



INTERPORTO PADOVA SPA

DISTRETTO INTERMODALE TOTALLY GREEN

IL RUOLO DELL'ITALIA, HUB PER IL GNL NEL MEDITERRANEO
E NEL SUD DELL'EUROPA

Bologna, 19 ottobre 2016

*Il work in progress dell'interporto di Padova: pronti per il servizio intermodale
all'autotrasporto con GNL*

ROBERTO TOSETTO
DIRETTORE GENERALE
INTERPORTO PADOVA SPA

INTERPORTO PADOVA: «Il distretto intermodale TOTALLY GREEN» i benefici ambientali raggiunti dalla crane terminal automation al GNL

CONTENUTI

- *Interporto di Padova in cifre*
- *Interporto Padova Nodo Core nei traffici intermodali:
Corridoio Baltico – Adriatico e Corridoio Mediterraneo*
- *Il Progetto gru a portale su rotaia (RMG)*
- *Impianto Fotovoltaico*
- *Citylogistics*
- *Il Progetto GNL: stato dell'arte all'Interporto di Padova*



CAPITALE SOCIALE: 30 ML DI € AZIONISTI: 42

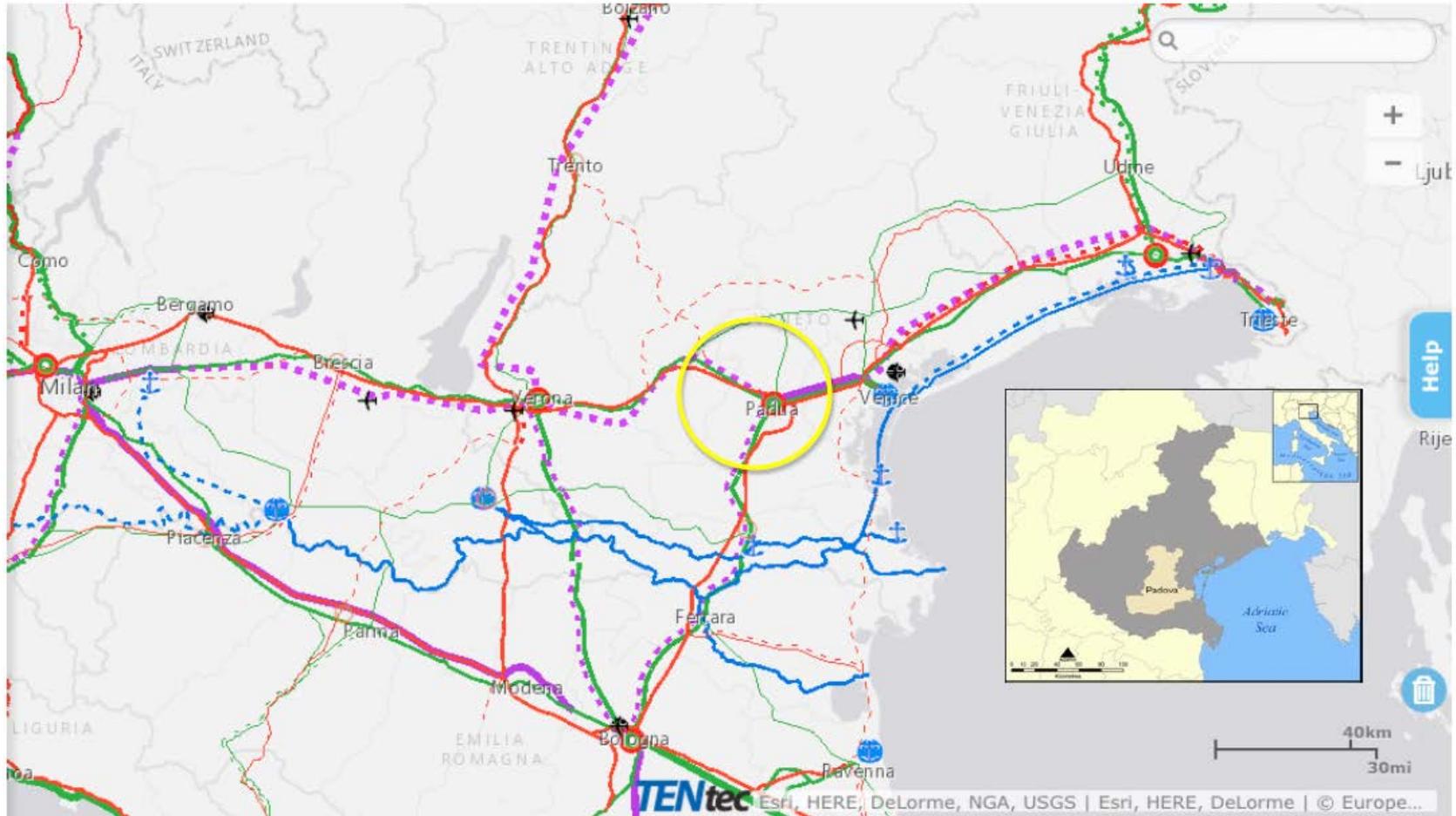
	Denominazione Azionisti principali	Percentuale
1	Camera di Commercio di Padova	28,55892
2	Comune di Padova	19,49178
3	Provincia di Padova	15,79230
4	APS Holding SpA	10,64815
5	Consorzio Zona Industriale di Padova	6,99880
6	Dexia Crediop SpA	4,49312
7	<i>Altri</i>	<i>14,01700</i>



LOCATION

Al centro del Nord-Est nella Zona Industriale di Padova in un'area logistica di 2 milioni di mq.
Riconosciuto esplicitamente come nodo rail-road «CORE» della Rete Europea

Il work in progress dell'interporto di Padova: pronti per il servizio intermodale all'autotrasporto con GNL



Il work in progress dell'interporto di Padova: pronti per il servizio intermodale all'autotrasporto con GNL

NEL CORRIDOIO
BALTICO-ADRIATICO

INTERPORTO PADOVA E'
IDENTIFICATO COME
RAIL ROAD TERMINAL
"CORE"

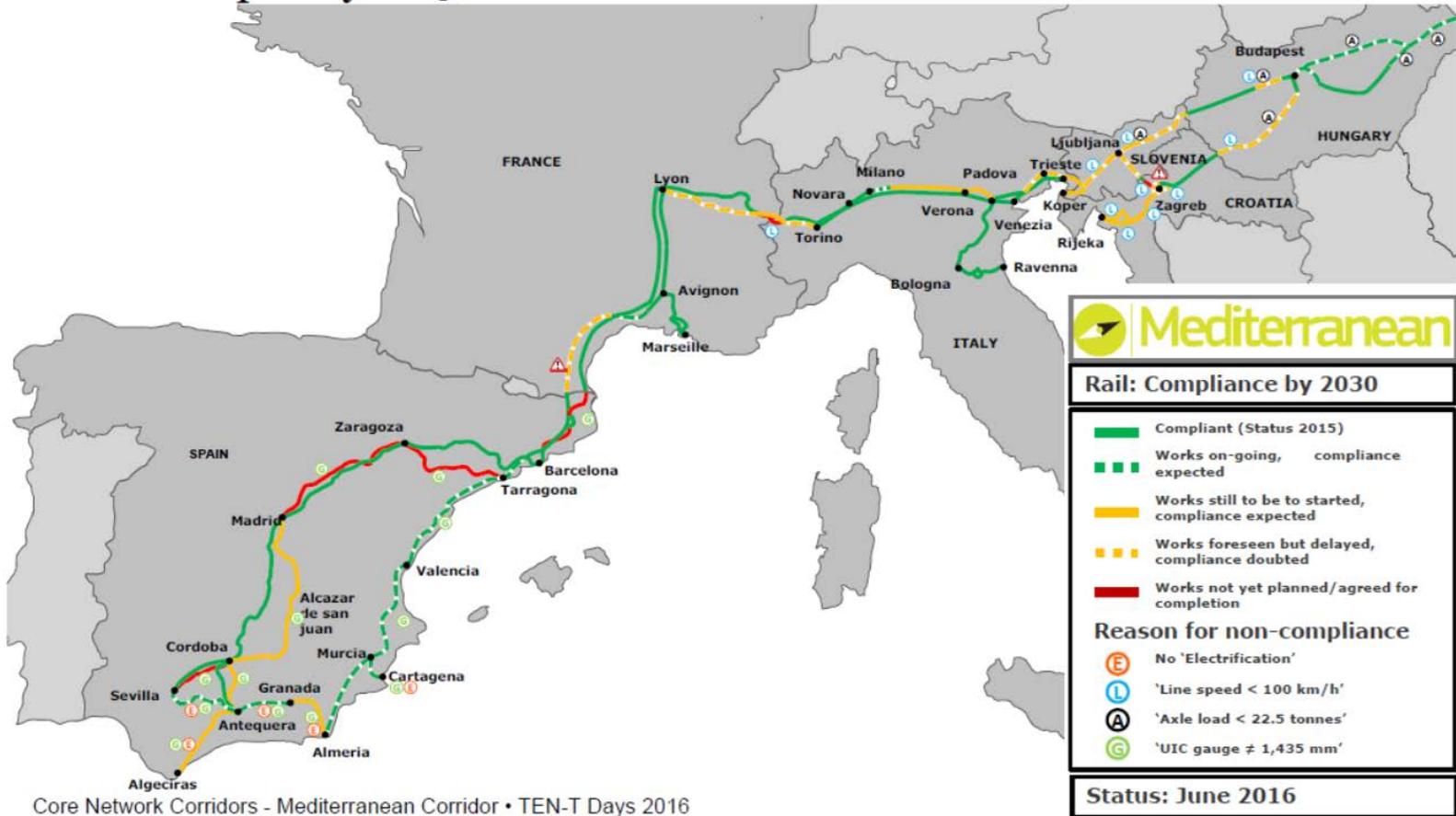


Il work in progress dell'interporto di
Padova: pronti per il servizio intermodale
all'autotrasporto con GNL

Section 1 – MED Corridor overview

MED Corridor overview

Corridor quality 2030 – focus on rail



Core Network Corridors - Mediterranean Corridor • TEN-T Days 2016

PwC

* In the following slides, rail alignment is used as a proxy of the Corridor alignment for all modes



GRAZIE A TUTTI GLI OPERATORI INSEDIATI

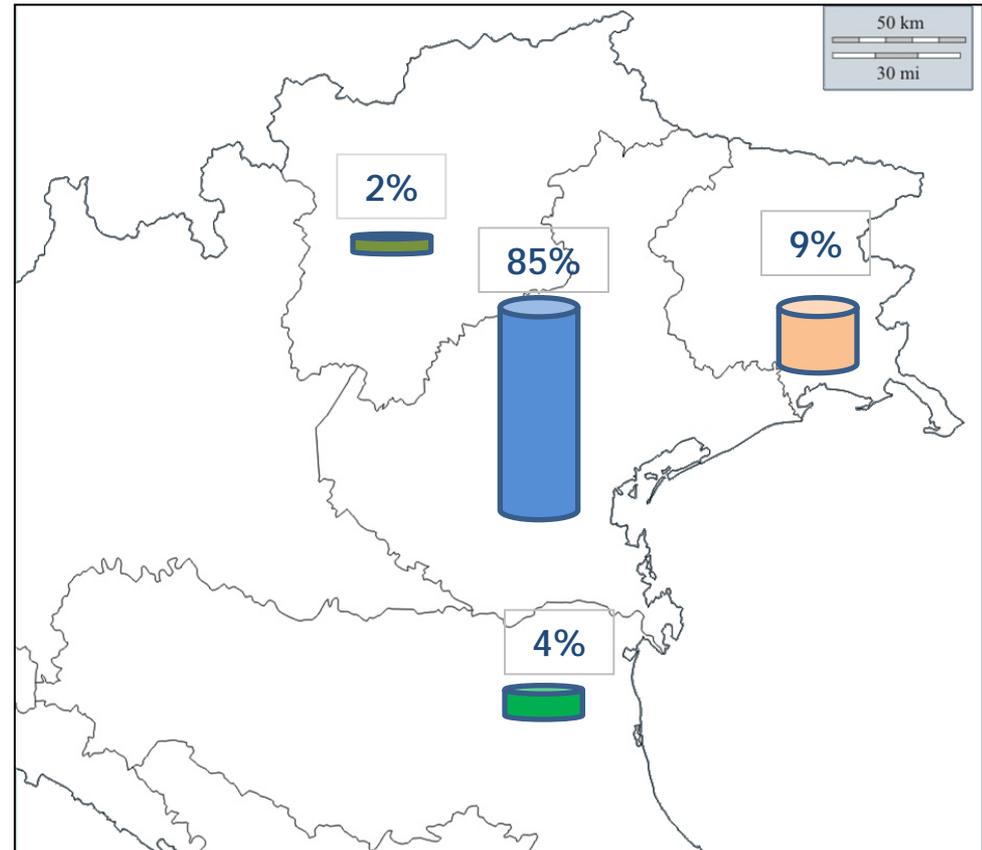
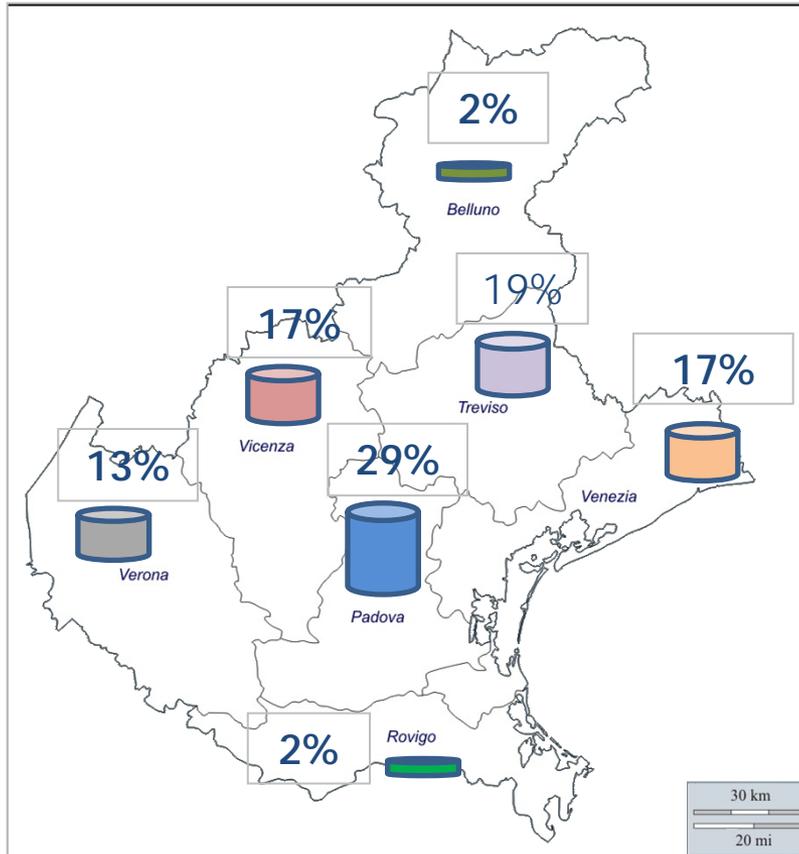
Su 4,5 milioni di tonnellate di merce del terziario avanzato movimentate in un anno ben il 43% arriva o parte per ferrovia (contro un 8% a livello nazionale).

I collegamenti quotidiani riguardano essenzialmente i porti container più importanti a livello nazionale ed europeo (Genova, La Spezia, Livorno, Trieste, Ravenna, Rotterdam) e i terminal intermodali come Milano, Bari e Catania.

Sono 5.200 treni all'anno



AREA DI INFLUENZA DEI TRAFFICI INTERMODALI DEL TERMINAL



DAL PUNTO DI VISTA TERMINALISTICO SIAMO UN INTERPORTO DEL «VENETO»

Il work in progress dell'interporto di
Padova: pronti per il servizio intermodale
all'autotrasporto con GNL



**SIAMO UN INTERPORTO AL SERVIZIO DEGLI OPERATORI DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA
CON UNA PARTICOLARE ATTENZIONE AGLI ASPETTI AMBIENTALI**

ENERGIA PULITA. Dal punto di vista energetico Interporto ha installato nei tetti dei magazzini il più grande impianto fotovoltaico d'Italia che produce 12,3 Mw annui. In sintesi Interporto produce circa il 20-30 % di energia in più di quella che consuma al suo interno.

CITYPORTO (attivo da 12 anni) permette di fare le consegne della merce in centro città con 10 furgoni a metano togliendo ogni giorno dalle vie cittadine circa 80 furgoni diesel inquinanti.

INTERMODALITA' / TERMINAL: grazie al terminal intermodale ogni anno circa 270.000 mezzi pesanti vengono "tolti dalle strade" attraverso l'utilizzo di treni merci regolari che collegano i più importanti porti italiani ed europei.





Grandi sfide per i trasporti europei

La politica dell'UE ha focalizzato alcune sfide da affrontare (e vincere) in ambito trasporti:

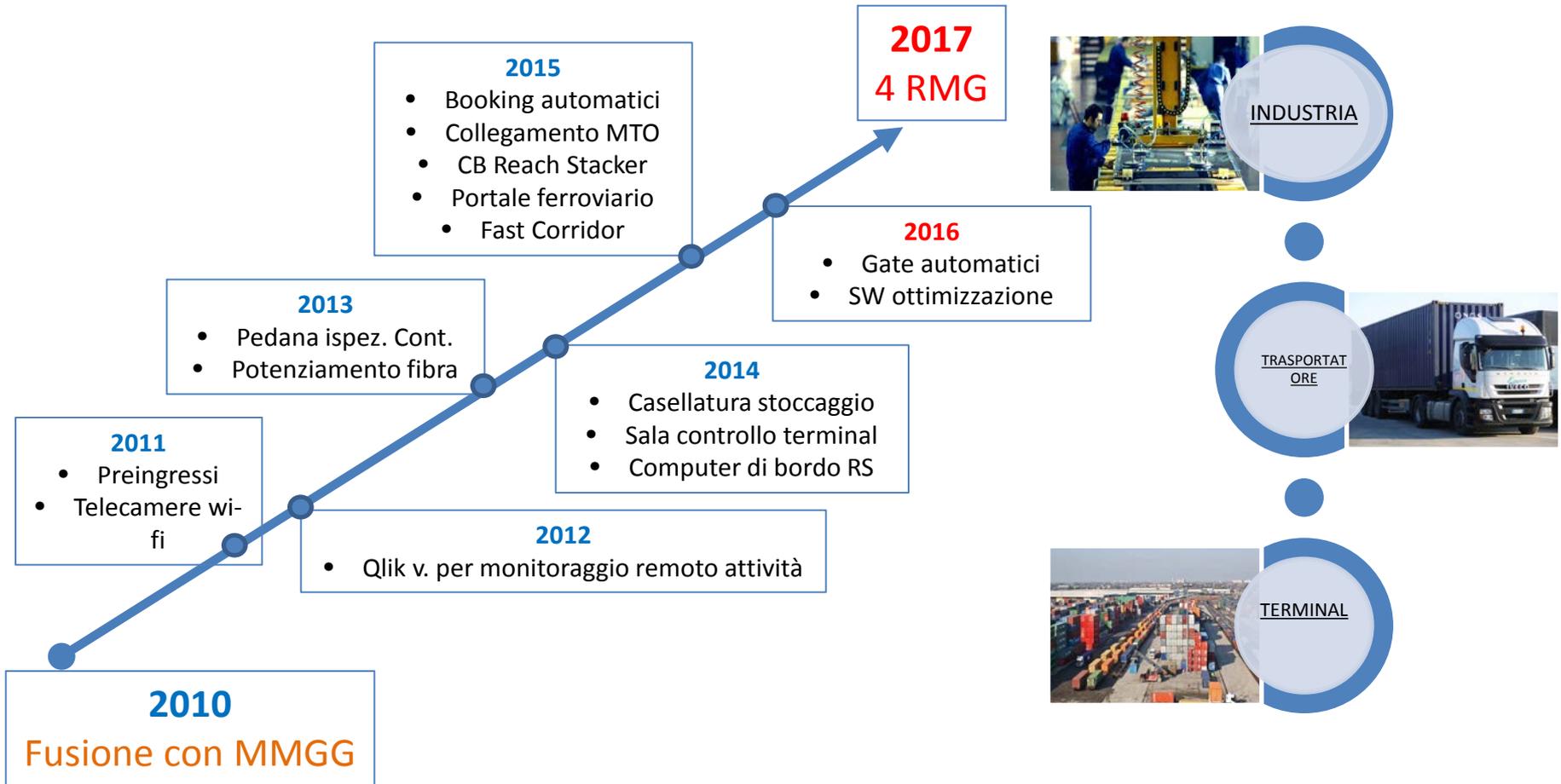
- **congestione**: incide sul traffico sia stradale che aereo. Costa all'Europa l'1% circa del PIL annuale e il trasporto merci e passeggeri è destinato a crescere.
- **dipendenza dal petrolio**: i trasporti sono diventati più efficienti in termini di consumi energetici, ma continuano a dipendere dal petrolio per il 96% del loro fabbisogno di energia.
- **emissioni di gas serra**: per contenere l'aumento globale della temperatura al di sotto di 2 gradi, entro il 2050 l'UE deve ridurre del 60% rispetto ai livelli del 1990 le emissioni prodotte dai trasporti
- **infrastrutture**: non presentano uno sviluppo uniforme nell'UE.
- **concorrenza**: i trasporti europei si trovano ad affrontare una concorrenza sempre più forte sui mercati mondiali in rapido sviluppo.



LE POLITICHE EUROPEE CREDONO NEI TERMINAL INTERMODALI

1. Un terminal è un NODO non solo fisico ma anche di informazioni fra gli attori della catena intermodale. Serve gestione comunicazioni e flussi dati
2. Serve gestione del «magazzino» interno che governi in termini efficienti stoccaggio e movimentazione. Negli ultimi due anni abbiamo portato tutto al livello massimo internazionale per un terminal gestito da Reach Stacker
3. Con le 4 nuove RMG sarà possibile portare l'ottimizzazione gestionale al massimo a livello IT

INTERMODALITA' E' UNA FILIERA COMPLESSA EVOLUZIONE DEGLI ULTIMI ANNI



Il work in progress dell'interporto di Padova: pronti per il servizio intermodale all'autotrasporto con GNL



Il work in progress dell'interporto di Padova: pronti per il servizio intermodale all'autotrasporto con GNL



I PROSSIMI PASSAGGI FONDAMENTALI

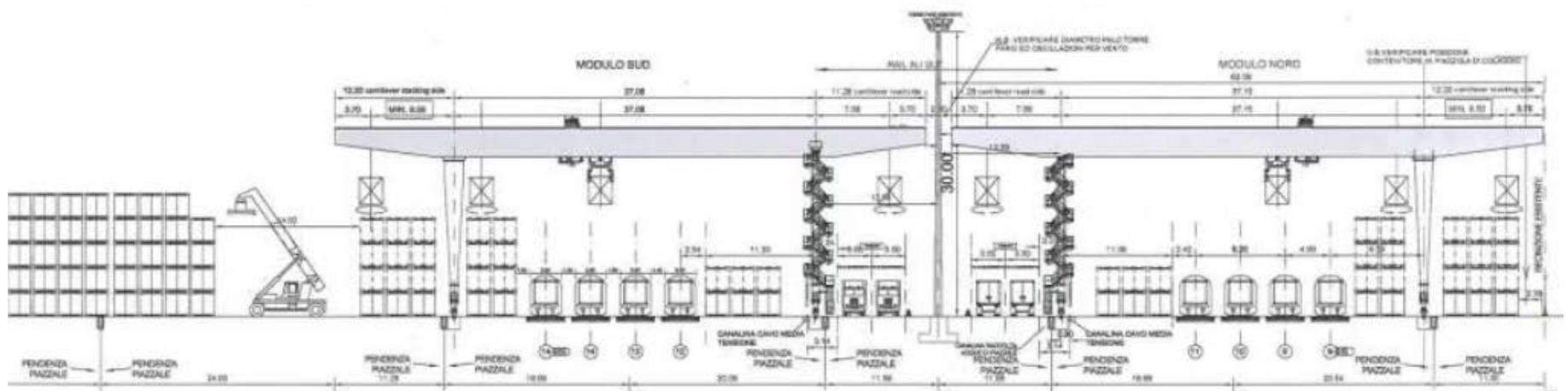
- LAVORI EDILI NUOVO GATE (dal 2016 fino a inizio 2017)
- GATE FERROVIARIO AUTOMATICO (da inizio 2016)
- ULTERIORE BINARIO E ALLUNGAMENTO FASCI A 750m (dal 2016 fino a inizio 2017)
- GATE STRADALE AUTOMATICO E GESTIONE YARD (dal 2016 fino a metà 2017)
- INSTALLAZIONE 4 GRU A PORTALE ELETTRICHE (RMG) (fine 2017 inizio 2018)



da così



a così



Il work in progress dell'interporto di Padova: pronti per il servizio intermodale all'autotrasporto con GNL



AUTOMAZIONE GATE (riconoscimento vagoni-carico, lettura automatica targhe e verifica sigilli e danni)



Il work in progress dell'interporto di Padova: pronti per il servizio intermodale all'autotrasporto con GNL



- NON SERVONO LE GRANDI AREE DI MANOVRA delle Reach Stacker. Aumento di spazio di stoccaggio a parità di spazi
- UTILIZZO A PIENO REGIME di TUTTI i binari dei fasci (anche quelli interclusi che non sono utilizzabili dalle RS se non togliendo i treni)
- PREDISPOSIZIONE alla AUTOMAZIONE del lavoro nel terminal per fasi (prima remotizzazione operazioni con guida da ufficio e poi completa automazione)





BENEFICI DELLE GRU A PORTALE

PER GLI OPERATORI:

- *MAGGIORE VELOCITA' DELLE OPERAZIONI*
- *POSSIBILITA' di TRAFFICO GATEWAY treno-treno*
- *COMPETITIVITA' ECONOMICA DEI SERVIZI OFFERTI*
- *MAGGIORE CAPACITA' DI STOCCAGGIO a parità di area*
- *RISPARMIO DEL TERRITORIO*

Inoltre, a livello terminalistico

- Minor costo per ogni tiro (almeno -30%)
- Minori tiri passivi (più velocità nel carico e scarico = meno attese mezzi pesanti)
- Più sicurezza nelle operazioni
- Minor impatto ambientale (risparmio di 440.000 Lit. di gasolio all'anno = **1.232 Tonn di CO2 in meno all'anno**)
- Maggior utilizzo di tutti i binari
- Minor consumo di territorio (serve molta meno area a parità di traffico)



STATO DELL'ARTE DEL PROGETTO

INTERVENTI (solo lavori e forniture) 2014-2020 **€ 20.102.000**

Valore progetto CEF 2014 (approvato nel 2015) **€ 16.242.160**

Co-finanziamento INEA (UE) **€ 3.248.432**

Valore progetto CEF 2015 (approvato nel 2016) **€ 5.935.600**

Co-finanziamento INEA (UE) **€ 1.352.120**



STRUTTURE A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

INTERPORTO PADOVA è una struttura logistico-intermodale che ha un saldo energetico attivo in quanto i suoi immobili producono più energia di quanto viene consumata.

E' attivo il più grande impianto fotovoltaico su tetto a livello nazionale (12,3 MWp annui) mentre il consumo interno comprese le celle è inferiore ai 9 MWp annui).



Il work in progress dell'interporto di Padova: pronti per il servizio intermodale all'autotrasporto con GNL



250.000 mq e 18 tetti coinvolti
7.500 moduli fotovoltaici in silicio amorfo
12,3 MW
Oltre 13.000.000 kWh annui prodotti
Pari al consumo di 4.000 famiglie
8.000 tonnellate di CO2 RISPARMIATE

Il work in progress dell'interporto di
Padova: pronti per il servizio intermodale
all'autotrasporto con GNL



CITYPORTO

E' un servizio attivo di consegna delle merci in ambito urbano mediante l'utilizzo di mezzo a basso impatto ambientale (elettrici, a metano o a tecnologie ibride), che raggruppa le consegne dei diversi operatori commerciali, diminuendo contestualmente il traffico dei veicoli per il trasporto merci.



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union



Comune
di
Padova



Provincia
di
Padova



Camera di Commercio
Padova

Riduzione emissioni

In uno studio realizzato per il Ministero dell'Ambiente al fine di conoscere i benefici generati dal servizio Cityporto in un periodo di 24 mesi, la riduzione di inquinanti è stata così rilevata:



Anidride Carbonica	CO2: 219,65 Tonn.
Ossidi di Azoto	NOx: 369 Kg
Ossidi di Zolfo	SOx: 72,8 Kg
Composti Organici Volatili	VOC: 210,4 Kg
Polveri Sottili	PM10: 51,4 Kg



*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Il work in progress dell'interporto di
Padova: pronti per il servizio intermodale
all'autotrasporto con GNL



PROGETTO GNL INTERPORTO PADOVA

- Distributore GNL/CNG
- Movimentazione e deposito Isotank GNL
- Stoccaggio Isotank GNL





- **LOGISTICA INTERMODALE:**

Ricevimento del GNL per ferrovia con tank-containers criogenici, trasferimento su gomma per «ultimo miglio» e predisposizione di area di stoccaggio «ADR» per lo stazionamento temporaneo dei tank-containers criogenici pieni e dei vuoti di ritorno.



ISO tank-container
criogenico 40ft – per
GNL

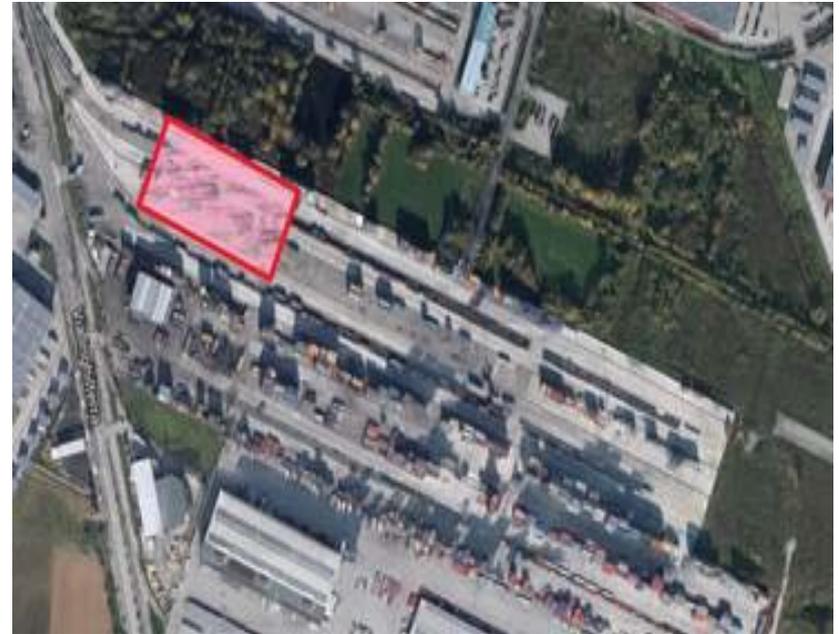
- **STAZIONE DI RIFORNIMENTO VEICOLI CON PROGETTO IN DUE FASI:**

- 1) Stazione «compatta» con utilizzo di un tank-container criogenico
- 2) Stazione «definitiva» con configurazione modulare

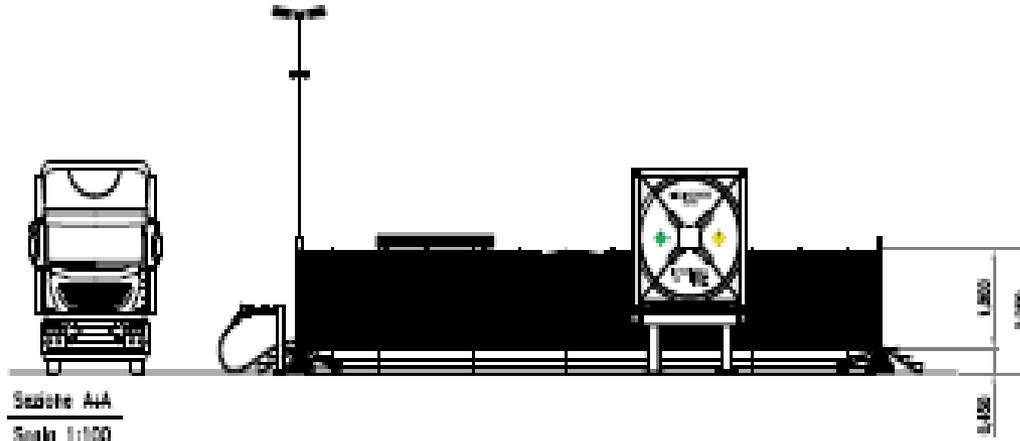


AREA DI STOCCAGGIO «ADR»

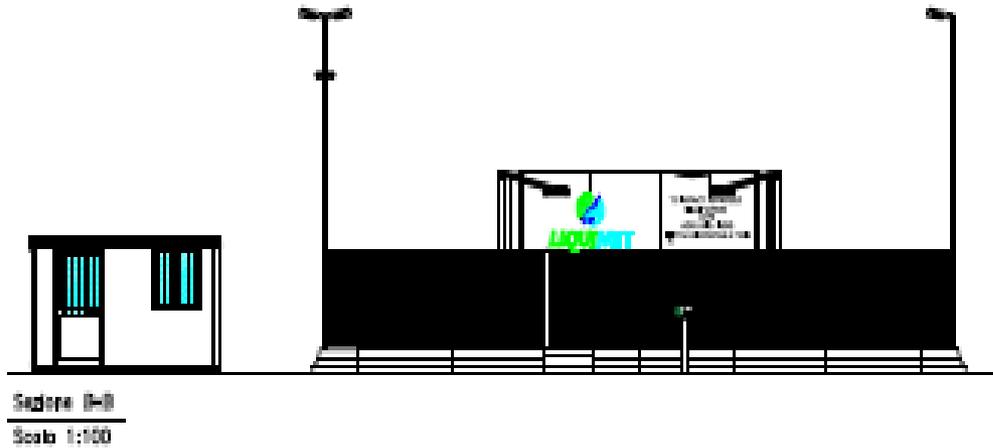
- **Confronto con il competente comando dei VVF**
- **Predisposizione di uno studio «mini-Seveso» per la valutazione dei rischi**
- **Dotazione di dispositivi di sicurezza e monitoraggio**
- **Approntamento di un area attrezzata per eventuali operazioni di travaso in sicurezza**



-
- **STAZIONE DI RIFORNIMENTO «COMPATTA» :**
 - **Removibile**
 - **Consente una realizzazione in tempi più brevi rispetto ad una stazione «definitiva» tradizionale**
 - **Utilizza un tank-container criogenico da 20 piedi come stoccaggio**
 - **Tramite 2 distinti erogatori, rifornirà sia LNG (metano liquido) che compresso CNG**
 - **Ubicata in modo da consentirne l'esercizio durante la costruzione della stazione «definitiva»**
 - **Può rifornire LNG fino a 50 camions al giorno**
 - **Attualmente in corso di finalizzazione e collaudo**
 - **Operativa da novembre 2016**



Prospetto stazione «compatta»





Tank container criogenico da 20 piedi





Area stoccaggio stazione compatta



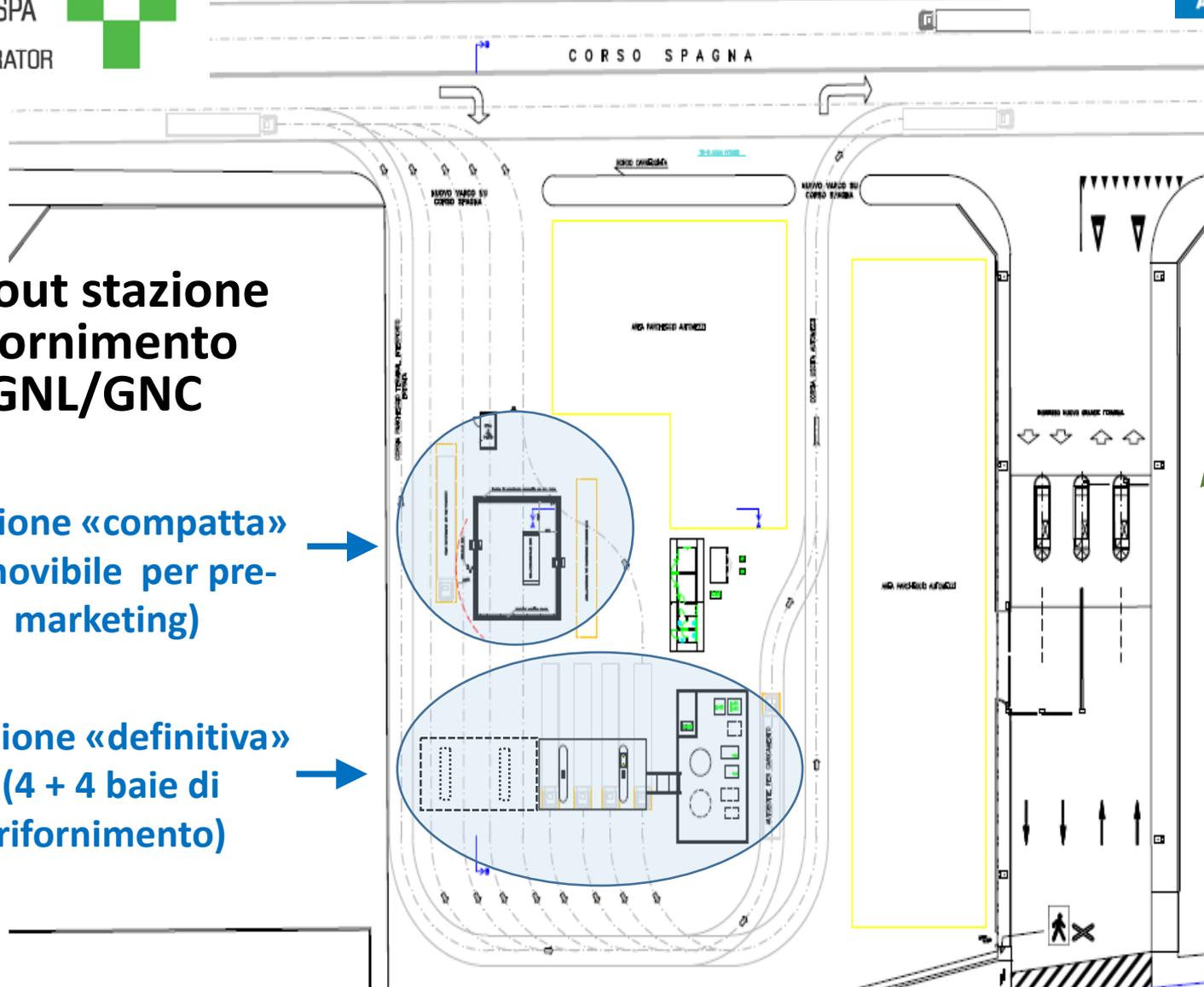
-
- **STAZIONE DI RIFORNIMENTO «DEFINITIVA» :**
 - **Realizzata in 2 steps modulari:**
 - Inizialmente 4 piste per rifornimento LNG e 2 per CNG (fino a 400 veicoli al giorno)
 - Raddoppio di impianto, di pensiline e piste di carico (fino a 800 veicoli al giorno)
 - **Attualmente in finalizzazione del progetto e apertura cantiere a novembre**
 - **Operativa da marzo 2017**



Layout stazione rifornimento GNL/GNC

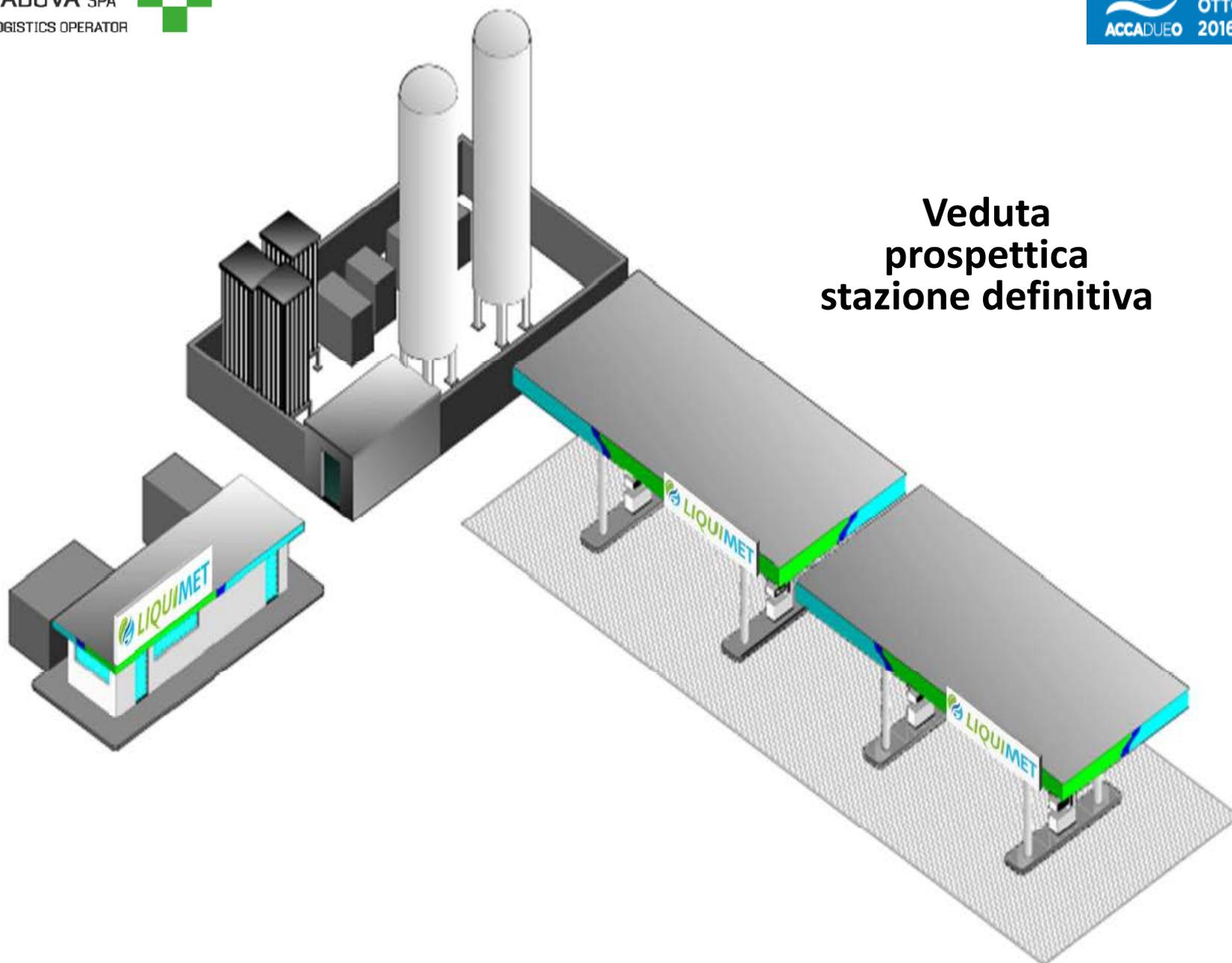
Stazione «compatta»
(rimovibile per pre-marketing)

Stazione «definitiva»
(4 + 4 baie di rifornimento)





**Veduta
prospettica
stazione definitiva**





Cofinanziato dall'Unione europea
Meccanismo per collegare l'Europa

Grazie

Roberto TOSETTO

Direttore Generale, INTERPORTO PADOVA SPA

Il work in progress dell'interporto di
Padova: pronti per il servizio intermodale
all'autotrasporto con GNL