



# STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD-EST

26  
OTTOBRE  
2017



## UN SISTEMA INTEGRATO DI INFRASTRUTTURE A NORDEST Obiettivi condivisi e una lista di infrastrutture prioritarie già individuata

**I porti del Nord-Est hanno raddoppiato il traffico container (2mln TEU) in tempo di crisi e continueranno a crescere del 4.9%\***

**Il cluster nord-adriatico è tra le aree più promettenti del Mediterraneo**

Venezia 26 settembre 2017 - Si sono tenuti oggi a Venezia gli **Stati Generali della Logistica del Nord Est**, ospiti della Marina Militare nella storica cornice dell'Arsenale. Una mattinata di incontri con oltre 300 ospiti tra istituzioni, esperti e operatori nei settori della portualità, della logistica e dei trasporti.

Obiettivo della giornata: **dare vita al primo sistema integrato interregionale di infrastrutture per potenziare l'area del Nord Est mettendo in valore i servizi offerti da porti e interporti di Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia.**

A sancire la collaborazione futura e fattiva tra i sistemi portuali e gli interporti, è stato firmato un *position paper* strategico che costituirà una **Cabina di Regia tra porti, interporti e Ministero delle Infrastrutture per il rilancio della logistica a Nordest**. Si tratta dell'inizio di un percorso comune che porterà alla redazione di un vero e proprio **Protocollo di Intesa** con l'ambizioso compito di potenziare e armonizzare gli interventi programmati, i cantieri aperti e le priorità di ciascun territorio **creando un sistema logistico integrato di infrastrutture e servizi che svilupperà effetti positivi e duraturi per l'intero Nordest**.

**La Cabina di Regia**, dotata di un apposito livello tecnico di coordinamento, **comprenderà tutti i soggetti pubblici e privati rilevanti per esprimere la visione di sistema**, nel rispetto dei ruoli e delle prerogative dei soggetti pubblici preposti alla pianificazione dei trasporti e della logistica sui territori. **Grazie ad una lista già individuata di priorità si potrà investire sullo sviluppo integrato e sistemico delle infrastrutture di trasporto merci e logistica del Nordest, enfatizzandone il ruolo di supporto ad una delle aree economiche e produttive più importanti d'Italia**. Si potenzierà così la funzione del Nordest quale gateway internazionale per i traffici marittimi 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 territorio.

Con queste azioni si intende **promuovere la macro area logistica del Nordest, lungo l'asse multimodale di interconnessione Est-Ovest** (Corridoio Mediterraneo) **e quella Nord-Sud** (Corridoio Adriatico Baltico e Corridoio Scandinavo Mediterraneo) e con lo sbocco al mare attraverso il sistema della portualità delle Regioni Emilia Romagna, Friuli e Veneto e dei porti fluviali di Mantova-Cremona perseguendo allo stesso tempo i seguenti obiettivi:

- adozione di misure volte a garantire sia **un'adeguata governance degli investimenti previsti nei tre Corridoi**, soprattutto favorendo l'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti;
- **completamento delle nuove grandi infrastrutture ferroviarie lungo i Corridoi TEN-T**;
- anticipazione degli interventi per **l'adeguamento agli standard operativi** necessari per l'efficiente sviluppo dell'intermodalità fra i porti, i retroporti e i mercati;
- **sviluppo di sistemi ICT** finalizzati alla velocizzazione del flusso delle merci, all'integrazione fra i vari attori della catena di trasporto e logistica.

\*Fonte Piano Nazionale della Logistica

## **CONTESTO MACRO ECONOMICO**

**Una delle caratteristiche principali dell'economia del Nord-Est**, nonché suo essenziale motore di sviluppo, è la **forte propensione verso i commerci e le relazioni con i mercati esteri. Le migliori performance si registrano verso i tradizionali mercati per l'export dei Paesi occidentali:** Germania, Francia, Stati Uniti, Regno Unito, Spagna ed Austria. Inoltre, **gli operatori tedeschi, austriaci, ungheresi, della Repubblica Ceca, della Slovacchia, guardano con crescente interesse ai porti italiani del Nord Adriatico** come terminali marittimi dei loro scambi con il Far East e con il Nord Africa, e così anche per i prodotti della manifattura del Centro-Est Europa, tradizionale area *landlocked* in cui i tassi di crescita della produzione sono costanti e positivi da molti anni.

La dinamicità dell'area è ulteriormente accresciuta dalle numerose iniziative internazionali di settore, che rappresentano ulteriori elementi di sicuro accrescimento della sua accessibilità e competitività a scala globale. Tra queste le strategie europee EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region (EUSAIR), la EU Strategy for the Alpine Region (EUSALP) e l'iniziativa One Belt, One Road (OBOR) che riconosce nella portualità nord-adriatica un interlocutore privilegiato di accesso ai mercati di consumo europei.

**La Cabina di Regia del Nord-Est sarà quindi chiamata a realizzare un importante lavoro di coordinamento strategico e di predisposizione di documenti di marketing territoriale e di proposta di intervento congiunto sovraregionale per cogliere ogni possibile opportunità di valorizzazione.**

## **I TRAFFICI PORTUALI A NORDEST**

Il sistema portuale italiano nord-adriatico rappresenta senza dubbio **il cluster portuale in ambito italiano con la "catchment area" più internazionale e con un grande potenziale di espansione verso il centro-est Europa.**

**I traffici del cluster portuale nord-adriatico hanno continuato a registrare una forte crescita durante il recente periodo di crisi economica** 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.

I dati di traffico aggregati relativi al 2016 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%. I trend di mercato vedono una crescita costante del cluster portuale Nord-Adriatico in quasi tutti i segmenti di mercato 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 (+3.9%) e i container (+1.9%), e una sostanziale tenuta per le altre merci varie (+0.3%) e le rinfuse liquide (-0.1%).**

**Inoltre, i traffici containerizzati dell'intero arco Nord-Adriatico** (inclusi quindi anche i porti di Koper e Rijeka) **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.

## **I PROGETTI DI SVILUPPO DEI PORTI DEL NORDEST**

### **RAVENNA**

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. Con 12 chilometri di banchine operative gestite da 26 terminalisti privati, il Porto di Ravenna rappresenta il primo scalo italiano per traffico di rinfuse solide e per general cargo.

**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".

## **VENEZIA**

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. 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.

**I piani di sviluppo del porto** vedranno la realizzazione di un nuovo terminal container localizzato nell'area ex-Montesyndial di Porto Marghera; la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario del Porto di Venezia con i Corridoi BAC e MED, la realizzazione da parte di soggetti privati di un nuovo terminal LNG a Porto Marghera con una capacità di stoccaggio di 32.000m<sup>3</sup> per bunkeraggio e autotrazione, nonché la realizzazione della seconda darsena del Terminal Autostrade del Mare di Fusina.

## **TRIESTE**

Il porto di Trieste gode 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.

**I piani di sviluppo del porto** prevedono la realizzazione di una Piattaforma logistica, attualmente in fase di costruzione, la cui fine lavori è prevista per l'inizio del 2019 e prevede anche il potenziamento delle linee ferroviarie esistenti e delle stazioni di Servola ed Aquilinia; l'allungamento del terminal contenitori del molo VII di 200m per il raggiungimento di una potenzialità di almeno 1,2 mln di TEU; l'adeguamento degli impianti ferroviari all'interno del porto di Trieste per operare con treni fino a 750 metri e la costruzione di un nuovo terminal RO-RO nelle aree in concessione alla società TESECO.

## **GLI INTERPORTI DEL NORDEST**

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.