

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Dovrà restare indipendente”: i paletti per la vendita di Interporto Padova illustrati da Greco e Tosetto

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 4th, 2025

Monaco (Germania) – “Non mettiamo a gara un gioiello, lo vogliamo internazionalizzare”. In questa frase pronunciata dal direttore generale Roberto Tosetto è racchiuso il senso dell’operazione che vede Interporto Padova scorporare l’attività terminalistica (dal resto del business relativo all’immobiliare logistico) per trovare un nuovo azionista interessato a rilevarne il 70% al fine di sviluppare ulteriormente il traffico ferroviario. La procedura volta ad attrarre manifestazioni d’interesse è stata già avviata ma il presidente Luciano Greco, durante la fiera Transport Logistic di Monaco, ha convocato gli operatori (fra i presenti c’erano Cma Cgm, FuoriMuro – InRail, Rail Traction Company, Logtainer ma anche altri si sono già fatti avanti fra cui Contship Italia) per illustrare i dettagli del disciplinare di gara che è stato elaborato.

“Fino a fine giugno gli operatori potranno accreditarsi ed entrare nella data room, mentre ci sarà tempo fino a settembre per formulare i progetti da presentare” ha spiegato Greco. Tecnicamente verrà creata da Interporto Padova una newco alla quale saranno conferite le attività terminalistiche e di cui il 70% verrà appunto messo sul mercato. Il prezzo base è di 60 milioni di euro con possibilità di rialzi; il criterio di base per l’aggiudicazione è quello dell’offerta economicamente più vantaggiosa ma “in realtà – ha sottolineato sempre il presidente – l’offerta economica vale solo il 20% della valutazione complessiva. Il 40% riguarda la relazione tecnica e quindi fattori come la credibilità dei soggetti interessati, il network internazionale che possono vantare, la capacità attuale di fare treni merci su Padova e quella futura di portare nuove relazioni”. Esiste (ed è vista di buon occhio) la possibilità di partecipare in cordata con altre aziende.

Un parametro evidenziato, perché ritenuto particolarmente importante dall’attuale venditore, è “l’indipendenza” da grandi gruppi integrati e da modelli che tendono a restringere il mercato “perché – sottolineano i vertici della società – Interporto Padova deve rimanere un’infrastruttura aperta a vari operatori”. Una precisazione che sembra rivolta soprattutto ai grandi global carrier marittimi che spesso preferiscono gestire inland terminal dedicati esclusivamente ai propri traffici. Un altro fattore premiante sarà chiaramente “la solidità economico-finanziaria dei soggetti in gara”.

A proposito dei tempi della gara, Interporto Padova traguarda come conclusione dell’iter e formalizzazione dell’affare l’inizio estate del 2026 ma da contratto mantiene prudentemente la possibilità di non andare oltre al 31 dicembre del prossimo anno. Questo perché chi vende è una

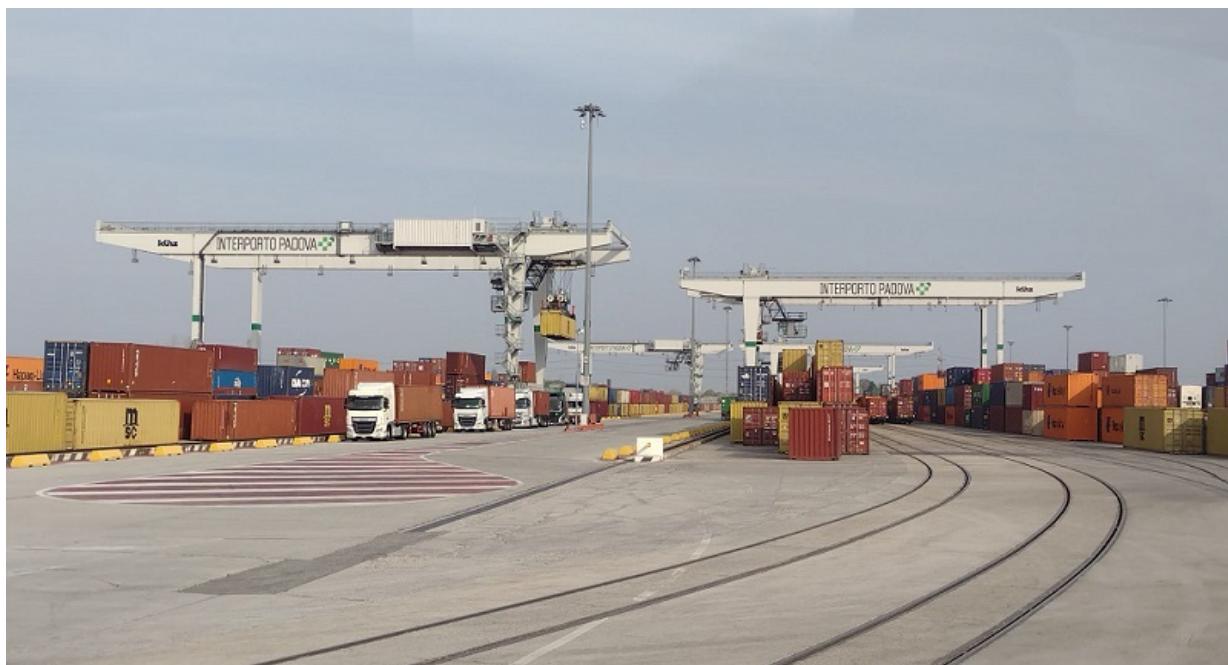
società che ha al suo interno come azionisti soci pubblici come Comune, Provincia e Camera di commercio che hanno tempi e procedure da rispettare per arrivare a deliberare l'operazione. Lo statuto della newco garantirà a Interporto Padova, azionista di minoranza al 30%, alcuni diritti particolari sull'asset come ad esempio il diritto di voto sulla trasformazione del terminal in qualcosa di funzionalmente diverso.

L'obiettivo operativo dichiarato è quello di salire con questa vendita dai circa 8mila treni/anno effettuati nel 2024 ai 15mila treni/anno che le attuali disponibilità di tracce ferroviarie consentirebbero di accogliere, con un occhio rivolto in particolare alle relazioni verso il resto d'Europa visto che oggi i convogli che arrivano e partono da Padova hanno come origine o destinazione soprattutto gli scali marittimi italiani (di Genova, Spezia, Livorno e Trieste in particolare). L'80% del traffico merci che transita per l'interporto di Padova è oggi riconducibile a intermodalità ferroviaria e il resto a trasporto su strada.

“Vogliamo continuare a investire ma a essere anche parte di un network di livello internazionale” è la conclusione di Tosetto, che ricorda come Interporto Padova abbia attualmente una patrimonializzazione superiore ai 400 milioni di euro (grazie in particolare agli asset immobiliari costruiti negli anni e che oggi si estendono su 3 milioni di mq di superfici) e un debito di circa 30 milioni (in diminuzione).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Wednesday, June 4th, 2025 at 7:00 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

