

LOGISTICA 1973 > 2006

Il neologismo "interporto" fu coniato proprio a Padova, nel 1970, durante un convegno tenutosi in occasione del Tramag, presso la Fiera di Padova. Esso fu formulato dal direttore commerciale delle Ferrovie dello Stato dell'epoca, Mauro Ferretti, assieme a Mario Volpato, allora presidente della locale Camera di Commercio. Quest'ultimo, che ne fu presidente fino al 1982, deve considerarsi il vero e proprio ideatore dell'Interporto di Padova.

Consapevoli che il problema del trasporto merci sarebbe stato uno dei più pressanti nei decenni successivi, gli amministratori padovani non ebbero dubbi sull'area da destinare a tale attività. In Zip, nel 1973, erano già insediate 300 aziende industriali e commerciali con circa 12 mila addetti. All'interno di essa era stata inoltre prevista la realizzazione di un porto fluvio-marittimo collegato all'Adriatico per mezzo di un canale artificiale, l'Idrovia Padova-Venezia. La zona industriale offriva quindi la possibilità di integrare l'intermodalità ferro-gomma con le intermodalità gomma-acqua e ferro-acqua. A livello di viabilità, l'area era poi quanto di meglio si potesse trovare in Padova, poiché era attraversata dalla tangenziale e servita da ben due caselli autostradali: quello di Padova Est sulla A4 Serenissima e quello di Padova Zona Industriale sulla Padova Bologna. Inoltre, la Zona risultava già collegata alla Stazione Ferroviaria Centrale attraverso un proprio raccordo indipendente.

Le Ferrovie dello Stato, già verso la fine degli anni 60, avevano progettato la realizzazione di un Terminal Container in frazione di Montà. Le amministrazioni locali, ancor prima della costituzione della società Interporto, proposero alle Fs di realizzare tale struttura nella zona industriale. Le Fs accolsero con entusiasmo la proposta, anche perché la Camera di commercio si rese disponibile ad acquistare le aree necessarie (circa 150.000 mq, pari ad un valore attuale di circa 15 milioni di euro) e a cederle gratuitamente alle Fs. Da questa iniziativa nacque la decisione di fondare la Società Interporto alla quale aderirono anche le Fs. Fu così che il 6 giugno 1973 Comune, Provincia, Camera di commercio e Ferrovie dello Stato, costituirono la Interporto Merci Padova spa. Nel 1992 questa società variò poi la sua denominazione in Interporto di Padova spa.

Nella foto del 1973 il progetto del porto fluviale di Padova viene presentato in Comune alle autorità. In primo piano, a destra, si scorge il presidente Zip di allora, Cesare Crescente. La foto del 1981, invece, è stata scattata presso la sede della Camera di commercio in occasione della presentazione dell'Interporto Merci alle categorie socio-economiche. Ettore Bentsik, presidente Zip fino all'85, sta illustrando il layout dell'area interportuale. Del sogno idroviario, con tanto di porto nel cuore della Zip, al fotografo di oggi resta però solo la possibilità di riprendere l'ultimo tratto del canale destinato - come già detto a pag 50-51 - all'importante funzione della salvaguardia idraulica.



1973

1981



Nei primi verbali dei Consigli di Amministrazione del Consorzio si afferma più volte che Padova doveva realizzare un porto fluviale in Zona Industriale, destinato a riprendere quella valenza dei trasporti di massa delle merci, a costi contenuti, che l'aveva fatta, nel passato, una "città d'acqua" collegata col mare Adriatico. Nel frattempo erano intervenute le prime norme europee della (allora) Cee le quali stabilivano che i natanti fluviomarittimi (mare/fiume) dovevano avere determinate dimensioni. Risulta dunque impossibile ripristinare l'antica via fluviale del Piovego e della storica Riviera del Brenta, quella del Burchiello per intendersi. Il Genio civile di Venezia elaborò allora il progetto dell'Idrovia Padova-Venezia che prevedeva un nuovo tracciato e il terminale nella Zona Sud. Il Consorzio affidò il progetto esecutivo del porto ad una società di engineering inglese che nel 1973 illustrò ai pubblici amministratori padovani i dettagli del porto (vedi pag 75).



1986



Nel frattempo – come descritto nelle pagine precedenti – era andata avanti l'altra iniziativa incoraggiata soprattutto dall'allora presidente della Camera di commercio, Mario Volpato: la realizzazione in zona sud di un interporto e precisamente di una zona di scambio dei carichi unitizzati tra strada e ferrovia (e un domani possibilmente con la via d'acqua).

Il primo concreto esempio applicato di logistica si è avuto in Zip con i Magazzini Generali (vedi pag 82 - 83) che, utilizzando il raccordo ferroviario portavano nella loro sede di corso Stati Uniti merci pregiate da trasferire poi altrove via strada.

La logistica è la base dell'operare nel polo interportuale ed è il modo più efficace per favorire al massimo ed alle migliori condizioni economiche il trasporto delle merci. Per questa eccellenza Padova è una importante componente del Meta-distretto veneto della logistica in esecuzione di provvedimenti regionali e statali che hanno riconosciuto il primato raggiunto.



LOGISTICA 1990 > 2006



1990



L'immagine in bianco e nero ritrae corso Spagna –
arteria principale dell'area interportuale – al momento
del collaudo notturno della pubblica illuminazione.

La foto d'oggi ritrae lo stesso corso fittamente
alberato dove appena si scorgono i fabbricati degli
spedizionieri. In primo piano, sulla sinistra, il centro
servizi in cui ha sede anche il Consorzio.

LOGISTICA 1976 > 2006

Utilizzando parzialmente il tracciato del raccordo ferroviario del Consorzio, le Ferrovie dello Stato, verso la metà degli anni 80, costruirono una nuova linea ferroviaria da Padova Centrale alla Zip, dove eressero una stazione ferroviaria merci e realizzarono due grandi centri container per l'interscambio.

Come già accennato a pag 54, il percorso del nuovo binario venne rettificato in modo che anziché deviare su via dell'Industria o su via della Navigazione Interna (foto di questa pagina), scavalcasse direttamente il canale S. Gregorio, all'altezza dell'omonima vecchia chiesa. Nella foto del 1985 il sovrappasso ancora in costruzione sulla via Vigonovese deviata.



1976



1976



1976



1985



LOGISTICA 1974 > 2006

Nella foto del 1974, risalta il fabbricato in corso di costruzione dei Magazzini Generali, con l'ampia curva del raccordo ferroviario, proveniente dalla Zona Nord, che lambisce la chiesetta di S. Clemente (vedi pag 98 - 99). Al di là di corso Stati Uniti si intravedono le prime aziende insediate, tra le quali l'Oms, Longato e Snia. Nella foto a colori si coglie come il percorso del binario sia stato in seguito modificato per servire sia il Centro di meccanizzazione postale e i fabbricati degli spedizionieri, sia l'Interporto (in primo piano).

1974

