



ReteAutostrade
Mediterranee S.p.a.

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD-EST

26
OTTOBRE
2017

POSITION PAPER



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti

1. Contesto di riferimento	1
2. Sistema portuale.....	3
3. Sistema interportuale.....	9
4. Nord-Est e scelte programmatiche del DEF 2017.....	13
4.1 Modalità ferroviaria	13
4.2 Modalità stradale.....	15
4.3 Porti	16
4.4 Aeroporti	16
4.5 Sintesi tabellare dei programmi/interventi rilevanti	17
5. Indirizzi per la Cabina di Regia.....	25

1. Contesto di riferimento

L'azione del Governo Italiano è caratterizzata nel settore dei trasporti, tra l'altro, dal riconoscimento della **centralità della portualità e della logistica quali settori di importanza imprescindibile per lo sviluppo del Paese** e delle sue relazioni economiche internazionali. **Tale attenzione è esplicitata in numerose azioni attuative di pianificazione e di governance di settore**, in primo luogo attraverso la recente adozione del *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* (PSNPL), del documento di indirizzo strategico *Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica* e delle scelte programmatiche declinate negli allegati infrastrutture al *Documento di economia e finanza* del 2016 e 2017. Nello spirito di una visione integrata del sistema di trasporto merci e logistica nazionale, **le azioni di pianificazione e di sviluppo infrastrutturale e immateriale della rete stradale, ferroviaria, interportuale e della navigazione interna sono coordinate con la pianificazione portuale in una logica integrata e internamente coerente**. Con queste azioni l'Italia si propone di recuperare competitività, efficienza e affidabilità nelle prestazioni del sistema di trasporto merci e logistica, proponendosi dunque come interlocutore chiave per le relazioni economiche a scala Euro-Mediterranea.

Nel rispetto dei ruoli e delle prerogative dei soggetti pubblici preposti alla pianificazione dei trasporti e della logistica alle varie scale territoriali, si è inoltre riconosciuta, proprio attraverso il PSNPL, la necessità di porre in essere iniziative di coordinamento a scala sovregionale. È infatti evidente, da un lato, che le scelte infrastrutturali compiute nel perimetro di un territorio amministrativo regionale spesso hanno ricadute anche notevoli in altre regioni e, dall'altro, l'accessibilità ai mercati nazionali e internazionali di tessuti produttivi regionali dipende dallo sviluppo di infrastrutture in altre regioni/territori. A questo ambito vanno quindi ricondotte le attività delle **Aree logistiche integrate** nel Sud Italia, previste dal PSNPL, e le numerose iniziative di coordinamento nelle altre parti del Paese, in primis la **Cabina di regia del Nord-Ovest** che le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria hanno istituito il 5 febbraio 2015 con la firma di un *Protocollo d'intesa interregionale per la costituzione di una Cabina di Regia con finalità di coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del nord-ovest*.

Sulla scorta di tale principio, **le Regioni Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna e Veneto intendono sottoscrivere un Position Paper di indirizzo volto ad adottare una strategia comune nel settore della logistica e del trasporto delle merci, attraverso un approccio di sistema per la pianificazione e programmazione infrastrutturale, sinergico con le attività del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, così da sviluppare effetti positivi e duraturi per l'intero Nord-Est. Il Documento prevede **l'istituzione di una Cabina di Regia, dotata di un apposito livello tecnico di coordinamento, e che comprenda i soggetti pubblici e privati rilevanti** per esprimere la visione di sistema prima richiamata.

Il sistema produttivo, logistico e trasportistico merci del Nord-Est italiano, comprendente in tal senso le Regioni Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, e Veneto, costituisce **una eccellenza in termini sia di infrastrutture e servizi logistici, sia di volumi di traffico**. Il Nord-Est è infatti tra le aree a più alta densità infrastrutturale d'Italia, con investimenti previsti e in essere di notevole entità in tutti i settori del trasporto terrestre e marittimo, ed ottime connessioni ai mercati internazionali attraverso tre corridoi delle reti TEN-T (Figura 1):

- il **corridoio Baltico Adriatico**, che congiunge i porti Core di Ravenna, Venezia e Trieste, con il Baltico, passando, in particolare, per Vienna e Bratislava;
- il **corridoio Mediterraneo** che in direzione trasversale, oltre ai porti marittimi, collega anche i porti core fluviali di Mantova e Cremona e gli interporti di Padova e Verona con e Milano da un lato, e Budapest, Lubiana e Zagabria dall'altro;
- il **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, passante per gli interporti di Bologna e Verona che da un lato conduce, tramite il Brennero, verso Innsbruck e la Baviera e, dall'altro, collega i maggiori centri dell'Italia centro-meridionale. Tale corridoio, con il completamento del tunnel di base del Brennero – inserito come opera invariante nell'*Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza* del 2017 – rappresenta un potenziale *game changer* per accrescere significativamente l'accessibilità dell'area ai mercati ricchi del centro Europa e rafforzare le interazioni tra sistema interportuale del Nord-Est e portualità del Northern Range europeo.

Se, da un lato, tutte queste iniziative rappresentano ulteriori opportunità di valorizzazione del Nord-Est e del suo patrimonio trasportistico e logistico, dall'altro pongono rilevanti problemi di coordinamento strategico e di predisposizione di documenti di *marketing territoriale* e di proposta di intervento congiunto sovraregionale, prodotti che la Cabina di Regia del Nord-Est sarà chiamata prioritariamente e preliminarmente a realizzare.

Ciò costituisce il naturale approdo della logica di approccio sinergico declinato nel documento di indirizzo strategico *Connettere l'Italia*, in accordo con il quale **si intende puntare in modo deciso sullo sviluppo integrato e sistemico delle infrastrutture di trasporto merci e logistica del Nord-Est**, enfatizzandone il ruolo di supporto ad una delle aree economiche e produttive più importanti d'Italia e, al tempo stesso, potenziandone la funzione di *gateway* internazionale per i traffici dell'Europa centro-orientale, e **proponendo una visione integrata e unitaria di progetti di incremento dell'accessibilità marittima e terrestre (ferroviaria in primo luogo)** del Nord-Est. Inoltre, nella convinzione che si debbano creare condizioni di valore aggiunto per i territori interessati, si intende guardare primariamente con interesse a **progetti che integrino funzioni trasportistiche in senso stretto con attività logistiche e industriali**, valorizzando ulteriormente in particolare la dotazione a terra dei porti nord adriatici.

Non da ultimo, il già citato *Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF)* del 2017 individua 108 programmi strategici per lo sviluppo infrastrutturale del Paese, dei quali 10 specificamente dedicati alle infrastrutture portuali e per la logistica. Nella logica di approccio del DEF 2017, e in sinergia con le attività di coordinamento assegnate alla costituenda *Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale*, **si dovranno individuare progetti strategici da sottoporre a progetto di fattibilità, in coerenza con quanto disciplinato dal Nuovo codice degli appalti e dalle Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche (predisposte ai sensi del DL 228/2011 art. 8)**. Il coordinamento sovraregionale della Cabina di Regia del Nord-Est potrà rappresentare il naturale ambito nel quale sviluppare tale progettualità, identificando quindi – nel solco dei principi di pianificazione e programmazione nazionale di settore – le opere prioritarie di sviluppo ulteriore del territorio.

La restante parte del presente allegato propone una descrizione generale di alcuni aspetti a partire dai quali la Cabina di Regia del Nord-Est potrà sviluppare il proprio lavoro, con un focus più specifico sulla realtà portuale dell'area, ricordando il principio ispiratore della legge 169/2016, che auspica alla valorizzazione della funzione logistica dei porti quali sistemi logistico-portuali integrati. A tal fine, i paragrafi 2 e 3 richiamano alcune salienti caratteristiche dei nodi portuali e interportuali del Nord-Est mentre, in logica di rete, il paragrafo 4 illustra i principali programmi/interventi previsti dal DEF 2017 nell'area del Nord-Est. Il paragrafo 5, infine, identifica alcune rilevanti tematiche per il lavoro della Cabina di Regia.

2. Sistema portuale

Il **sistema portuale italiano nord-adriatico**, incentrato sui tre porti italiani *core* di **Ravenna, Venezia e Trieste**, e che comprende anche i porti minori di Chioggia, Monfalcone e Porto Nogaro, **rappresenta senza dubbio il cluster portuale in ambito italiano con la *catchment area* più internazionale e, per di più, con un grande potenziale di espansione verso il centro-est Europa e verso mercati che negli ultimi anni mostrano tassi di crescita economica ben superiori a quelli dell'Europa occidentale.** Grazie a ciò, i traffici del cluster portuale nord-adriatico hanno continuato a registrare una forte crescita durante il recente periodo di crisi economica. Infatti, guardando ai mercati del Centro-Est Europeo la parte italiana del cluster nord-adriatico appare molto ben posizionata in virtù di collegamenti ferroviari decisamente più efficaci ed efficienti rispetto ai porti sloveni e croati, che soffrono di note carenze infrastrutturali ferroviarie per l'inoltro terrestre dei traffici marittimi. **Inoltre, in virtù delle condizioni di contesto normativo e di mercato, la parte italiana della portualità nord-adriatica si presenta anche molto più aperta ed attrattiva per investimenti privati.**

In particolare, i dati di traffico aggregati relativi al 2016 (Figura 2) mostrano che, delle circa 115 milioni di tonnellate movimentate nel complesso dalle tre Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico, i traffici di rinfuse liquide e solide pesano complessivamente per circa il 70%, il traffico container per il 12% e il traffico Ro-Ro per circa il 10%. Se, dunque, da un lato è inevitabile guardare ai traffici containerizzati come

elemento rilevante di posizionamento di mercato del cluster portuale nord-adriatico nel contesto internazionale, dall'altro vale il principio del *non si vive di solo container* enunciato dal PSNPL, per cui è assolutamente importante guardare a tutte le tipologie di traffici portuali nel loro complesso. In tal senso, i trend di mercato vedono una crescita costante del cluster portuale Nord-Adriatico in quasi tutti i segmenti di mercato, come mostrato in Figura 3, che evidenzia nel periodo 2013-2016 un CAGR (tasso di crescita annuale composto) positivo a livello di cluster per il Ro-Ro (+7.3 %), le rinfuse solide (+5.2%), i container (+1.9%), le altre merci varie (+5.1%) e una sostanziale tenuta per le rinfuse liquide (-0.1%).

AdSP	Porto	2016					
		Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Container	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale
MAR ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE	RAVENNA	4.34	10.73	2.56	1.88	6.45	25.96
MAR ADRIATICO SETTENTRIONALE	VENEZIA	9.03	7.12	5.61	1.05	2.43	25.24
	CHIOGGIA	-	0.97	-	-	0.79	1.76
	totale	9.03	8.09	5.61	1.05	3.22	27.00
MAR ADRIATICO ORIENTALE	TRIESTE	42.76	1.97	5.38	8.47	0.66	59.24
	MONFALCONE	-	3.37	-	0.28	0.99	4.64
	PORTO NOGARO	-	0.19	-	-	0.77	0.96
	totale	42.76	5.53	5.38	8.74	2.42	64.84
TOTALE NORD ADRIATICO		56.13	24.36	13.56	11.67	12.09	117.80

Figura 2 – Traffici per tipologia di merce al 2016, valori in milioni di tonn/anno
[fonte: elaborazioni su dati delle Autorità di Sistema Portuale e Assoporti]

segmento	traffici (Mtonn/anno)				CAGR		Variazione %	
	2013	2014	2015	2016	2015-2013	2016-2013	2016-2013	2016-2015
Rinfuse liquide	56.34	53.71	54.47	56.13	-1.7%	-0.1%	-0.4%	3.0%
Rinfuse solide	20.92	21.50	22.13	24.36	2.9%	5.2%	16.4%	10.1%
Ro-Ro	9.45	10.41	10.97	11.67	7.7%	7.3%	23.6%	6.4%
Container	12.81	13.16	13.01	13.56	0.8%	1.9%	5.9%	4.2%
Altre merci	10.42	11.44	10.88	12.09	2.2%	5.1%	16.0%	11.1%
Totale	109.94	110.22	111.46	117.80	0.7%	2.3%	7.2%	5.7%

Figura 3 – Evoluzione dei traffici del cluster portuale Nord-Adriatico per tipologia di merce periodo 2013-2016, valori in milioni di tonn/anno [fonte: elaborazioni su dati delle Autorità di Sistema Portuale e Assoporti]

Inoltre, i traffici containerizzati dell'intero arco Nord-Adriatico (inclusi quindi anche i porti di Koper e Rijeka), di particolare interesse per alcuni dei progetti strategici richiamati nel Paragrafo 1 del presente allegato, sono complessivamente raddoppiati, passando da poco più di 1 milione di TEU/anno nel 2006 a oltre 2 milioni di TEU/anno nel 2016, con una crescita più o meno costante, **confermando che, per i traffici containerizzati, il cluster nord-adriatico è tra le aree più promettenti del Mediterraneo.** L'area orientale è di gran lunga quella con i tassi di crescita maggiori, sia prima sia dopo il 2009: complessivamente, nel periodo 2006-2015, il tasso annuo di crescita è stato dell'11.8% nell'Adriatico orientale e del 5.9% nell'Adriatico occidentale.

I tre porti italiani *core* del cluster Nord Adriatico presentano caratteristiche di accessibilità, trasportistiche e di mercato peculiari e diversificate (box 1). In ogni caso, **in una visione complessiva di sistema, nello spirito della legge 169/2016, il sistema portuale nord-adriatico non può non essere interpretato in una logica di accessibilità integrata – terrestre e marittima – a rete, considerando cioè i collegamenti ferroviari, marittimi e fluviali verso i mercati di riferimento. In tal senso, va innanzitutto ribadito che tutti e tre i porti nord-adriatici italiani sono terminali marittimi dei core network corridors Baltico-Adriatico e Mediterraneo, e dunque destinati in prospettiva ad avere massima accessibilità alla rete primaria dei trasporti europea.**

Box 1 – I porti core del Nord-Est

Il porto di Ravenna si configura come porto-canale, e si estende per circa 14 chilometri con fondali a -11,50 che, nella parte riservata ai traffici commerciali, consentono l'accosto di navi con

pescaggio fino a 10,50 m. L'elettrodotta che attraversa il canale impone un limite teorico all'altezza delle navi dirette alla parte più interna del porto pari a 55 metri sulla linea del galleggiamento. Con 12 chilometri di banchine operative gestite da 26 terminalisti privati, 603.000 m² di magazzini, 1,32 milioni di m² di piazzali e 300.000 m³ di serbatoi e silos, il Porto di Ravenna rappresenta il primo scalo italiano per traffico di rinfuse solide e per general cargo (rispettivamente il 14° europeo 6° europeo per general cargo - Istat 2015, Eurostat 2015) realizzato in terminal specializzati e in terminal multipurpose. Il traffico containerizzato è prevalentemente gestito nel terminal TCR, dotato di 680 metri lineari di banchina, 4 gru ship-to-shore e 25 ettari di superficie totale, la cui capacità massima è limitata a 300.000 TEU in considerazione di vari vincoli presenti (gate e ferrovia) e del fatto che nel terminal è anche gestito un importante traffico di rotabili (auto nuove). Il traffico ro-ro (prevalentemente trailer) è invece concentrato in un terminal specializzato che ha visto una importante crescita negli ultimi anni (+31,7% CAGR 2012-2016).

La connessione alla rete ferroviaria avviene tramite la stazione di Ravenna, raggiungibile in regime di manovra tramite le due dorsali - destra e sinistra canale - da cui si dipartono i raccordi per i 10 terminal e stabilimenti raccordati. Il traffico è prevalentemente tradizionale e lega il porto ai distretti industriali della ceramica, dell'industria agroalimentare e metallurgica. Il traffico si concentra perciò nella pianura padana, ma sono importanti le quote verso la Germania e la Polonia. L'intermodale marittimo si attesta su una quota di circa il 13% del traffico contenitori. Il traffico ferroviario nel 2016 è stato di 3,37 milioni di tonnellate (per oltre 7.200 treni), con un CAGR +19,3% dal 2013. Il trasporto merci su ferrovia, da e verso l'area portuale di Ravenna, mostra un incremento medio ogni anno di circa il 5%. Tra il 2000 e il 2015 le tonnellate sono passate da circa 1,7 milioni a circa 3 milioni. Le movimentazioni gravano sullo Scalo Merci Stazione e senza uno sviluppo delle infrastrutture a servizio dell'area portuale, a fronte di un'auspicabile incremento, potrebbero presentarsi difficoltà nelle operazioni di manovra e nell'accesso alla rete principale, con ricadute negative anche sul trasporto passeggeri.

Per superare questa situazione e sostenere ed accompagnare la crescita di traffico da e per il porto è stato approvato un protocollo d'intesa tra Comune, RFI e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale che prevede lo sviluppo dei seguenti interventi:

- Dorsale Sinistra Candiano: realizzazione e messa in esercizio del passante ferroviario di collegamento fra lo Scalo Candiano e la linea ferroviaria principale. L'intervento consentirà di effettuare le operazioni di manovra nello Scalo Candiano, riducendo di circa il 70% le attuali operazioni di manovra nello Scalo Merci Stazione;
- Dorsale Destra Candiano: trasformazione del Fascio Base in Fascio Arrivi/Partenze, elettrificazione/attrezzaggio tecnologico del binario, eventuale realizzazione della nuova bretella di collegamento diretto con la linea Ravenna-Rimini. L'insieme degli interventi, unitamente ai precedenti, consentirà di eliminare completamente le operazioni di manovra nello Scalo Merci Stazione;
- Realizzazione del nuovo collegamento ferroviario e stradale tra sponda destra e sponda sinistra Candiano mediante nuova infrastruttura

Questi interventi consentiranno minori tempi di percorrenza dei treni merci e minore incidenza della manovra e di cogliere appieno i vantaggi che verranno conseguiti dall'adeguamento della rete principale agli standard fissati dalle TEN-T guidelines.

I piani di sviluppo del porto si concentrano sul progetto (già finanziato) di approfondimento dei fondali, di adeguamento delle banchine operative e di realizzazione di una nuova banchina per terminal container / multipurpose denominato "Hub portuale di Ravenna". La prima fase di tali lavori (235 M€) consentirà l'operatività delle banchine di tutto il canale Candiano e canale Baiona a fondali di - 12,50m. e la realizzazione di aree per insediamenti logistici per circa 220 ha. Una seconda fase prevede poi l'approfondimento fino a -14,50 fino alla penisola Trattaroli (ulteriori 163

M€ ai quali aggiungere l'investimento degli operatori privati coinvolti).

Per quel che riguarda l'aumento della capacità portuale vanno evidenziati il potenziamento delle infrastrutture del terminal traghetti (il recente aumento di traffico legato alle "Autostrade del mare" – linee con Puglia, Grecia e Sicilia - non deve far dimenticare che sono saturi sia i piazzali di sosta dei mezzi in attesa che gli accosti operativi) e la realizzazione di piattaforme logistiche (in esito all'acquisizione di aree interessate dal progetto "Hub Portuale di Ravenna").

Si segnalano altri due interventi già inseriti nei workplan dei CNC (Med e BA). In primo luogo, è ad uno stadio avanzato il processo di autorizzazione della realizzazione di un impianto di stoccaggio di GNL destinato a servire il trasporto terrestre e quello marittimo (per un investimento complessivo di circa 150 milioni di euro). L'iniziativa, coerentemente con le indicazioni del PSNPL, consente l'attivazione di capitali privati in un contesto di integrazione con l'infrastrutturazione portuale operata dal pubblico.

Si segnala infine, il completamento del cablaggio in fibra ottica del porto, che è finalizzato ad aumentare affidabilità e capacità della rete dati portuali (oggi largamente wireless) necessaria in vista dell'utilizzo della rete per lo scambio di dati afferenti gli apparati di sicurezza, incluso il VTS.

Il **porto di Venezia** può contare su 1.447 ettari di aree operative portuali e industriali servite da 12 chilometri di banchine attive, raggiungibili da navi con pescaggi fino a - 12 metri. I traffici commerciali sono concentrati nell'area di Marghera, con 26 terminali attrezzati per movimentare tutte le possibili merceologie tra cui, in particolare, rinfuse secche, prodotti liquidi e petroliferi, Ro-Ro, *project cargo*, di cui Venezia è leader di mercato, e merci containerizzate. Queste ultime sono trattate da due terminal: VECON, su un'area di oltre 28 ettari ed uno sviluppo di 850 metri di banchine; TIV su 19,8 ettari di superficie complessiva e 1000 metri di banchina. È inoltre in previsione la prossima realizzazione del terminal container localizzato nell'area ex-Montesyndial di Porto Marghera. Tutti i terminal sono raccordati alla stazione di Venezia Marghera Scalo, nella quale operano sei imprese ferroviarie; dal 2006 al 2016 il traffico ferroviario è quasi raddoppiato registrando circa 2.24 milioni di tonnellate corrispondenti a 90.000 carri movimentati, pari a 5250 treni.

Il Porto di Venezia è inoltre il terminale della nuova infrastruttura trasportistica di collegamento fra la Grecia e l'Europa Centrale attraverso il nuovo terminal Ro-Ro Ro-Pax di Fusina, che consente la connessione diretta fra le linee traghetto e i servizi intermodali già attivi per la Germania con prosecuzioni verso il Baltico. Dal porto è operativo un servizio totalmente intermodale (nave-ferrovia), che collega il Porto di Patrasco con Francoforte attraverso l'Autostrada del Mare Patrasco-Venezia e il Brennero; verrà inoltre a breve attivato un ulteriore servizio intermodale che via Venezia, collegherà il porto di Patrasco con i porti di Rostock e Lubecca per l'inoltro verso il baltico.

Inoltre, numerosi progetti di potenziamento dell'accessibilità e delle funzioni logistiche e trasportistiche del porto sono stati riconosciuti come strategici nell'ambito dei *workplan* dei corridoi TEN-T che interessano il porto. In tal senso, è importante richiamare anche i seguenti progetti di investimento:

- realizzazione del primo stralcio del progetto VOOPS relativo al terminal container onshore localizzato nell'area ex-Montesyndial di Porto Marghera.
- realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario del Porto di Venezia con i Corridoi BAC e MED.
- realizzazione da parte di soggetti privati di un nuovo terminal LNG a Porto Marghera con una capacità di stoccaggio di 32.000 m³ per bunkeraggio e autotrazione.
- realizzazione della seconda darsena del Terminal Autostrade del Mare di Fusina.

L'investimento sarà realizzato in PPP.

Sebbene il settore crocieristico non sia oggetto del presente documento, occorre tuttavia sottolineare come i progetti sopraelencati siano anche funzionali all'obiettivo strategico del Porto di Venezia di mantenere e sviluppare la propria quota di mercato nel comparto.

Nonostante il Porto di Venezia sia situato all'interno dell'omonima laguna e, dunque, in un ambito di particolare pregio naturalistico e ambientale riconosciuto dall'UNESCO, va tuttavia sottolineato come la portualità veneziana abbia contribuito e dato forte impulso al recupero ambientale, alla riqualificazione ed alla rivitalizzazione economica di aree industriali e lagunari degradate a testimonianza del fatto che attività antropiche e tutela dell'ambiente possono progredire congiuntamente.

Il **porto di Trieste** è, anche rispetto ai porti sloveni e croati, quello con le migliori caratteristiche di accessibilità marittima, godendo di fondali naturali di 18.0 metri. Il porto si sviluppa lungo 12 chilometri di banchine e su 2.3 milioni di metri quadrati di superficie, di cui circa 1.8 milioni in Zona Franca e 0.9 milioni di aree di stoccaggio, in grado di accogliere tutte le tipologie di merce e, in particolare, prodotti petroliferi, rotabili e container. In particolare, i container sono movimentati nel terminal presente sul Molo VII, con un fronte di banchina operativa di 770 metri, 7 gru di banchina post-panamax e 40 ettari di superficie totale. I moli V e VI sono invece completamente dedicati al traffico di navi Ro-Ro provenienti dalla Turchia; i semirimorchi giungono a destinazione finale prevalentemente via ferrovia con percentuali di trasferimenti modale anche del 90%. I principali terminal (Molo V, VI e VII) sono allacciati alla rete ferroviaria con la stazione di Trieste Campo Marzio, ad uso esclusivo del porto. I programmi di sviluppo del Porto di Trieste seguono due indirizzi strategici ben precisi, specificamente l'aumento del valore delle attività connesse al porto e il potenziamento del sistema infrastrutturale portuale e del sistema logistico ad esso afferente. Per quanto riguarda le attività ad alto valore aggiunto, il Porto di Trieste sta puntando fortemente allo sviluppo della logistica, ma anche dell'industria, in Punto Franco: sono elementi molto apprezzati dalla domanda internazionale, che presuppongono una capacità di razionalizzazione organizzativa sistemica delle infrastrutture e delle aree esistenti sul territorio di riferimento. A questo proposito, la AdSP del Mare Adriatico Orientale e la Regione Friuli Venezia Giulia stanno programmando un sistema logistico industriale integrato regionale che presuppone forti investimenti infrastrutturali, ma anche organizzativi, legislativi, tecnologici ed immobiliari. In termini infrastrutturali, dopo l'approvazione del nuovo piano regolatore portuale avvenuta nell'anno 2016, il Porto di Trieste ha in corso di esecuzione, o sono comunque prossimi all'avvio, i seguenti interventi di grande infrastrutturazione:

- La Piattaforma logistica, attualmente in fase di costruzione, la cui fine lavori è prevista per l'inizio del 2019. Il traffico atteso è di 350 navi all'anno pari a 140.000 unità di carico. Sull'area sono anche stati individuati i finanziamenti (27 milioni di euro complessivi), a carico di RFI, per l'esecuzione degli interventi di potenziamento delle linee esistenti e delle stazioni di Servola ed Aquilinia;
- l'allungamento del terminal contenitori del molo VII di 200 m a carico del terminalista per il raggiungimento di una potenzialità di almeno 1,2 mln di TEU. In prospettiva, il nuovo piano regolatore completamente approvato prevede la costruzione di una nuova megabanchina per i container, il molo VIII, che potrebbe rientrare nell'ambito dell'iniziativa one belt-one road (OBOR);
- adeguamento degli impianti ferroviari all'interno del porto di Trieste al fine di operare treni di lunghezza sino a 750 m in accordo con gli standard tecnici europei. Tali lavori sono eseguiti in coordinamento con le opere di razionalizzazione e potenziamento tecnologico della stazione di Trieste Campo Marzio, eseguiti da Rete Ferroviaria Italiana e già finanziati (50 milioni di euro);
- Costruzione di un nuovo terminal RO-RO nelle aree in concessione alla società TESECO.

Il terminal sarà completamente raccordato alla rete ferroviaria nazionale, avrà una superficie utile di mq 320.000 e sarà costituito da 4 approdi a regime. Avrà una capacità pari a circa 630 navi/anno (corrispondenti a circa 265.000 unità carico/scarico) ed un traffico ferroviario a regime pari a circa 6.700 treni/anno (corrispondenti a circa 215.000 UTI).

Per quanto attiene alla **accessibilità ferroviaria**, con riferimento alle connessioni ferroviarie verso la Pianura Padana, il valico del Brennero e i valichi di Tarvisio e Villa Opicina, tutta la rete di interesse è elettrificata ed a binario doppio, ad eccezione di Ravenna, dove convergono linee a semplice binario; per i porti di Trieste e Venezia, le connessioni in termini di peso per asse e sagoma garantiscono standard ottimali, mentre per quanto concerne la lunghezza dei treni il modulo massimo consentito su rete è di 600 metri. L'accessibilità ferroviaria del porto di Ravenna, pur essendo ottimale in termini di peso per asse, sconta prestazioni leggermente inferiori sia per la sagoma (PC 32) sia per il modulo treno, che consente di formare treni lunghi solo poco più di 500 metri. Un altro elemento importante è relativo alla capacità disponibile lungo le direttrici di riferimento: allo stato attuale, la capacità residua disponibile per tutti i tipi di servizi – includendo quindi anche quelli passeggeri – supera su tutte le direttrici rilevanti i 60 treni/giorno. Fa eccezione il Porto di Ravenna, che trova nei collegamenti ferroviari alla rete fondamentale alcuni importanti limitazioni alla possibile espansione dei traffici. In particolare, è da sottolineare la scarsa capacità residua delle due linee a semplice binario verso la Direttrice Adriatica e Bologna, costituite, nel tratto affiancato fino a Russi, da un'unica sezione di blocco di 16,5 km e percorse da un consistente traffico regionale e merci, che ne limita notevolmente la capacità residua. Da questo punto di vista è importante segnalare la possibilità di integrare la rete ferroviaria nazionale con parti delle reti regionali. Ad esempio in Emilia-Romagna, il collegamento costituito dalla trasversale Ferrara – Poggio Rusco – Suzzara – Parma costituisce un itinerario alternativo fra il porto di Ravenna e l'area emiliana, in grado di evitare il nodo di Bologna. La tratta elettrificata Ferrara – Poggio Rusco, a completamento dell'intervento in corso in prossimità della stazione di Ferrara ("passante") che consentirà di evitare l'inversione del senso di marcia, costituirà il più breve collegamento del Porto di Ravenna in direzione del valico del Brennero. Ovviamente, i porti nord-adriatici potranno puntare ad esprimere in pieno il loro potenziale soltanto in presenza di una rete di infrastrutture e servizi ferroviari efficienti: in tal senso, l'obiettivo più importante fissato a livello europeo consiste nel raggiungimento degli standard prestazionali europei su tutta la rete *core* entro il 2030, definiti in termini di modulo treno da 750 metri e sagoma PC80, idonea anche per effettuare la cosiddetta *autostrada viaggiante*: entro quella data, dunque, tutti e tre i porti potranno realizzare treni con tali standard. Peraltro, gli interventi previsti nel contratto di programma di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ed il relativo *piano di deployment* concordato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti consentiranno di raggiungere tali standard prima della scadenza fissata in ambito UE; in tale ambito rientra anche la candidatura del progetto integrato di accessibilità ferroviaria del porto di Trieste nella *UE-China connectivity platform*. Vale in tal senso la pena anche richiamare che due grandi progetti potranno modificare sostanzialmente la *catchment area* dei porti nord-adriatici:

- il valico del Brennero (nuovo tunnel di base) che oltre ad incrementare la capacità, migliorerà in modo drastico la competitività dell'opzione treno dai porti dell'alto adriatico. La nuova infrastruttura porterà a 55 km il tracciato, che attualmente è di 75 km, e, soprattutto, lo si potrà percorrere con treni di 750 m anziché 450, e con un solo locomotore anziché con doppia o tripla trazione;
- il valico di Tarvisio, con il rifacimento e miglioramento funzionale e tecnologico dei raccordi e degli impianti del nodo di Udine per conseguire la completa separazione del traffico tra le linee Venezia-Udine C.le-Trieste e Tarvisio-Udine-Cervignano e l'aumento di capacità necessario ad assorbire l'aumento di traffico previsto a seguito del completamento dei tunnel di base del Semmering e del Koralm in territorio Austriaco.

Per quanto riguarda la **accessibilità stradale**, il porto di Ravenna è collegato con il sistema autostradale nazionale, tramite il sistema tangenziale (costituito da tratti della SS16 "Classicana", della SS309 dir, della SS67 e da completare con il collegamento tra le due sponde del Canale Candiano) - accessibile direttamente in modo agevole dal porto. Su Ravenna confluiscono inoltre numerose altre strade di rango

nazionale che la collegano con gli altri nodi interni ed esterni alla Regione: la SS16 Adriatica, l'itinerario E45-E55 Orte-Cesena-Ravenna-Mestre, che da Ravenna a Mestre è costituito dalla SS 309 Romea e da Ravenna a Orte è costituito dalla SS 3 bis Tiberina, la SS67 Tosco-Romagnola e la ex SS253 S. Vitale, tutte raccordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT98-2010, ora in fase di aggiornamento con orizzonte temporale 2025) individua un sistema infrastrutturale a rete strutturato su due livelli, dei quali la Grande Rete di collegamento regionale – nazionale svolge funzioni di servizio nei confronti della mobilità regionale di più ampio raggio e nei confronti della mobilità nazionale con entrambi i recapiti all'esterno del territorio regionale. Nell'ambito della Grande Rete, riveste un ruolo strategico l'itinerario della E45 Orte – Cesena (SS3 bis), anche in relazione al Corridoio Adriatico, come grande asse di mobilità delle persone e delle merci di livello internazionale, nazionale e come elemento di integrazione tra le aree del Nord-Est, della Romagna e del Centro Italia e di penetrazione verso il Sud del paese. Il livello di connessione in rete dell'E45 risulta, tuttavia, ancora oggi poco efficiente, in quanto, pur interconnettendosi all'A14 e al corridoio della via Emilia, la sua naturale prosecuzione verso nord è data dalla SS309 Romea, infrastruttura che, supportando un traffico promiscuo, pesante, leggero e con una componente di utenza debole, presenta rilevanti criticità sia in termini di congestione che di sicurezza; dopo aver esplorato la possibilità di realizzare una nuova autostrada Orte – Mestre, possibilità che di recente il Governo ha accantonato per la rilevante onerosità dell'operazione, la Regione ha avanzato la proposta di realizzare una nuova infrastruttura con caratteristiche di strada extra urbana principale fra Ravenna e la superstrada Ferrara – Porto Garibaldi che consente la messa in rete dell'asse nord – sud anche in direzione nord-ovest. Dalla Ferrara – Porto Garibaldi l'itinerario troverebbe la sua prosecuzione in direzione nord - est attraverso la realizzazione di una nuova infrastruttura con caratteristiche di strada extraurbana secondaria fino alla SP 60 Gran Linea che, opportunamente riqualificata, garantirebbe la ricaduta sulla SS309 Romea. In direzione nord – ovest, invece, la continuità dell'itinerario proveniente dal porto di Ravenna sarebbe assicurata oltre che dall'interconnessione della Ferrara – Porto Garibaldi con l'autostrada A13, anche e dalla sua prosecuzione verso ovest costituita dall'Autostrada Regionale Cispadana, che si interconnette con la A22 del Brennero. Occorre inoltre sottolineare l'importanza di garantire la continuità dei collegamenti stradali, attraverso la viabilità ordinaria non a pedaggio, fra le Regioni Emilia Romagna e Veneto con particolare riferimento all'attraversamento del fiume Po lungo la SS16 Adriatica (Santa Maria Maddalena), che presenta criticità manutentive ed è in capo ad ANAS. Riguardo il collegamento autostradale, dato dalla A13, occorre evidenziare l'opportunità che il potenziamento a tre corsie, attualmente previsto dalla concessionaria solo fra Bologna e Ferrara sud e fra Monselice e Padova Sud, sia esteso anche alla tratta intermedia e in particolare al ponte sul Po.

Per quanto riguarda la **accessibilità fluviale**, i porti del Nord-Adriatico sono gli unici in potenziale diretta connessione con il sistema idroviario padano-veneto, definito a seguito alla legge 380/90 e inserito quale parte del Corridoio TEN-T n° 3 (Figura 1). La rete comprende l'asta principale del Fiume Po, da Casale Monferrato al mare, i fiumi sub lacuali veneti, il Canale Fissero Tartaro Canal Bianco e le idrovie di collegamento tra Mantova e Venezia, la Litoranea Veneta, la Idrovia Padova Venezia, e l'idrovia Ferrarese, con un'estensione di 957 km, di cui 812 in esercizio, interessando le regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, intercettando lungo il proprio percorso poli e distretti industriali tra i più dinamici e sviluppati nel panorama nazionale. Attualmente sono trasportate circa 400.000 tonnellate all'anno via acqua (fonte Conto Nazionale Trasporti 2014). Allo stato attuale, sono numerosi i colli di bottiglia e gli interventi infrastrutturali necessari per raggiungere standard trasportistici congruenti con la classificazione *core* dei corridoi TEN-T in cui le parti di rete idroviaria sono inseriti, per cui si ritiene importante definire attraverso la Cabina di Regia una ipotesi di posizionamento di mercato ed una conseguente definizione e prioritizzazione degli interventi infrastrutturali ad esso propedeutici. Attualmente la rete idroviaria Padano-Veneta è formata da aste fluviali appartenenti alla classe CEMT Va. In particolare, solo i porti di Venezia, Chioggia Porto Levante e Portogaribaldi sono connessi con l'idrovia Padano-Veneta attraverso sezioni fluviali di classe Va, mentre il porto di Ravenna è collegato alla rete idroviaria, quale terminale sud, attraverso il percorso costiero E90-01 nell'Adriatico di cui alla L. 27-01-2000, n. 16.

3. Sistema interportuale

Così come per i porti, anche il **sistema degli interporti** delle tre regioni, ottimamente supportato da una rete ferroviaria e stradale di adeguate prestazioni, costituisce un elemento cardine per molte filiere produttive e

distributive, già rivolte alle più recenti tendenze del mercato (ad esempio, le piattaforme di *e-commerce*) e perfettamente integrato nelle direttrici di traffico che guardano al Nord Europa (ed ai suoi porti) e al Centro-Est Europa da un lato, e al Sud Italia e al Mediterraneo dall'altro. **Particolarmente importanti, inoltre, sono le connessioni che il sistema degli interporti del Nord-Est ha sviluppato nel tempo con i porti del Nord Tirreno, in particolare Genova, La Spezia e Livorno, e con il sistema produttivo del Nord-Ovest: ciò apre una interessante e necessaria prospettiva di interlocuzione anche tra la Cabina di Regia del Nord-Est e quella del Nord-Ovest.** Alcune caratteristiche di rilievo del sistema interportuale del Nord-Est sono riportate nel Box 2.

Box 2 – Il sistema interportuale del Nord-Est

In particolare, **per quanto riguarda il Veneto, sono due le infrastrutture di preminente interesse nazionale e internazionale**, differenti e in parte complementari per specializzazioni e direttrici di traffico:

- l'Interporto **Quadrante Europa di Verona**, primo in Europa per intermodalità, struttura di gestione e struttura di servizi secondo la classifica della tedesca DGG, che da solo movimentata oltre 6 milioni di tonnellate di traffico intermodale e che prima della crisi, nel 2007, aveva raggiunto i 7.2 milioni di tonnellate. Il 75% delle 400.000 UTI (700.000 TEU) movimentate nel 2016 è rappresentato da semirimorchi e il 20% da casse mobili, con una quota invece residuale per i traffici containerizzati (5%), a testimonianza della netta prevalenza di traffici continentali rispetto a traffici marittimi. Quadrante Europa opera essenzialmente con l'Europa settentrionale, generando 26 coppie di treni al giorno dirette in massima parte in Germania e centro-nord Europa; altri bacini rilevanti sono l'Europa dell'Est e il sud Italia. L'interporto ha ambiziosi programmi di sviluppo, in particolare per l'ulteriore efficientamento della modalità ferroviaria, con accordi già siglati con il gestore dell'infrastruttura RFI, in modo da essere pienamente competitivo alla data di attivazione del tunnel di base del Brennero;
- l'Interporto di **Padova**, dove la componente intermodale genera traffici per circa 2 milioni di tonnellate, prevalentemente in container. In tal senso, Padova rappresenta il più importante *inland terminal* nazionale delle compagnie di navigazione, con risultanze di traffico analoghe a quelle in un porto marittimo (tra i 250 e i 300 mila TEU/anno). Il traffico container dell'Interporto di Padova è destinato, per circa i due terzi, ai tre principali porti marittimi dell'Alto Tirreno: Livorno, La Spezia e Genova. Una quota significativa di contenitori, pari al 22,5% del totale, viaggia invece sui porti del Nord Europa ed un restante 9% è generato da collegamenti con il porto di Trieste. Una caratteristica unica dell'interporto di Padova è la sua capacità di proporsi come soggetto fornitore di servizi di logistica avanzata per l'intera catena distributiva, superando dunque la visione tradizionale del ruolo di interporto.

Nella regione si contano, inoltre, una serie di altri impianti intermodali tra cui quelli di Rovigo, il cui sviluppo è legato essenzialmente al potenziamento della modalità fluvio-marittima, e di Portogruaro, elemento di testa del passante ferroviario nord Vicenza-Treviso-Portogruaro, nonché collettore di transiti stradali e ferroviari sulle direttrici Udine-Tarvisio e Trieste-Ljubiana.

Il **sistema interportuale del Friuli-Venezia Giulia** si articola in numerose infrastrutture, parzialmente integrate in una griglia regionale che include:

- L'interporto di **Trieste-Fernetti**, situato sul confine italo-sloveno, all'incrocio di due corridoi europei, opera da più di 30 anni nell'interscambio internazionale delle merci in arrivo/partenza dall'Est Europa. Dispone di 130.000 metri quadrati di piazzali e 33.000 metri quadrati di magazzini coperti, nazionali ed esteri, per deposito merce in regime ADR e 2.000 metri quadrati di area coperta. L'Interporto è direttamente collegato alla rete autostradale italiana e slovena e, attraverso il proprio raccordo, alla rete ferroviaria internazionale, fungendo così da retroporto con collegamento ferroviario diretto alle aree

portuali. Nel 2016, Ferneti ha movimentato poco meno di 19.000 TEU e circa 75.000 tonnellate di traffici camionistici, mentre nel primo quadrimestre del 2017 i traffici container sono più che raddoppiati rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, e le tonnellate cresciute del 28% circa. In termini di movimentazione ferroviaria, circa 1 treno/giorno da e per Salisburgo, ricevimento e inoltro treni completi, servizio ferroviario shuttle da e per il porto di Trieste. Sono previsti interventi di potenziamento del collegamento ferroviario alla rete nazionale;

- **L'interporto di Gorizia – SDAG** situato al confine con la Repubblica di Slovenia si sta ricollocando sul panorama nazionale ed internazionale dopo aver svolto per anni il ruolo di stazione doganale. Collegato alla rete ferroviaria, possiede un terminal dedicato al traffico di autostrada viaggiante, collegato alla linea internazionale Gorizia-Nova Gorica, con binari di lunghezza fino a 500 metri; il complesso si estende su una superficie di 600.000 mq di cui 43.000 mq di aree coperte al servizio dei flussi di trasporto internazionale, in particolare sull'asse est-ovest, e 13.000 mq di magazzini soprattutto dedicati al mercato del fresco. Al momento l'impianto movimenta circa 40 treni/anno e 10.000 tonnellate/anno di merce, mentre la sosta di mezzi pesanti raggiunge le 80.000 presenze annue. Sono in corso opere di riqualificazione ed aggiornamento tecnologico e normativo delle strutture esistenti, la realizzazione di ulteriori magazzini a temperatura controllata e il miglioramento delle aree di parcheggio dei mezzi pesanti;
- **L'interporto di Pordenone-Centro Ingrosso** si sviluppa su 850.000 mq. al cui interno sono presenti 372.000 mq di uffici e magazzini. Si propone sia per offrire servizi per la merce in transito che per collegare la realtà industriale del pordenonese allo scalo triestino. La forte propensione all'export dei distretti del pordenonese-trevigiano assicura all'Interporto il ruolo di punto di raccolta del traffico da inviare all'imbarco per tutte le destinazioni internazionali. Si stanno concludendo in questi mesi i lavori per l'allacciamento del terminal ferroviario alla rete nazionale. L'Interporto ha in corso di realizzazione un nuovo Terminal Intermodale destinato a poter movimentare fino a 180.000 UTI con caratteristiche rispondenti ai parametri standard europei. L'attuale Terminal intermodale si sviluppa su una superficie di circa 170.000 mq ed è dotato di binari a modulo europeo, e sono in corso lavori di razionalizzazione e efficientamento dell'allaccio alla rete ferroviaria nazionale;
- **L'interporto di Cervignano** ubicato nel basso Friuli, nelle adiacenze dell'ex scalo ferroviario, si estende su di un'area di 460.000 mq con 24.000 mq di magazzini. In particolare, 160.000 mq sono dedicati al terminal intermodale con 6 binari da 750 metri. Gli ampi spazi liberi possono far ipotizzare un futuro sviluppo dell'Interporto quale gate di ingresso e/o di uscita al porto e di collettore dei traffici del Friuli in transito e all'imbarco verso le realtà portuali regionali. A tale proposito è stato sviluppato un progetto di razionalizzazione della capacità ferroviaria che vede nel sistema TRIHUB (Trieste, Villa Opicina, Cervignano) un gateway ferroviario merci integrato da mettere a disposizione dei crescenti traffici unitizzati internazionali che graviteranno sul Porto di Trieste del futuro.

L'Emilia-Romagna presenta la dotazione di una rilevante quantità di superfici intermodali, alcune delle quali con buona possibilità di espansione. In seguito all'Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna, la Regione Emilia-Romagna ha individuato nel proprio territorio i seguenti impianti principali su rete RFI:

- **Il Terminal di Piacenza** è situato in posizione strategica all'intersezione fra la Bologna – Milano, la linea in direzione Alessandria, Torino e Genova e quella verso Cremona, Mantova e il Brennero. La posizione e le vie di accesso, stradali e ferroviarie, lo rendono strategico non solo nei confronti della piattaforma logistica Emiliano-Romagnola, ma, grazie alle connessioni esistenti, anche nei confronti di una vasta area a cavallo fra Emilia-Romagna, Piemonte e Lombardia, per questo, rappresenta un Hub strategico per

tutti i collegamenti fra nord Italia e centro/nord Europa. La superficie attualmente occupata è pari a 306.000 mq, di cui 49.800 mq coperti, mentre l'area del terminal ferroviario è pari a circa 112.500 mq. Il terminal nel 2016 ha movimentato 3.100 treni, che hanno trasportato oltre 4 milioni di t e 115.000 UTI. Attualmente sono in corso i lavori di costruzione di un nuovo terminal, situato a nord della linea ferroviaria Piacenza - Cremona, che permetterà di raddoppiare i volumi di traffico movimentabili con l'attuale impianto, soprattutto in vista del potenziamento dell'asse Gottardo-Monte Ceneri e del conseguente prevedibile aumento di traffico intermodale verso l'Italia;

- **L'Interporto di Parma CePIM** è situato lungo la Diretrice Bologna – Milano, in corrispondenza dell'allacciamento della ferrovia Pontremolese e dell'Autostrada della Cisa, verso il Porto di La Spezia e la Diretrice Tirrenica. Anche in questo caso, le infrastrutture di collegamento ferroviarie e stradali, sia esistenti sia in programmazione, rendono l'Interporto uno strategico punto nodale fra i porti del Tirreno e la piattaforma logistica dell'Emilia-Romagna, che potranno essere ulteriormente rafforzati dalla realizzazione dell'itinerario Tirreno Brennero (TiBre). L'area interportuale si estende su una superficie di oltre 2,5 milioni di metri quadrati, di cui 120.000 mq destinati ad attività intermodali e 66.000 mq per terminal container, con una lunghezza complessiva dei binari di 14,8 Km. Nel 2016 l'Interporto ha movimentato 2.600 treni, che hanno trasportato circa 3.300.000 t, fra cui 115.000 UTI;
- **L'Interporto di Bologna** è allacciato alla Diretrice Bologna – Padova, ma, grazie alla ferrovia di cintura, è accessibile da tutte le linee che confluiscono nel nodo bolognese, dalla direttrice Bologna – Milano, alla ferrovia Adriatica ed alla Direttissima per Firenze e Roma. Questo strategico posizionamento rende possibile la sua funzione di collegamento fra i territori emiliano-romagnoli e la Diretrice del Brennero, sul cui naturale proseguimento è posto. Svolge già ora la funzione di punto di aggregazione delle merci spedite per ferrovia da e per il sud Italia, con una "catchment area" che sconfinava nelle regioni prossime al confine con il Veneto. L'area dedicata alle movimentazioni ferroviarie è di circa 670.000 mq, distribuita su 3 terminal ferroviari. Nel 2016 ha movimentato 2.793 treni, corrispondenti a quasi 1.200.000 t di merce trasportata su ferrovia;
- Lo **Scalo portuale di Ravenna**, l'unico della Regione Emilia-Romagna, è collegato alla rete ferroviaria nazionale con due dorsali, che connettono complessivamente 8 stabilimenti ed aree logistiche, situate nei due distretti industriali in destra e sinistra rispetto al porto canale. Oltre ai collegamenti ferroviari verso nord, ovest e sud, che gli permettono una efficiente connessione alla rete nazionale, presenta una notevole disponibilità di aree di espansione. Nel 2016 ha movimentato complessivamente su ferrovia quasi 3.400.000 t di merce, fra cui oltre 22.000 TEU.

Fra gli scali principali sono compresi, inoltre, quello di Villa Selva e l'importante scalo di Marzaglia (MO), la cui apertura è prevista nel corso del 2017, mentre completano il sistema regionale circa 20 raccordi privati per impianti o industrie.

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER, il principale è lo scalo di Dinazzano (che movimentava oltre 3.700.000 t di merce all'anno ed in futuro sarà operativamente connesso a Marzaglia con evidenti benefici attesi per il distretto ceramico di Sassuolo), il cui collegamento con la Diretrice Bologna – Milano è oggetto di interventi di potenziamento della capacità. Gli impianti ferroviari merci dell'Emilia Romagna dovrebbero raggiungere nel 2020, a completamento di tutte le opere previste, la capacità complessiva di circa 28 milioni di tonnellate all'anno. Le tratte Ferrara – Bologna – Ravenna, l'Interporto di Bologna ed il Porto di Ravenna sono inserite nel "core network" delle Reti TEN-T all'interno del Corridoio Adriatico-Baltico e del Corridoio Mediterraneo, mentre la Verona – Bologna – Rimini è inserita nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. È interessante notare come si preveda un adeguamento pressoché completo delle direttrici facenti capo a Bologna già dal 2020,

fatta eccezione per la Direttissima Bologna-Firenze. In Emilia Romagna sono presenti consistenti flussi ferroviari intraregionali, con relazioni consolidate, in particolare tra il porto di Ravenna e lo scalo di Dinazzano.

La Cabina di Regia del Nord-Est potrà, con riferimento al sistema interportuale, guardare non solo agli interventi di miglioramento dell'accessibilità trasportistica – ragionando innanzitutto in termini di razionalizzazione delle connessioni ferroviarie di ultimo miglio e di potenziamento della capacità dei nodi in linea con l'incremento delle prestazioni infrastrutturali – ma anche e soprattutto alla valorizzazione della diversità di posizionamento di mercato e del modello di business dei vari interporti.

4. Nord-Est e scelte programmatiche del DEF 2017

Il presente paragrafo sintetizza le componenti dell'*Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza* del 2017 di interesse per il lavoro della Cabina di Regia del Nord-Est, suddivise per modalità di trasporto in coerenza con il DEF 2017 stesso.

4.1 Modalità ferroviaria

La definizione della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) di 1° livello per le ferrovie comprende la rete SNIT così come definita nel 2001 (considerando le sole direttrici di lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci), la rete TEN-T *core* e *comprehensive* e ulteriori assi di accessibilità di ultimo miglio a porti, aeroporti e terminali intermodali; costituiscono invece SNIT di 2° livello tutte le restanti tratte ferroviarie (Figura 4).

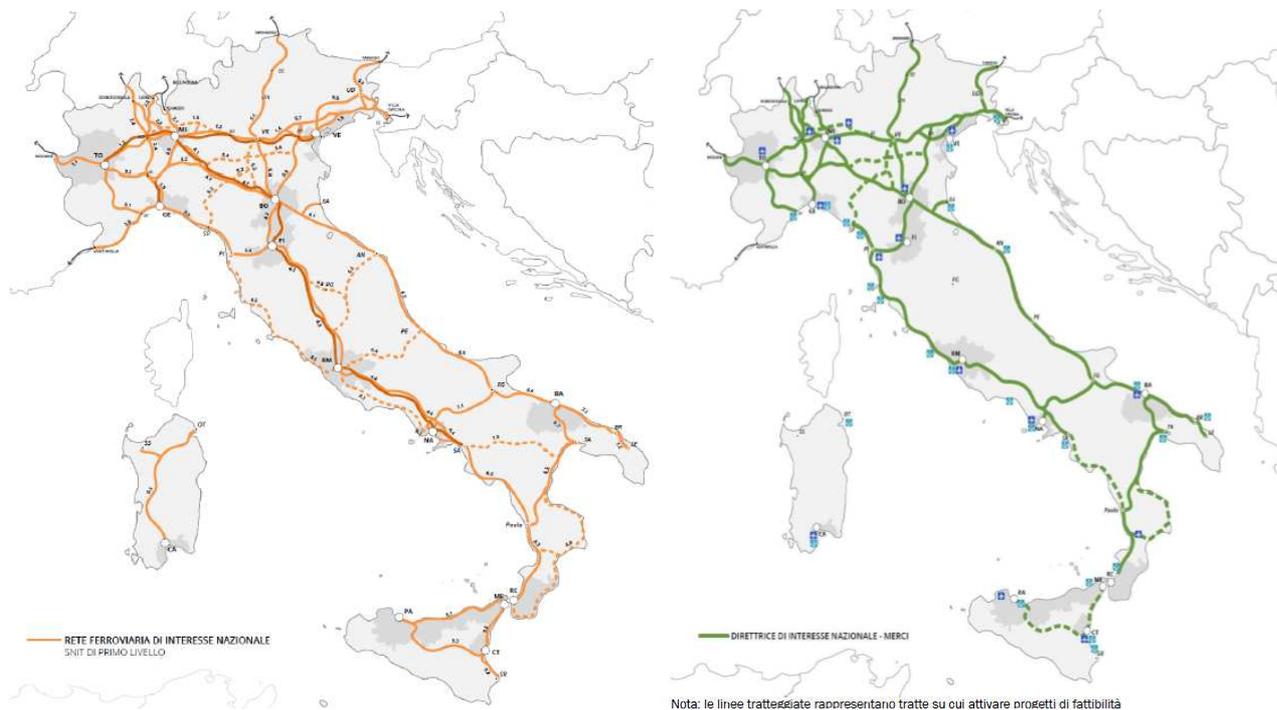


Figura 4 – Rete ferroviaria SNIT di 1° livello (a sinistra) e direttrici ferroviarie rilevanti merci (a destra) del DEF 2017 [fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti]

Lo SNIT di 1° livello così ottenuto, articolato per grandi direttrici, include 48 tratte funzionali estese su circa 8.800 km, pari al 44% dell'intera rete ferroviaria nazionale (RFI e altri gestori). Tutte le restanti linee, incluse quelle concesse, formano invece lo SNIT di 2° livello. Per il trasporto merci, in coerenza con questa classificazione, la nuova strategia nazionale di "cura del ferro" mira ad una crescita del 50% rispetto ai valori odierni entro il 2021, che porterà il volume di traffico oltre la soglia dei 30 miliardi di tonnellate-km/anno. Le priorità sono in questo senso da ricercare:

- **nel completamento delle direttrici di valico** orientate verso l'Europa centrosettentrionale, adottando gli standard europei necessari a garantire la circolazione dei treni intermodali (sagoma P/C 80 e modulo di 750 m), secondo priorità che tengano conto anche dell'effettivo sviluppo dei traffici transalpini;
- **nell'adeguamento della rete di interesse nazionale**, facendo riferimento in un primo tempo ad uno step funzionale intermedio, che garantisca la circolazione di convogli intermodali efficienti (traffico non accompagnato con sagoma P/C 45 e modulo non inferiore a 550÷600 m) verso tutti i principali terminal del paese.

Non da ultimo, è necessario porre la massima attenzione sul tema dell'efficacia delle connessioni terminali (**ultimo miglio ferroviario**), in modo tale da garantire anche condizioni di accesso alla rete eque ed efficaci a tutte le imprese ferroviarie operanti sulla rete. Tenuto conto della geografia logistica ed industriale del paese, si è operata una prima selezione delle direttrici ferroviarie nazionale che, per le loro caratteristiche, presentano maggior interesse dal punto di vista dell'adeguamento al traffico merci. Oltre ai **valichi alpini** ed alle **tratte di adduzione ai principali porti commerciali**, tale rete include l'intera **trasversale Torino-Milano-Venezia-Trieste**, la cui velocizzazione verrà completata tenendo conto anche delle esigenze di questa componente di traffico, nonché le **due direttrici costiere**, volte a garantire **accessibilità ai porti dell'Adriatico e del Tirreno**.

In maggior dettaglio, sono di interesse per la Cabina di Regia del Nord-Est i seguenti interventi (la tempistica è dedotta da Contratto di Programma/Piano di Deployment di RFI):

- **nuove linee ferroviarie:**
 - tunnel di base del Brennero e tratte di adduzione (apertura 2027);
- **sagoma:**
 - attivazione al 2018 della sagoma PC80 sulle linee Bologna-Piacenza e collegamento con il porto di Ravenna, come da *piano di deployment* di RFI;
 - completamento entro il 2030 degli interventi per sagoma PC80 sulle linee Bologna-Firenze e Piacenza-Cremona-Mantova-Verona/Monselice
- **modulo:**
 - attivazione al 2018 del modulo europeo (750 metri) sulle linee Torino Orbassano-Milano Smistamento-Padova Interporto-Venezia (prima fase), Brennero-Bologna, Bologna-Firenze, Bologna-Faenza-Bari Lamasinata (prima fase);
 - adeguamento al 2018 a modulo europeo del terminale di Marzaglia;
 - attivazione al 2020 del modulo europeo sulle tratte Udine-Palmanova-Cervignano, Torino Orbassano-Milano Smistamento-Padova Interporto-Venezia (seconda fase), Tarvisio-Trieste Campo Marzio, Padova Interporto-Bologna Interporto, Bologna-Ravenna, Bologna-Piacenza, Milano-Piacenza, Bologna-Faenza-Bari Lamasinata (seconda fase);
 - adeguamento al 2020 dei terminali di Trieste e Udine;
 - attivazione al 2030 del modulo europeo sulle linee Venezia-Trieste, Piacenza-Cremona-Mantova-Verona/Monselice, Udine-Treviso, Treviso-Venezia Marghera
- **peso assiale:**
 - adeguamento al 2018 alla categoria D4 delle linee Castelbolognese/Faenza-Ravenna e Gemona-Osoppo;

- o adeguamento al 2030 alla categoria D4 della Venezia-Trieste e superamento delle limitazioni da D4L sulla tratta Udine – Palmanova – Cervignano.

4.2 Modalità stradale

La nuova rete stradale SNIT definita dal DEF 2017, a partire dallo SNIT del 2001 con integrazioni legate alla nuova definizione delle reti *core* e *comprehensive*, risulta costituita da 30.300 km di strade, di cui 15.100 km appartenenti alla rete considerata di 1° livello, che a sua volta è composta da circa 6000 km di autostrade e la rimanente parte da strade extraurbane principali e secondarie (Figura 5).

Le principali strategie relative alla modalità stradale e rilevanti per la Cabina di Regia del Nord-Est riguardano la manutenzione straordinaria programmata, il completamento progetti in corso di itinerari stradali omogenei, il decongestionamento aree urbane e metropolitane (eliminazione colli di bottiglia), il completamento delle maglie autostradali, la digitalizzazione del trasporto, l'adeguamento e la omogeneizzazione delle prestazioni per itinerari a bassa accessibilità autostradale. Tali strategie sono perseguite attraverso specifici programmi, di cui una sintesi rilevante per il Nord-Est è riportata nel quadro sinottico del paragrafo 4.5.



Figura 5 – Rete stradale SNIT di 1° livello del DEF 2017 [fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti]

4.3 Porti

La rete SNIT di 1° livello dei porti è rappresentata dalle Autorità di Sistema Portuale definite dal DM 169/2016, che comprendono 57 porti classificati di rilevante interesse nazionale. Tre di queste ricadono nel Nord-Est (Mare Adriatico Orientale, Mare Adriatico Settentrionale, Mare Adriatico Centro-Settentrionale). Come già ampiamente accennato in precedenza, il DEF 2017 identifica programmi all'interno dei quali identificare progetti da sottoporre a progetto di fattibilità, riassunti nella tabella sinottica riportata nel paragrafo 4.5. In coerenza con l'approccio declinato in *Connettere l'Italia* e con i programmi portuali del DEF 2017, va sottolineata anche la *project review* del "Progetto definitivo Approfondimento Canale Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti e nuovo terminal in penisola Trattaroli - I fase" del porto di Ravenna: tale progetto, recentemente presentato per la definitiva approvazione, è adeguamento di progetto già approvato e finanziato, anche con risorse della Autorità di Sistema Portuale, ed è coerente nella sua versione rivista alle strategie e agli obiettivi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica ed alla programmazione di settore del Governo.

4.4 Aeroporti

Lo SNIT aeroportuale include tutte le infrastrutture aeroportuali di rilevanza nazionale per un totale di 38 strutture, di cui 16 sono considerate nel 1° livello, corrispondenti agli aeroporti identificati come core nella rete TEN-T e quelli strategici all'interno del Piano Nazionale degli Aeroporti. Nel Nord-Est, ricadono nello SNIT di 1° livello gli aeroporti di Venezia e Bologna, e nello SNIT di 2° livello Parma, Rimini, Treviso, Trieste e Verona (Figura 6).

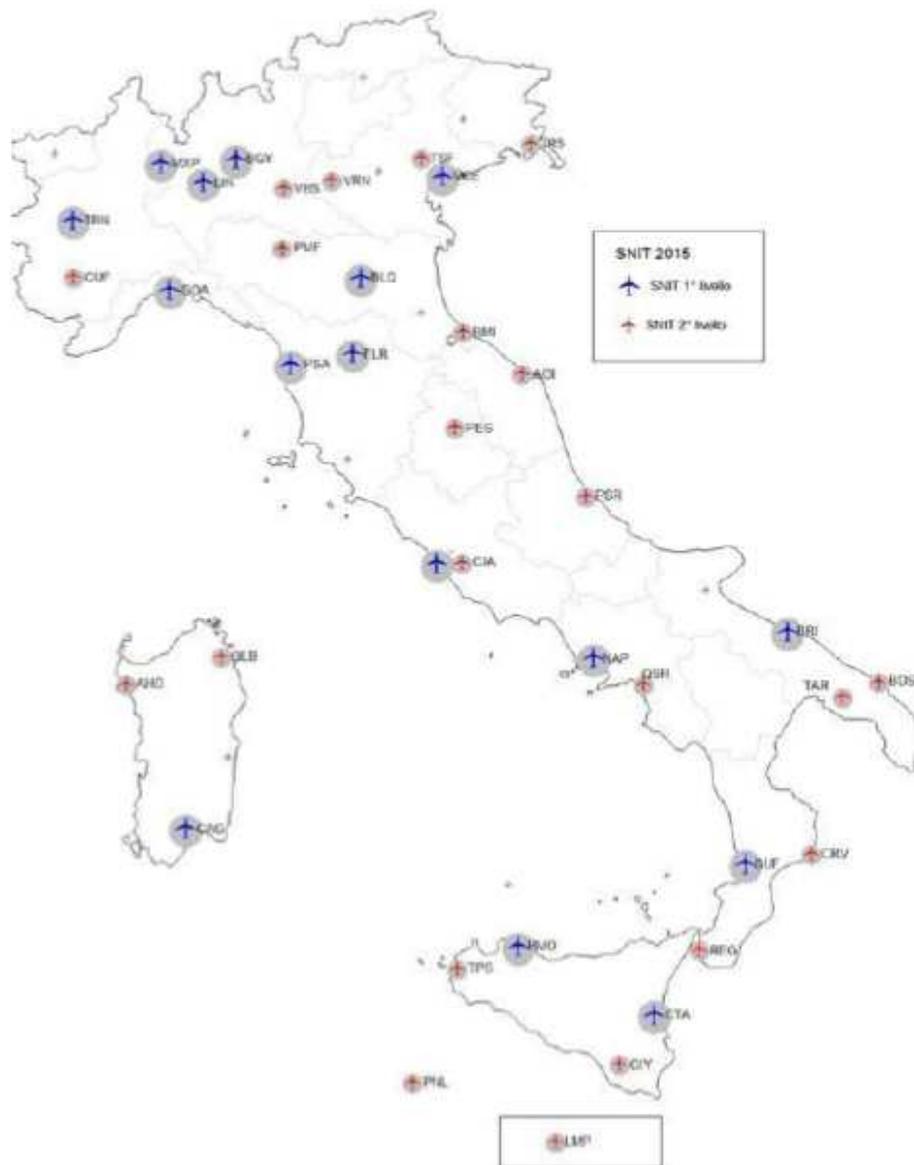


Figura 6 – Rete aeroportuale SNIT di 1° e 2° livello del DEF 2017 [fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti]

Nel piano di lungo periodo almeno tutti gli aeroporti inclusi nella rete SNIT di 1° livello, saranno oggetto di progetti di fattibilità rispetto al miglioramento del livello di accessibilità ferroviaria. Tra quelli a maggiore potenzialità per traffico attuale e profili di crescita vi sono gli aeroporti di Venezia; Il programma include gli interventi di realizzazione o completamento di *people mover* o di sistemi leggeri per il collegamento con la rete ferroviaria e/o metropolitana. Per quanto riguarda l'aeroporto di Trieste-Ronchi dei Legionari, classificato nello SNIT di 2° livello, per il mese di marzo 2018 è prevista la piena entrata a regime del Polo intermodale di Ronchi dei Legionari, opera finanziata con risorse anche CIPE, oltre che UE, alla cui stazione ferroviaria, collegata con l'aeroporto, si attesteranno, sempre a partire dal mese di marzo 2018, i treni sia nazionali che regionali.

4.5 Sintesi tabellare dei programmi/interventi rilevanti

La seguente tabella riporta una sintesi dei programmi e degli interventi prioritari riportati nell'Allegato infrastrutture al DEF 2017 e di interesse per la Cabina di Regia del Nord-Est.

PROGRAMMI PRIORITARI - FERROVIE							
Id	Denominazione	Descrizione	Invarianti	Project Review	Progetto di fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Note
1	Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni	Adeguamento delle tecnologie per la circolazione mediante la realizzazione di sistemi per il controllo della marcia del treno (SCMT), di segnalamento e tecnologie rivolte all'interoperabilità delle reti (ERTMS), nonché all'aggiornamento dei sistemi di telecomunicazione e GSM-R.	X			CdP	
2	Sicurezza e ambiente	Sicurezza gallerie e armamento, soppressione P.L., risanamento acustico, interventi di idrogeologia e sismica	X			CdP	
4	Valorizzazione delle reti regionali	Manutenzione straordinaria e potenziamento delle reti regionali	X			CdP	
INTERVENTI PRIORITARI - FERROVIE							
Id	Denominazione	Descrizione	Invarianti	Project Review	Progetto di fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Note
4	Direttrice trasversale	Linea AV/AC tratta Brescia-Verona	X	X		CdP, 25 opere (All.Inf. DEF2015)	
		Linea AV/AC tratte: Verona-Bivio Vicenza, Bivio Vicenza-Padova				CdP, 25 opere (All.Inf. DEF2015)	Project review in corso (attraversamento di Vicenza)
5	Direttrice Verona - Brennero	Tratta di valico: Galleria e Lotto 1 (Fortezza-P.te Gardena)	X			CdP, 25 opere (All.Inf. DEF2015), accordo internazionale	Project review finalizzata a verificare i costi, nonché la funzionalità del nodo di Verona in connessione alla Trasversale, bypass di Trento e Bolzano
		Tratta di adduzione		X		CdP	Project review finalizzata a verificare i costi, nonché la funzionalità del

							nodo di Verona in connessione alla Trasversale, bypass di Trento e Bolzano
6	Direttrice Venezia- Trieste/Udine	Tratta Venezia- Trieste	X			CdP	Project review completata (studi regione Friuli Venezia Giulia)
7	Direttrice centrale e direttrice Tirrenica Nord	Accesso ai porti tirrenici: Adeguamento merci tratta BO-FI storica con prosecuzione verso Pisa, e/o Potenziamento linea Pontremolese; Tratta Pisa-Roma: Potenziamento ed eventuale AVR Pisa-Roma		X	X	CdP	Project review finalizzata alla verifica delle priorità di intervento (linea Pontremolese) Prog. di fattibilità finalizzato a verificare gli itinerari merci di accesso ai porti tirrenici ed al nodo di Roma nonché il possibile utilizzo per i collegamenti AVR Genova- Roma
8	Direttrice Adriatico- Ionica	Adriatica: Velocizzazione Bologna-Foggia- Bari (AVR)	X			CdP	

PROGRAMMI PRIORITARI - STRADE E AUTOSTRADE

Id	Denominazione	Descrizione	Invarianti	Project Review	Progetto di fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Note
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	Conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente	X			CdP Anas - PO MIT	
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)	Digitalizzazione rete primo livello			X		Progetto di fattibilità per determinare la soluzione più sostenibile per il potenziamento della rete di primo livello
4	Decongestionamento e fluidificazione Tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Monselice – Padova sud	X			Concessione	
		Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna – Ferrara sud	X			Concessione	

		Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nella tratta Bologna S. Lazzaro – Diramazione per Ravenna	X			Concessione	
5	Decongestinamento delle aree metropolitane	Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna	X			Concessione	
INTERVENTI PRIORITARI - STRADE E AUTOSTRADE							
Id	Denominazione	Descrizione	Invarianti	Project Review	Progetto di fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Note
1	Autostrada del Brennero A22	Potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e l'interconnessione con l'autostrada A1 Verona Nord	X			Concessione	
		Nuovo collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo tra l'autostrada A22 e la S.S. 467	X			Concessione	
2	Autostrada Val d'Astico A31	Nuova tratta, Piovene Rocchette – Valle dell'Astico, di prosecuzione a nord dell'autostrada A31	X				
		Completamento a nord dell'autostrada A31 con nuova viabilità ordinaria tratta Valle dell'Astico – Besenello		X			Valutazione di una ipotesi di realizzazione come extraurbana principale in luogo di autostrada
3	Autostrada A4 Venezia - Gorizia - Trieste	Potenziamento dell'autostrada A4 mediante l'ampliamento alla terza corsia nelle tratte tra Quarto d'Altino e Villesse e tra San Donà di Piave e Villesse	X			Concessione 25 opere (All.Inf. DEF2015)	
4	Pedemontana Veneta	Nuova Superstrada Regionale a pedaggio Pedemontana Veneta	X			Concessione 25 opere (All.Inf. DEF2015)	
7	Itinerario Autostradale Medio Padano	Raccordo Autostradale A15 - A22 - TiBre 1° lotto	X				

		Nuovo collegamento Tibre – Cispadana		X			Project review finalizzata a verificare anche altre soluzioni e relative necessità / opportunità
		Nuova Autostrada Regionale Cispadana (Project Financing)	X				
		Adeguamento collegamento Autostradale Ferrara – Porto Garibaldi (Project Financing)		X			Project review finalizzata a verificare le soluzioni
8	Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna – Venezia	Riqualficaz. E45/SS 3 bis Orte-Ravenna	X		X	CdP Anas	Progetto di fattibilità per la risoluzione delle criticità esistenti
		Riqualficaz. SS309 Ravenna - Venezia	X			CdP Anas	Progetto di fattibilità per la risoluzione delle criticità esistenti

PROGRAMMI PRIORITARI - PORTI E INTERPORTI

Id	Denominazione	Descrizione	Invarianti	Project Review	Progetto di fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Note
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	Interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale.			X		
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	Estensione del modello integrato PMIS-PCS-AIDA-PLN/preclearing + fast corridors a tutti i porti core e comprehensive italiani.			X		
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	Completare la "cura del ferro" identificando le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della catchment area di ciascun porto(ad esempio, collegamenti ferroviari di ultimo e penultimo miglio	X	X	X		

		dei porti di Genova, Livorno, Napoli, Trieste e Gioia Tauro)					
4	Ultimo miglio stradale	Risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nelle catchment area di riferimento (ad esempio Ancona, Civitavecchia, Piombino, Bari, Salerno e Savona).	X				
5	Accessibilità marittima	Interventi per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre (ad esempio, diga foranea di Genova, interventi a Taranto, accessibilità "grandi navi" - passeggeri e merci - a Venezia , dragaggi nel porto di Napoli)	X				
6	Efficientamento energetico e ambientale	Incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani, in coerenza/sinergia con il fondo greenports.			X		
7	Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	Interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani.	X		X		
9	Aumento selettivo e/o razionalizzazione della capacità portuale	Aumento selettivo e razionalizzazione della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e	X	X	X		

		container, in coerenza con la visione strategica del sistema portuale italiano (ad esempio, interventi nei porti di Trieste , Napoli e Livorno)					
10	Ultimo miglio ferroviario per gli interporti	Interventi di upgrade prestazionale e funzionale delle connessioni di ultimo e penultimo miglio di interporti, terminali ferroviari, piattaforme logistiche e raccordi industriali			X		
PROGRAMMI PRIORITARI - AEROPORTI							
Id	Categoria	Descrizione	Invarianti	Project Review	Progetto di fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Note
2	Sviluppo del cargo aereo	Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia	X			X	I costi da sostenere sono coperti da tariffa come da CdP
3	Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali	Introduzione di innovazioni tecnologiche ed organizzative e sviluppo di infrastrutture accessorie per il maggior sfruttamento della capacità aeroportuale e di gestione dello spazio aereo: Free Route Airspace" (FRA) - nuovo modello di definizione di rotte basate su traiettorie dirette, nuovi limiti di separazione minima tra aeromobili, procedure PERFORMANCE BASED NAVIGATION (PBN) per			X		I costi da sostenere sono coperti da tariffa come da CdP

		l'aeroporto di Roma					
		Potenziamenti infrastrutture di volo in asservimento alle piste	X			X	
		Espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia)	X			X	

5. Indirizzi per la Cabina di Regia

Tenendo conto delle considerazioni in premessa, **l'obiettivo di pianificazione di settore per il Nord-Est è una strategia di sviluppo unitaria e coerente con i principi di pianificazione e programmazione declinati a livello nazionale.**

In primis, è fondamentale definire un **piano di sviluppo del sistema, capace di coniugare l'accessibilità ai territori con la sostenibilità (economica, ambientale, sociale) e la qualità della vita, coerente con un disegno di pianificazione complessivo basato sulla condivisione di priorità funzionali.** A tal proposito, si intende concordare sui seguenti criteri generali:

- Gli interventi e le azioni vanno valutate tenendo conto della necessità **di politiche complessive sulla mobilità delle merci**, attente alle reali necessità dei territori;
- Occorre privilegiare gli interventi che **favoriscono l'intermodalità, l'ottimizzazione dei carichi** e la riduzione dei viaggi a vuoto, agendo **sulla "domanda" di trasporto, e non solo sull'offerta**;
- **Il potenziamento delle infrastrutture** deve avvenire soprattutto puntando al miglioramento del loro uso e al **loro efficientamento**;
- intervenire con **incrementi di capacità innanzitutto dove si è in prossimità della saturazione**, ovvero dove i trend degli ultimi anni fanno presupporre che presto sarà raggiunta;
- seguendo esperienze di successo, ad es. TangerMed in Marocco e Maasvlakte 2 (Rotterdam) in Olanda, **privilegiare interventi caratterizzati da partnership strategiche con compagnie di navigazione container e/o con terminalisti**, ovvero prioritariamente con soggetti direttamente operanti nel mercato del trasporto marittimo delle merci. In tal senso, **la presenza strategica** e per quanto possibile vincolante all'opera di compagnie di navigazione e terminalisti **dovrà essere tanto più forte**, anche in termini di partecipazione finanziaria, **quanto maggiori sono le dimensioni dell'opera, le incertezze connesse al suo corretto dimensionamento, ed i caratteri di innovatività dell'opera stessa**;
- privilegiare le opere in funzione della **percentuale di cofinanziamento privato del progetto sul totale del valore**, unita al valore assoluto del progetto e alla qualificazione della tipologia di soggetto che si candida;
- guardare ai **tempi complessivi di realizzazione dell'opera in sé e delle opere di completamento** aggiuntive necessarie per portare a regime l'opera, tenendo conto anche dei margini di tempo accettati dal mercato;
- riconoscere premialità verso progetti che includano una **valorizzazione industriale e logistica dei territori** e delle infrastrutture, piuttosto che soli meri attrattori di traffico di attraversamento;
- garantire coerenza con le opere **invarianti dal punto di vista amministrativo**, definite come obblighi giuridicamente vincolanti ai sensi del 1° correttivo dell'art. 201 del DL 50/2016;
- ragionare in base al principio delle **infrastrutture utili, snelle e condivise**, e **attribuendo primaria importanza alla componente tecnologica e "intelligente"** delle infrastrutture stesse;
- garantire coerenza con la vision, declinata in Connettere l'Italia, di **un sistema logistico sostenibile, resiliente, efficiente** a servizio del sistema economico produttivo nazionale, con la sostenibilità declinata nelle sue componenti **sociali, economiche e ambientali**;
- sostenere e sviluppare adeguatamente progetti **nei settori dell'Information and communication technology (ICT) e della sostenibilità energetico/ambientale** delle infrastrutture;
- privilegiare **modularità e (ri)modulabilità degli interventi**. Riferendosi ad un orizzonte temporale che si spinge fino al 2030, e tenendo ben presente che 15 anni, al giorno d'oggi, rappresentano un'eternità rispetto alle dinamiche di mercato (delle compagnie di navigazione in primis) e degli scenari di contesto prefigurati dagli studi, sono certamente da preferirsi piani di sviluppo modulari e che eventualmente possano anche risultare più flessibili;
- garantire **coerenza dimensionale tra nuovi terminal marittimi, connessioni alle reti terrestri e reti**, ricordando che l'elemento portante della crescita dei traffici nord-adriatici è l'ampliamento della catchment area, necessariamente fondato su un notevole incremento della ferrovia nello split modale dei traffici gateway;

- prioritizzare gli interventi, **attribuendo primaria importanza a quei progetti/interventi che, anche se apparentemente “minori”, consentano di mettere a sistema le infrastrutture già esistenti**, rimuovendo colli di bottiglia e vincoli puntuali di accessibilità.
- Minimizzare le percorrenze dei transiti terrestri delle merci favorendo l'utilizzo dei porti più prossimi al territorio di produzione/consumo con conseguente riduzione delle esternalità e aumento della sostenibilità ambientale;
- Razionalizzare il sistema intermodale del Nord-Est attraverso la polarizzazione su nodi con adeguata massa critica per conseguire una maggiore efficienza logistica superando l'attuale frammentazione del sistema ed evitando il sorgere di nuove infrastrutture.

Si richiama infine l'attenzione sul fatto che la Cabina di Regia potrà efficacemente sviluppare anche azioni di marketing territoriale e di predisposizione di documenti di sintesi illustrativi dell'offerta infrastrutturale merci e logistica complessiva del territorio di riferimento.

La Cabina di Regia per la Logistica dell'Alto Adriatico sarà costituita da un delegato del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dai delegati delle tre Regioni Emilia Romagna Friuli Venezia Giulia e Veneto, dalle tre AdSP di Ravenna Trieste e Venezia, da una rappresentanza delle realtà interportuali.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il Presidente della Regione Emilia-Romagna

Il Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia

Il Presidente della Regione Veneto

Il Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale

Il Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

Il Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Il Presidente della Unione Interporti Riuniti