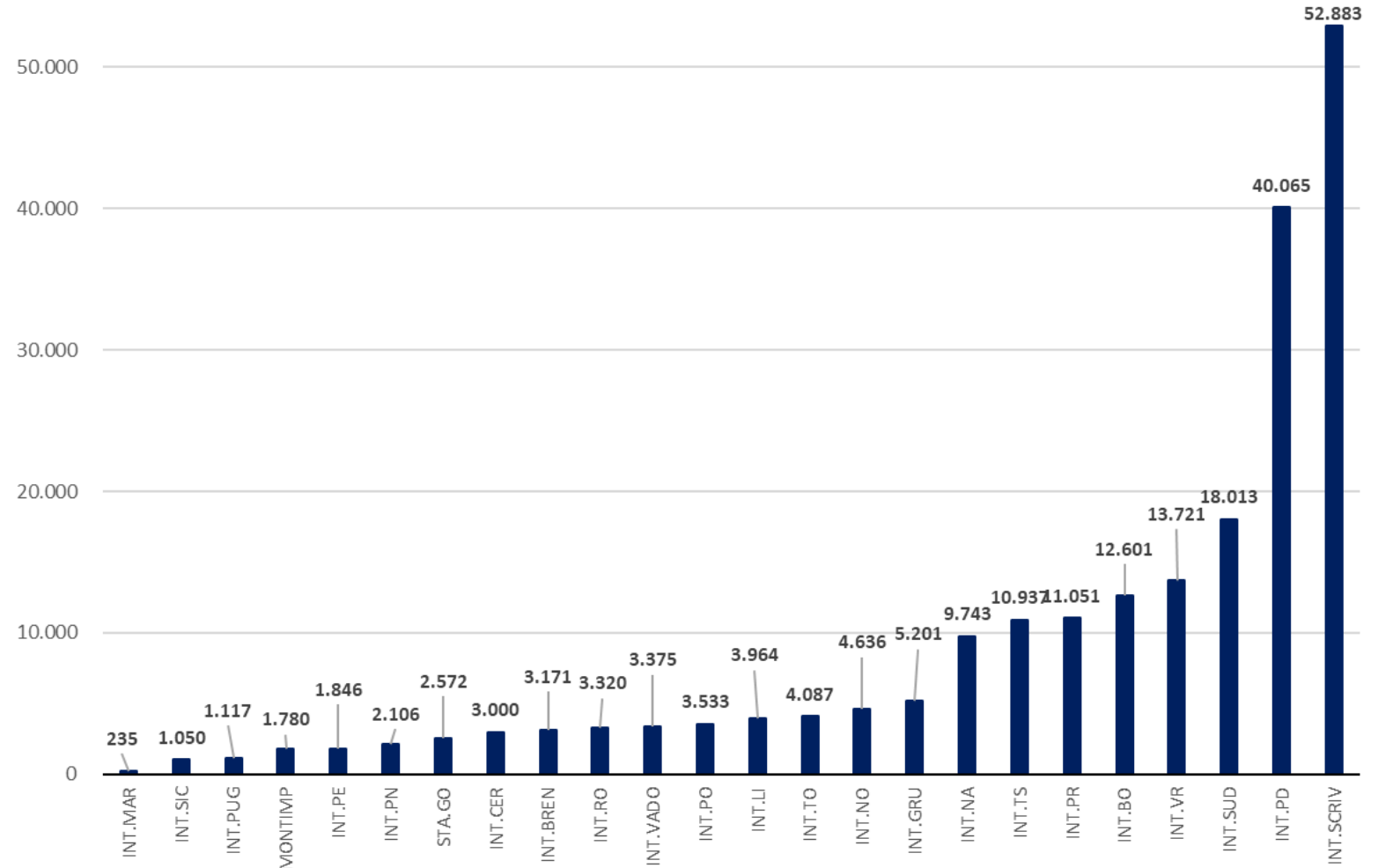
Questo aspetto **non sempre è stato attentamente valutato** nelle fasi propedeutiche alla decisione di sviluppare in un dato territorio un interporto.

Le aziende che si insediano nelle aree interportuali, principalmente impegnate nel settore della logistica, offrono infatti i loro servizi ad aziende della manifattura e/o della distribuzione (domanda). L'assenza di un tessuto industriale / distributivo significativo e di conseguenza la scarsa domanda di magazzini per la logistica può essere un fattore che rende difficile la crescita e l'affermarsi dell'interporto.

Questo è tanto più vero nel caso delle attività ferroviarie, che per loro natura necessitano di volumi consistenti di unità di carico (container, casse mobili e semirimorchi) per garantire una gestione economica equilibrata.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

(x 1000 EUR)



Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI

Un primo indicatore è dato dal rapporto tra i **ricavi delle vendite e delle prestazioni per metro quadro di superficie gestita**.

Senz'altro un indicatore suscettibile di critiche, ma che fornisce una proxy sulla capacità dell'interporto di «**estrarre valore**» dagli asset disponibili.

Come già accennato in precedenza, il fatturato delle società interportuali deriva in massima parte dai canoni di affitto dei magazzini presenti, più eventuali altri servizi erogati.

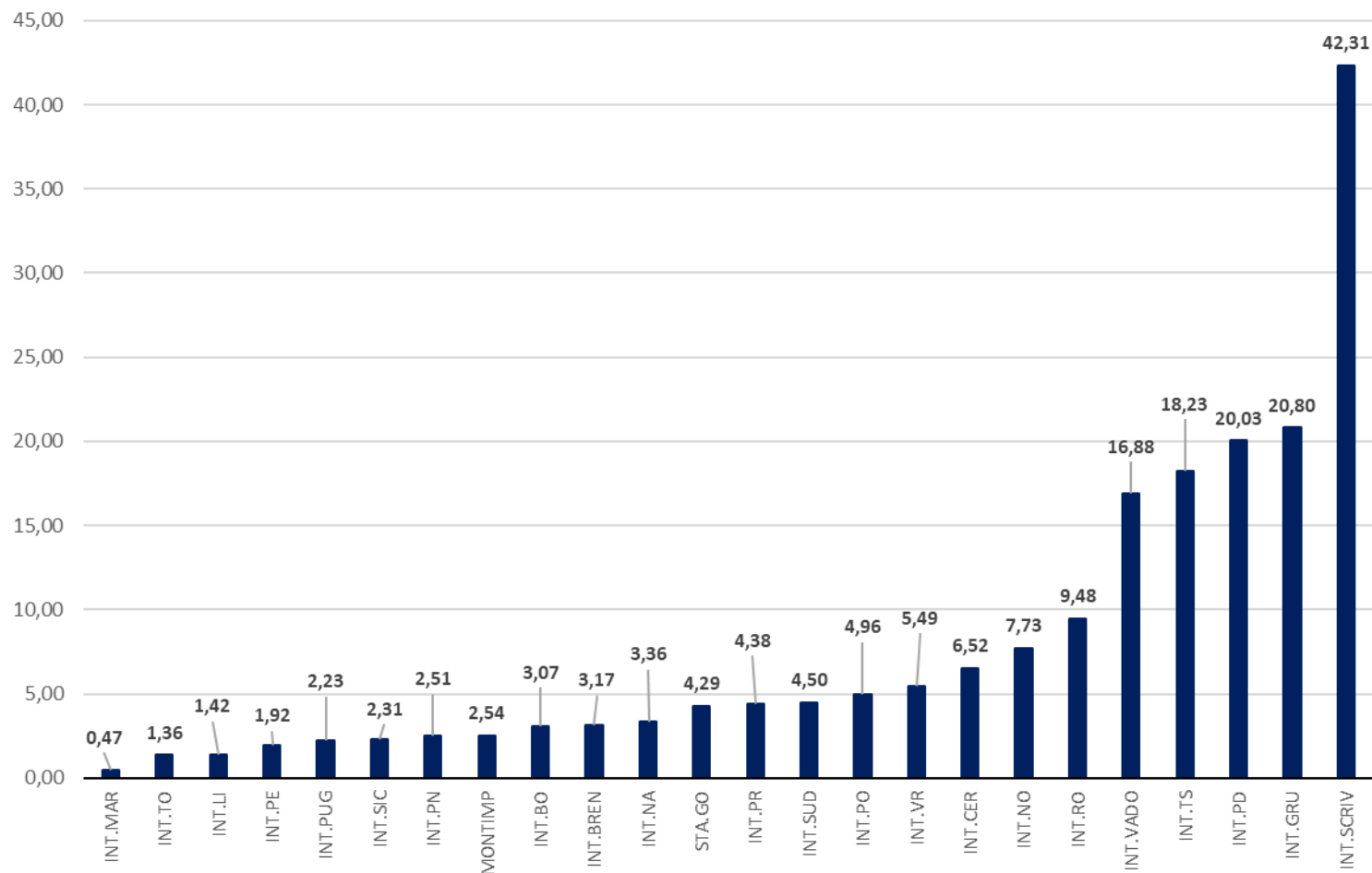
Come mostrato nella tabella di pag. 17, vi sono **significative differenze** tra le diverse aree logistiche del Paese nei canoni di affitto dei magazzini «*prime*» (strutture di alta qualità, con elevati standard costruttivi, tecnologici e localizzati in posizioni ottimali rispetto ai fabbisogni logistici degli utilizzatori) e *second hand*.

Per quanto riguarda il **traffico intermodale**, in particolare la **gestione del terminal ferroviario**, pochi interporti possono contare su flussi interessanti di ricavi derivanti da questa attività sia perché:

- estremamente limitata se non assente (pochi, o nessun treno movimentato);
- in molti casi il terminal è proprietà di RFI, o di società terze cui è stato ceduto, di conseguenza non genera entrate per la società interportuale.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni/mq

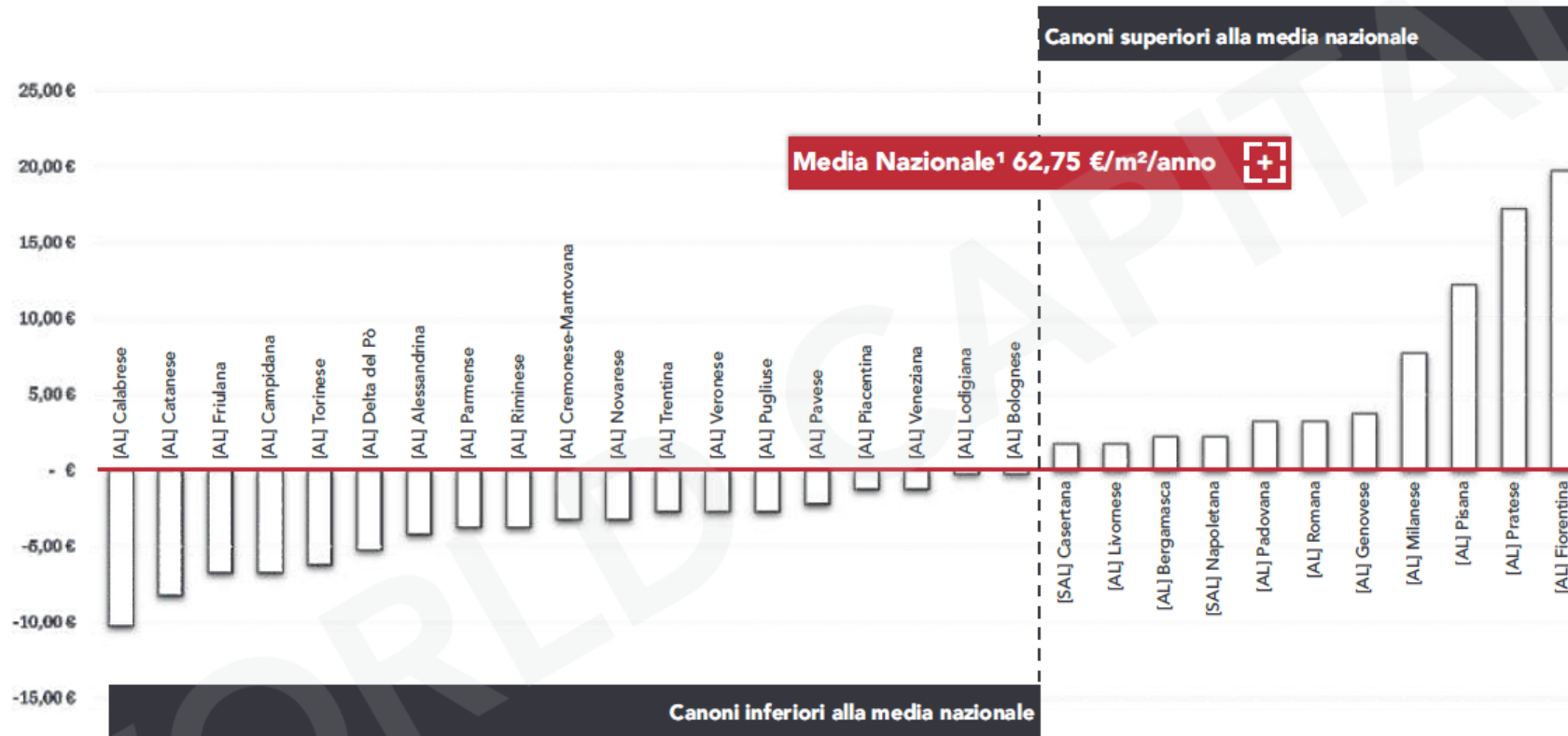
(EUR/mq)



Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI

Canoni medi magazzini *prime* e *second hand* e scostamento dalla media nazionale per area logistica (AL).
(EUR/mq/anno)



Il valore è determinato come media dei canoni «Prime Rent» o «Second Hand» di tutte le location italiane rilevate. Tutti i valori indicati possono subire variazioni in aumento o in diminuzione fino a un massimo del 25%, in funzione delle caratteristiche dell'immobile, del suo stato di diritto, dello stato di conservazione e dell'ubicazione. Il campione analizzato ha preso in considerazione immobili a destinazione logistica con superfici comprese tra 10.000 m² e oltre. Si precisa inoltre che, per immobili destinati ad attività di corriere e trasporti, i valori di riferimento possono variare da un minimo del 10% fino a un massimo del 40%.

Fonte: World Capital Group

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI

Dall'analisi dei bilanci delle società di gestione degli interporti emergono alcune considerazioni:

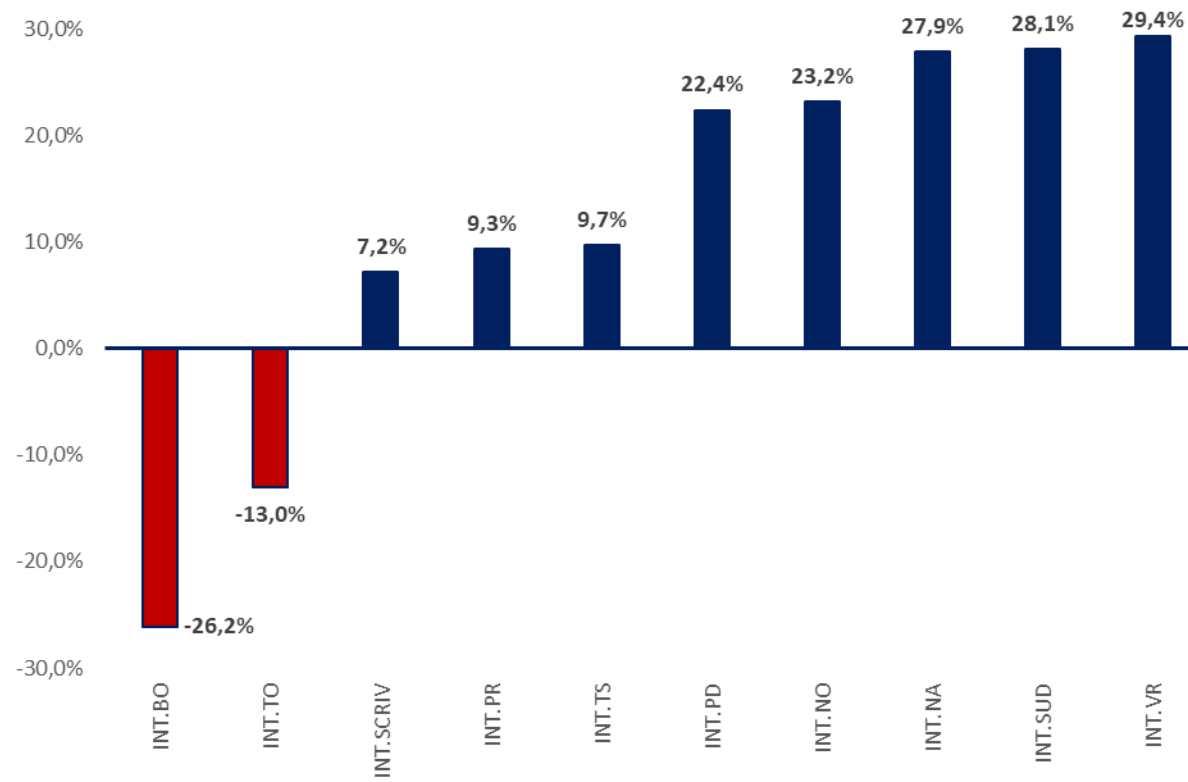
- 1** Una struttura dell'attivo con un **peso preponderante** della componente fissa, in particolare **terreni e fabbricati**, coerente con la loro natura di realtà societarie con un'importante attività immobiliare. Considerando i **24 interporti** analizzati come un soggetto unico, le **immobilizzazioni materiali** rappresentano infatti il **94,6%** dell'attivo fisso e il **79,3%** del capitale investito.
- 2** Relativamente ai **10 maggiori interporti**, una **redditività del capitale investito (ROI)** intorno al 2%, con **utili sul fatturato** dell'8% (non considerando i valori negativi degli interporti di Bologna, Torino e Marcianise). Pur svolgendo attività differenti, una proxy di riferimento può essere lo *yield* ossia il rendimento dell'investimento del settore dell'immobiliare per la logistica (valore percentuale che indica su base annua la redditività di un investimento ed esprime il livello di rischio legato all'investimento stesso), che nel 2025 si colloca per i *prime yield* (immobili di alta qualità) intorno al 5%.
- 3** Un **tasso di rotazione del capitale investito (ROT)** inferiore all'unità, comprensibile considerando la rigidità del capitale investito, rappresentato soprattutto, come visto, da immobilizzazione fisse.
- 4** Un **quoziente di indebitamento** equilibrato per 8 degli interporti analizzati (media 1,6), con valori più elevati per quelli di Napoli-Nola e Marcianise.

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DEI PRINCIPALI INTERPORTI

ROS (EBIT, o reddito operativo/Fatturato)

L'indice (*Return on sales*) esprime il livello della redditività operativa rapportando il reddito operativo (Ebit, *Earnings before Interests and Taxes*) con il fatturato. Il reddito operativo si ottiene sottraendo dal fatturato i costi operativi, del lavoro, altri costi di gestione, gli ammortamenti e gli eventuali accantonamenti.

E' un indice di facile interpretazione, fornendo un'informazione sintetica, ma chiara, sul grado di redditività del *core business* di un'impresa. Un rapporto negativo testimonia una criticità dell'impresa, condizionando fortemente il risultato finale di gestione.



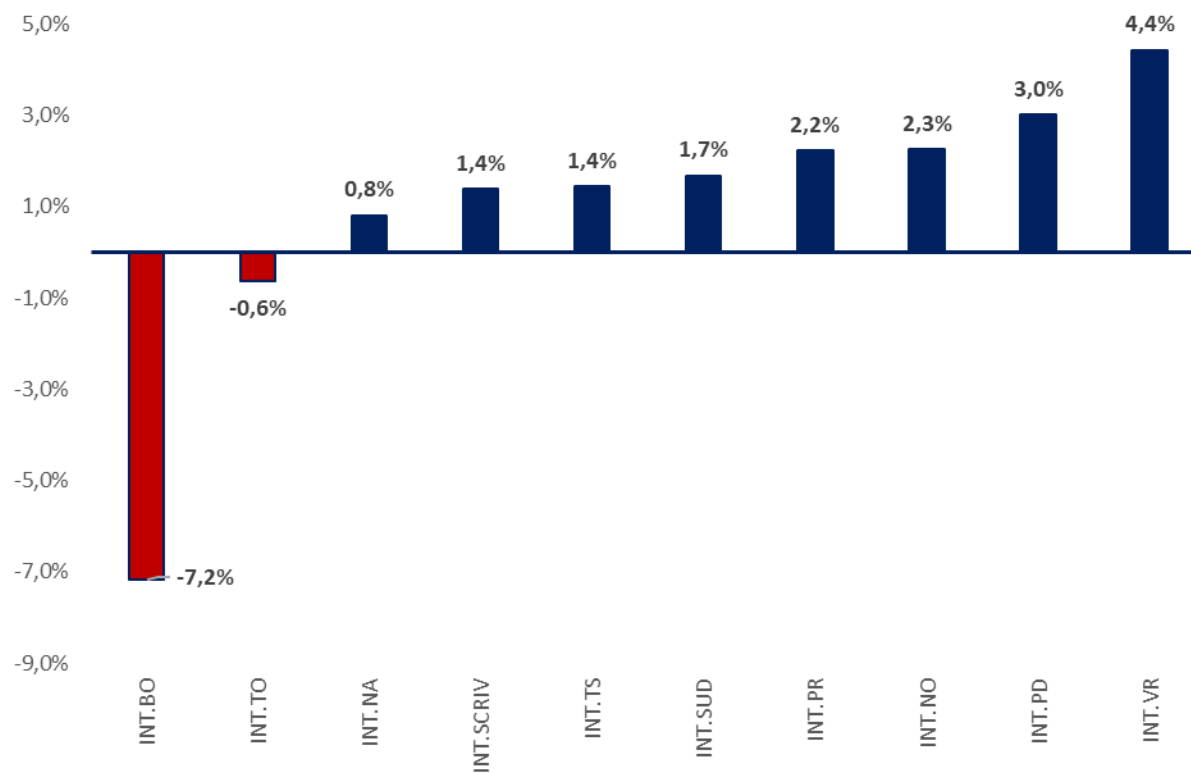
Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DEI PRINCIPALI INTERPORTI

ROI (EBIT, o reddito operativo/Capitale investito)

L'indice (*Return on investment*) pone a confronto il reddito operativo con l'insieme delle voci dell'attivo, sia fisso, sia corrente.

Esprime la capacità della gestione operativa di remunerare il capitale complessivo investito nell'impresa. Il ROI non tiene conto della tipologia e della struttura delle fonti di finanziamento (mezzi di terzi e mezzi propri).



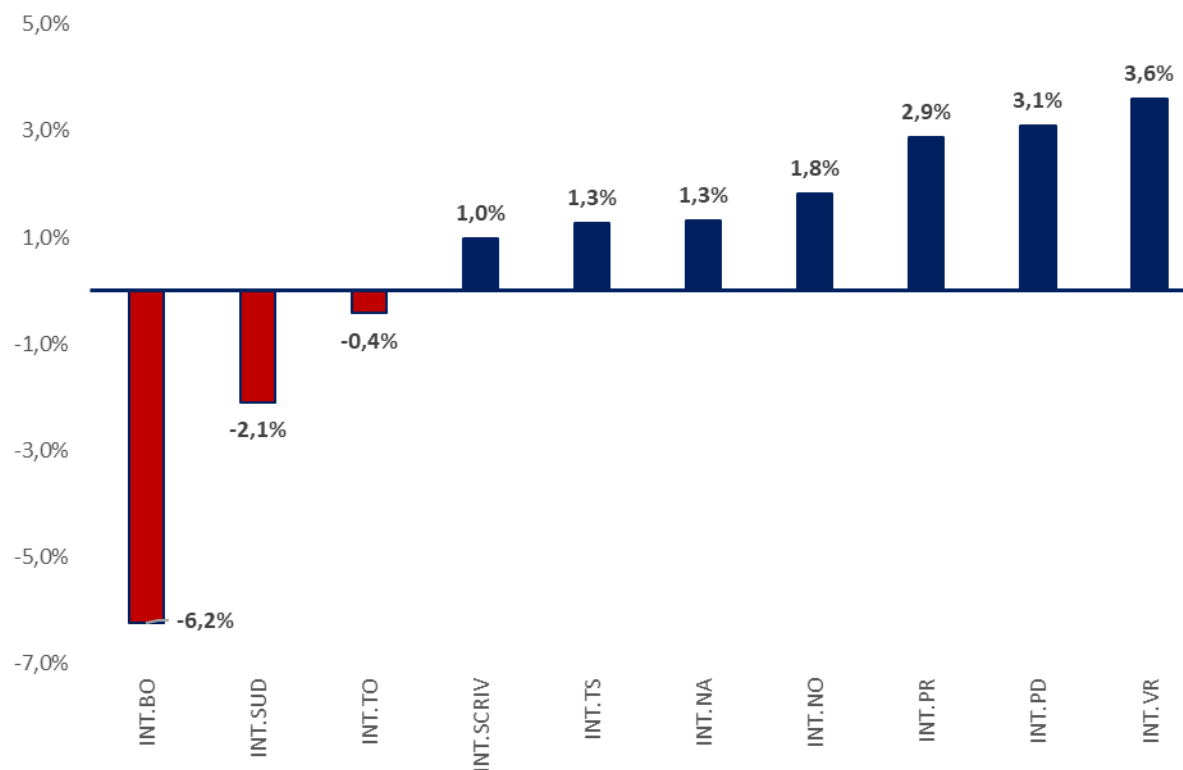
Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DEI PRINCIPALI INTERPORTI

ROE (Utile (perdita) d'esercizio/Mezzi propri)

Il ROE (Return on equity) pone a confronto il risultato netto d'esercizio con il capitale proprio investito nell'azienda ed esprime la capacità della gestione complessiva di remunerare il capitale investito nell'impresa da parte dei soci.

Il ROE viene tipicamente confrontato con investimenti alternativi dotati di un minor margine di rischio (es. titoli di Stato). La differenza dei rendimenti è il cosiddetto «premio al rischio».



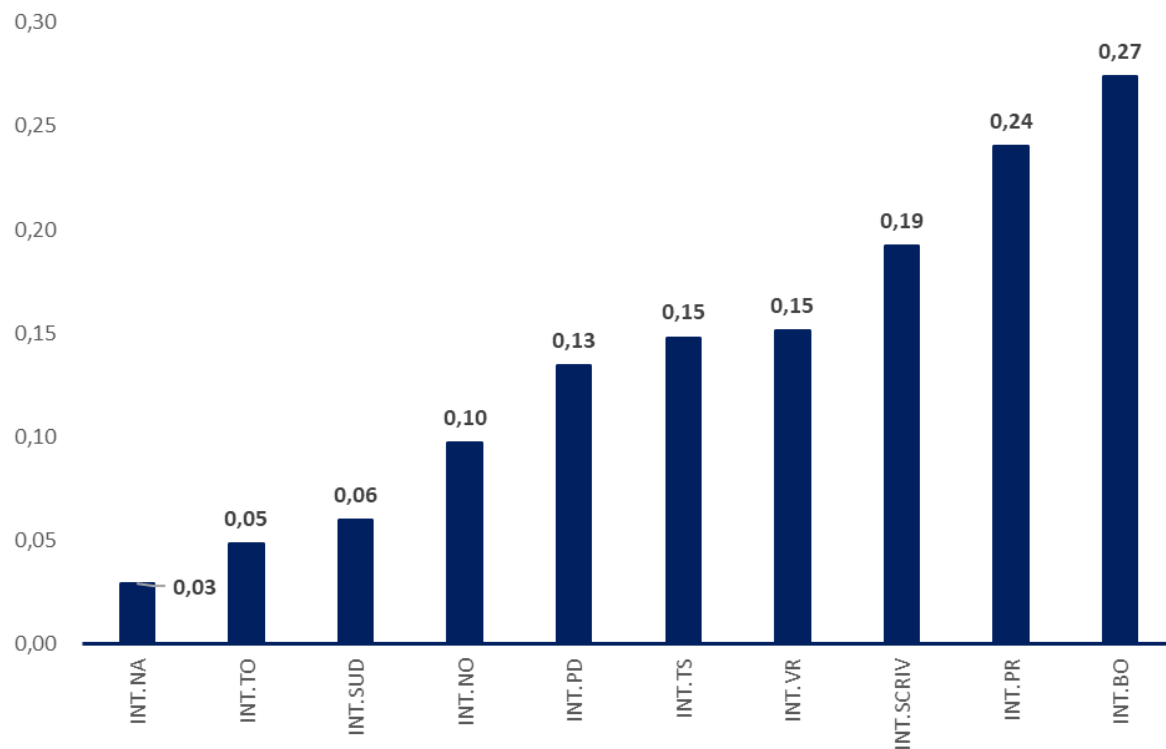
Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DEI PRINCIPALI INTERPORTI

ROT (Ricavi da vendite e prestazioni/Capitale investito)

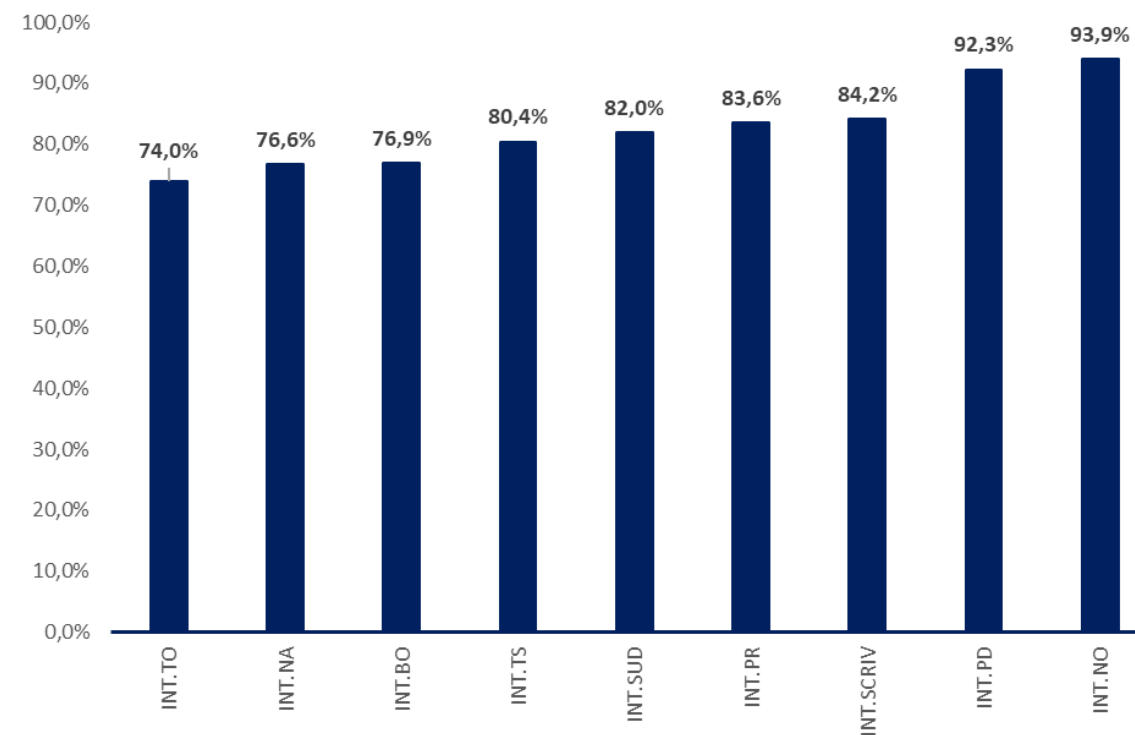
Il ROT (Return on turnover) rappresenta il **tasso di rotazione del capitale investito** e indica di quante volte il volume delle vendite è superiore al capitale investito dall'azienda nella propria attività. Maggiore è l'indicatore, maggiore è la capacità dell'azienda di estrarre valore dal capitale a disposizione. Nel caso delle società interportuali il ROT è strutturalmente basso a causa di valori elevati del capitale investito in terreni ed immobili.

ROT, o tasso di rotazione del capitale investito



Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

Immobilizzazioni materiali/Capitale investito



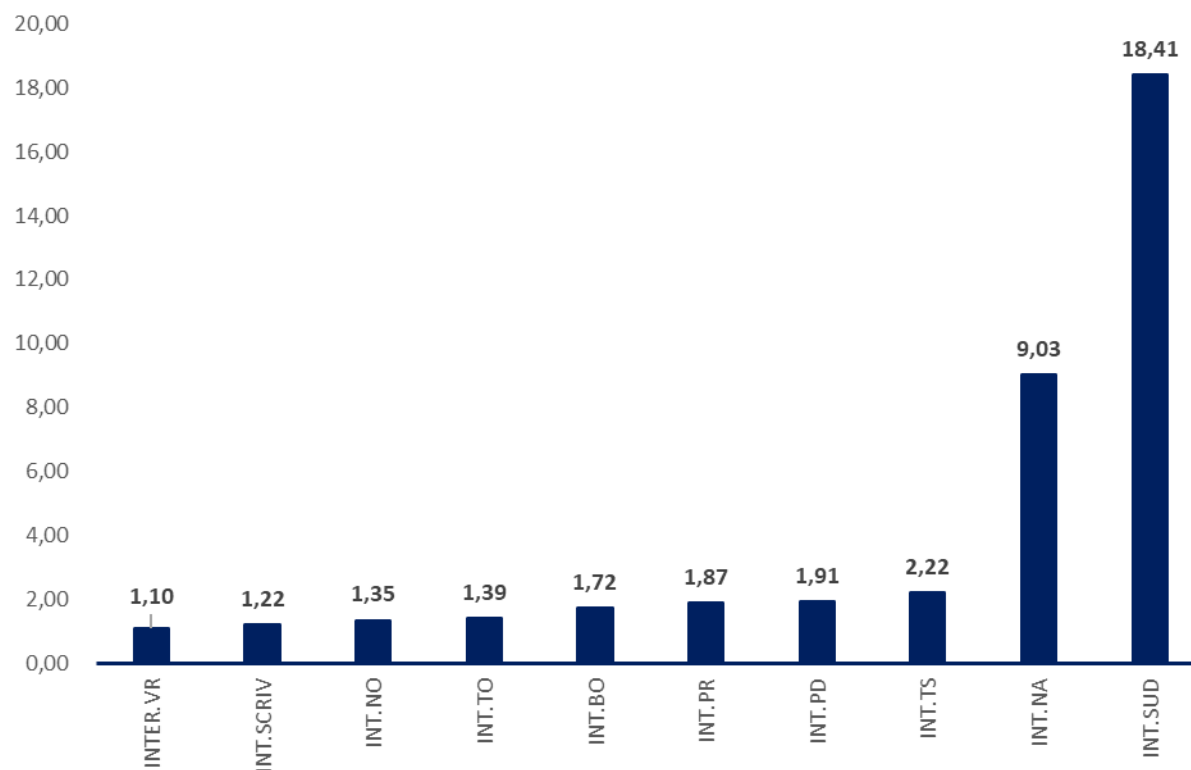
N.B.: non è compreso INT.VR in quanto il bilancio riclassificato del Consorzio ZAI non permette di calcolare con precisione il dato

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DEI PRINCIPALI INTERPORTI

Quoziente di indebitamento (Passività totali/Mezzi propri)

Detto anche *leverage*, ossia leva finanziaria, rapporta le passività totali, ossia i mezzi di finanziamento a disposizione dell'azienda, sia di terzi, sia propri, con i soli mezzi propri, esprimendo così il grado di dipendenza dal capitale di terzi per il finanziamento dell'impresa.

Più il rapporto è basso, migliore è il profilo di rischio dell'impresa. Con *leverage* pari a 1, l'azienda non ha debiti poiché si finanzia con il solo capitale proprio. E' una situazione di fatto irrealizzabile nella normale prassi aziendale.



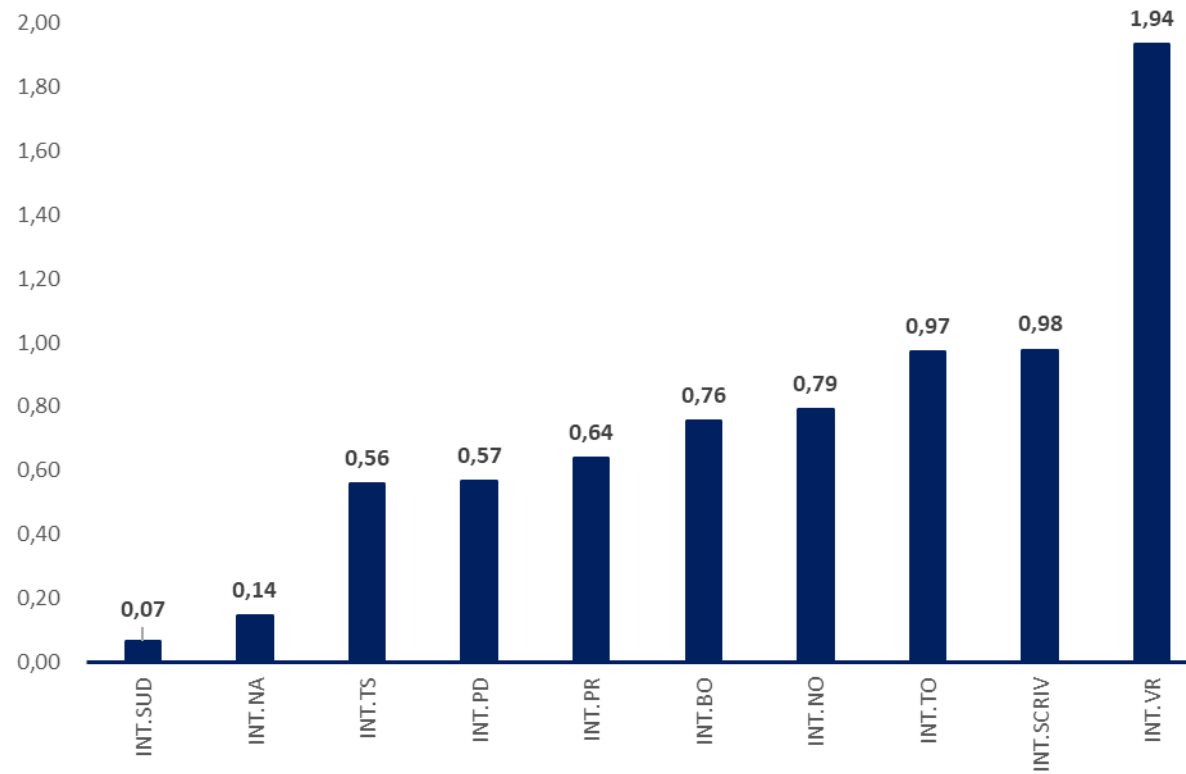
Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

6. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DEI PRINCIPALI INTERPORTI

Grado di copertura delle immobilizzazioni materiali (Mezzi propri/Immobilizzazioni materiali)

Il grado di copertura del capitale fisso (o indice di autocopertura dell'attivo fisso) indica la capacità dell'azienda di finanziare con mezzi propri, ossia di autofinanziare, gli investimenti di medio-lungo periodo, **qui intesi in senso stretto come immobilizzazioni materiali** (impianti, macchinari, mobili, attrezzature, ecc.).

Se l'indice è uguale, o superiore a 1, vuole dire che l'azienda può finanziare gli investimenti fissi con i soli mezzi propri, senza ricorrere all'indebitamento, per valori inferiori a 1 invece, l'azienda ricorre a mezzi di terzi, in misura tanto maggiore, quanto più basso è l'indice.



Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

I dati e le analisi fornite in questo documento si basano su documenti pubblici ricavati dai siti Internet delle società e dalle CCIAA.

Lo scopo dei dati e delle informazioni è prettamente informativo e non rappresentano, in alcun modo, una sollecitazione all'investimento, o a condizionare eventuali scelte commerciali dei lettori. Qualsiasi decisione di investimento, o scelta commerciale, che venga presa in relazione all'utilizzo di informazioni ed analisi presenti nel documento è di esclusiva responsabilità dell'investitore, o del commerciale, che deve considerare i contenuti del documento unicamente come strumenti di informazione, analisi e supporto alle decisioni.

Il contenuto dell'analisi non può in nessun caso essere interpretato come consulenza, invito all'investimento, offerta o raccomandazione per l'acquisto, la vendita, l'esercizio di una transazione o in generale condizionare le scelte commerciali dei lettori. Questo documento con tutti i suoi contenuti va considerato esclusivamente come opinione e analisi indipendente dei mercati, svolta attraverso metodologie comunemente utilizzate nell'analisi economico-finanziaria. In nessun modo e per nessuna ragione il lettore di questo documento può o deve considerare le indicazioni dell'analisi come sollecitazione all'investimento, o a condizionare le sue scelte commerciali.

Esclusione di garanzia

Non si garantisce in alcun modo che l'intero contenuto del documento sia esatto, completo o affidabile. In particolare, le informazioni e le opinioni vengono fornite senza alcuna garanzia. Quanto contenuto nel documento non rappresenta un consiglio di investimento, o vuole condizionare le scelte commerciali e non si garantisce che se ne possa fare affidamento per effettuare un investimento, o una scelta commerciale. L'eventuale utilizzo dei dati e delle informazioni come supporto di scelte di operazioni di investimento o altre decisioni è pertanto a completo rischio dell'utente, che si assume in proprio le responsabilità derivanti da perdite o da ogni altro danno diretto o indiretto.

Responsabilità

In nessun caso gli autori potranno essere ritenuti responsabili per danni diretti o indiretti derivanti direttamente o indirettamente dal contenuto o dall'uso del documento e delle analisi.

Rimane fermo che qualsiasi dato, o analisi che risultasse imprecisa, verrà prontamente corretta.