

# Obiettivo: razionalizzare e mettere in rete le infrastrutture esistenti

Per **infrastruttura logistica territoriale**, il disegno di legge – pdl - sugli interporti intende "il complesso delle infrastrutture e dei servizi, presenti su un territorio interregionale, destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale".

Per **interporti** il pdl intende il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto.

Il pdl logistica e interporti prevede anche un secondo livello, le **"infrastrutture intermodali"** intese come "ogni infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica".

Gli studi preliminari per una infrastruttura logistico intermodale nel Veneto Orientale (modesta porzione della Provincia di Venezia) hanno evidenziato che un bacino di utenza di appena 400.000 abitanti ed un tessuto produttivo più agricolo che industriale, seppure con ben 12 milioni di presenze turistiche delle spiagge, è un ambito produttivo e di consumo troppo ristretto per una infrastruttura logistica intesa come **hub logistico** (prevalentemente pluricentrico) od una **"infrastruttura logistica territoriale"** (meglio se di ambito interregionale)".

Quale potrebbe essere un ambito economico e geografico proponibile e sostenibile, coerente con gli indirizzi europei, nazionali e regionali?

Forse l'ambito da prendere in considerazione è il Veneto centro-orientale più il Friuli VG.

Trattasi di un ambito che conta quattro milioni di residenti/consumatori, dell'ambito produttivo più forte del Veneto che è attraversato da ben due corridoi europei:

il Mediterraneo: Algeciras, Lione, Torino, Venezia, Trieste, Divaca e il Baltico-Adriatico: Helsinki/Ravenna. L'ambito è dotato di un sistema stradale e ferroviario passeggeri-merci di livello primario, di due grandi porti di cui uno a livello europeo e del terzo aeroporto italiano. Le presenze turistiche (Veneto+Friuli) salgono da 12 a 20 milioni e la domanda di distribuzione a livello di citylogistics si imporrebbe impetuosa.

La nuova pedemontana veneta chiuderà il cerchio di una rete viaria primaria di livello unico in Italia.



Per **"hub principali della logistica la Regione Veneto"** intende "le aree circostanti le stazioni ferroviarie della rete metropolitana regionale e i caselli autostradali".

Gli hub logistici previsti dalla proposta di PTRC Veneto sembrano non coerenti con gli indirizzi europei e nazionali. Troppo numerosi e a servizio di bacini ridotti. Una proposta, che parte dalla stessa Unità Logistica della Regione Veneto, molto sostenuta a livello di Veneto Orientale, prevede **due grandi ambiti territoriali logistici**: quello centro-orientale proiettato verso il Friuli VG e quello centro-occidentale proiettato verso il Trentino AA e la Provincia di Brescia.

Mancano all'appello due sole opere: il Casello di Alvisopoli sull'A4 e la elettrificazione della linea ferroviaria Portogruaro-Casarsa.

Le strutture logistiche sono ben diffuse, quelle intermodali (l'interporto Padova per l'intermodalità marittima e quello di Verona per la stradale) necessitano solo di essere coordinate con la struttura di Portogruaro e con le strutture friulane di Cervignano, Pordenone e Ferneti.

Il tutto richiede una regia programmatica di livello nazionale o interregionale ed europeo.

In una programmazione di tale livello trovano posto ed utilità le **infrastrutture logistico-intermodali del Portogruarese**: l'interporto di Portogruaro, l'autoparco SAVO e la piattaforma logistica Eastgate Park.

Lo sforzo delle due Regioni Veneto e Friuli VG dovrebbe essere solo l'inizio di un percorso che avrebbe bisogno di una iniziativa di approfondimento e di condivisione con i livelli locali di gestione del territorio e di produzione e di rappresentanza produttiva e sociale, nonché con tutti gli stakeholders a livello di Veneto, di Triveneto e di regioni frontaliere (Carinzia e Slovenia), in coerenza con il nuovo piano nazionale delle piattaforme logistiche e degli interporti e del nuovo piano europeo per le Ten-T.

Il contesto dovrebbe essere quello europeo del **progetto DAB Multiplatform** (sistema di piattaforme multimodali tra il Danubio, l'Adriatico e il Mar Nero) già a metà del suo disegno e che dovrebbe essere sponsorizzato dalle due Regioni Veneto e Friuli che di detto progetto DAB Multiplatform sono partner essenziali.