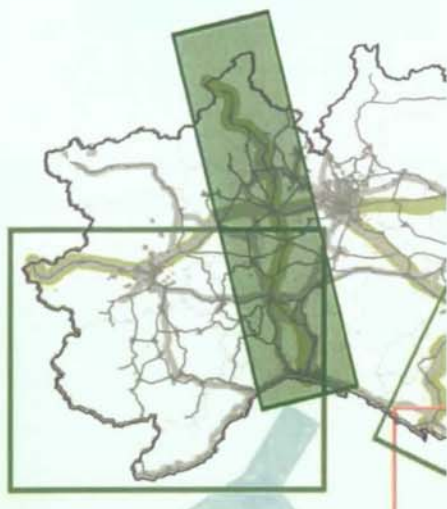




A2. Corridoio dei Due Mari

La direttrice transfrontaliera per Rotterdam (Corridoio dei due mari), che parte da Genova e attraversa il Sempione e la Svizzera, presenta i suoi capisaldi nei territori di Novi Ligure, Tortona, Alessandria, Novara ed il sistema metropolitano alto milanese in direzione ovest (Malpensa, Busto Arsizio, Varese). Si tratta di un corridoio relativamente nuovo e poco esplorato nella sua dimensione d'insieme, assai ricco di risorse e con un ruolo strategico transnazionale tra i più promettenti, incernierato su Genova, Novara, Malpensa. Le relative strutture/snodi di scambio rappresentano attualmente forti polarità che, tuttavia, in assenza di un'adeguata connessione reciproca e integrata rispetto al territorio ed alle situazioni urbane stesse, non sono in condizioni di espletare appieno quella capacità di coesione che sarebbe in grado di imprimere competitività al sistema complessivo.

L'area si presenta come una realtà fisico-territoriale ed un ambiente socio-economico estremamente complessi, anche considerando la rilevanza dell'ambiente naturale. L'analisi della struttura della piattaforma indica chiaramente non solo un territorio fortemente urbanizzato, industrializzato e fittamente innervato di infrastrutture, ma anche una struttura insediativa metropolitana "matura" articolata per polarità di vari livelli, strettamente connessi vicendevolmente e che danno luogo alla cosiddetta "città infinita", dove operano "metadistretti di reti produttive", in cui gli operatori di filiera non sono in grado di sopravvivere singolarmente ma agiscono attraverso interazioni con altri soggetti della filiera stessa. In un contesto come questo, una politica delle connessioni non deve riguardare solo ed esclusivamente i collegamenti infrastrutturali, ma considerare il sistema complessivo di relazioni funzionali, vocazioni produttive e di forme dello sviluppo territoriale, in chiave di complementarietà e differenziazione rispetto agli altri territori.

La programmazione settoriale, anche in considerazione degli ingenti finanziamenti già erogati o individuati, oltre che delle scelte compiute a livello internazionale, si confronterà a breve con l'esigenza di integrazione delle modalità di trasporto tra le reti nazionali-comunitarie veloci e la rete regionale-urbana, nella quale ruolo fondamentale hanno le piattaforme logistiche intermodali. Queste ultime, indispensabili per attrarre merci in transito lungo il Corridoio V e la direttrice Genova-Rotterdam (Corridoio dei due mari) e destinate ad inserirsi in questa realtà così complessa, innescando rapporti economici funzionali relazionali plurilivello, dovranno aumentare le prestazioni complessive del territorio.

Importanti interventi, integrati tra loro e tutti introdotti nella logica unitaria di corridoio, sono stati inseriti nella Legge Obiettivo e sono ormai giunti a differenti stadi di implementazione, destinando il territorio della Piattaforma ad essere interessato, nei prossimi 5/10 anni, dalla realizzazione di opere di assoluto carattere strategico collegate alla struttura di Malpensa e del suo territorio, al nodo di Novara e all'altra direttrice transeuropea del Corridoio V.

Opportunità positive per uno sviluppo finalizzato della Piattaforma vanno in primo luogo individuate nella struttura nodale di Genova, terminale di un potenziale sistema logistico orientato verso i mercati dell'Europa nord e centro occidentale, con forti prospettive di crescita dovute soprattutto al progressivo incremento dei traffici marittimi tra il Mediterraneo e gli altri mari. L'ottimizzazione della funzionalità di adeguati rapporti di scambio transeuropeo a Genova è un intervento che va proposto insieme all'organizzazione di una retroportualità integrata multifunzionalmente con la città.

Anche Novara, snodo logistico di rilevanza europea posto all'incrocio di due importanti direttrici

internazionali di traffico est/ovest (Corridoio V) e nord-sud (Corridoio dei due mari), deve essere interessata dalle previsioni di potenziamento del CIM in Hub interportuale, a vantaggio di una complessiva accessibilità alla variegata economia del suo territorio. Si potrà optare per una gestione integrata degli impatti dovuti al potenziamento della struttura logistica novarese, riguardo non solo alla quantità di traffico da movimentare, ma anche agli interventi di reciproca connessione con il nodo intercontinentale di Malpensa e con Genova. Tutto questo senza trascurare gli effetti di vantaggio competitivo sulla struttura dell'economia urbana vera e propria (dalle produzioni agricole tradizionali a quelle industriali, alle attività turistiche di nuova concezione che caratterizzano il novarese, il varesotto e l'alto milanese).

La necessità di un'adeguata accessibilità del nodo di Malpensa e la presenza di luoghi sede di funzioni privilegiate come il nuovo polo fieristico di Rho-Pero – potentissimi attrattori di traffico e di opportunità per uno sviluppo innovativo, inseriti in un territorio con relazioni fisico-funzionali complesse – dovrà passare per la realizzazione delle necessarie infrastrutture di collegamento e di connessione reciproca con gli altri due capisaldi, Novara e Genova, all'insegna di un'intermodalità altamente evoluta e con approccio intercettivo delle dinamiche in atto/decollo.

Il sistema territoriale considerato, tendenzialmente polarizzato a est dalla metropoli milanese, altro territorio snodo indubbiamente decisivo, è rafforzato da due fondamentali mutamenti intervenuti negli ultimi anni: la rivoluzione logistica e la piena affermazione della megalopoli centro-padana. Soprattutto l'enorme potere attrattivo esercitato, negli ultimi quindici anni, dalla conurbazione centro-padana, tende a riconfigurare le province piemontesi occidentali in forma di articolazione della corona milanese. Novara, in particolare, si concepisce sempre più come "area cerniera" interregionale, con i connessi vantaggi e i possibili effetti indesiderati. Da un lato, infatti, ritrovandosi al crocevia dei due corridoi transeuropei e prossima all'hub di Malpensa, appare destinata a configurarsi come snodo privilegiato per piattaforme commerciali e logistiche di accessibilità sovraregionale. Dall'altro, essendo nel contempo territorio urbano ancora debole sotto il profilo dell'autonomia funzionale, può rischiare di essere fagocitato dai grandi centri metropolitani. Nel complesso, incardinato su entrambi i corridoi transeuropei, nelle tratte fra Milano e Torino (est-ovest) e fra il sistema svizzero e quello incardinato su Alessandria-Genova (nord-sud), il sistema territoriale incardinato sul Corridoio dei Due Mari ripropone in scala ridotta lo schema strutturale dell'intera area nord-occidentale. Il suo sviluppo policentrico dovrebbe tendere a valorizzare, in questo caso, anche attraverso il nodo sinora non pienamente utilizzato di Domodossola, le relazioni di flusso fra gli assi del sistema e i territori dell'industrializzazione diffusa e della competitività, distribuiti, anzitutto, in direzione di Verbania, del Biellese e del Pavese; ma anche le relazioni con il cantone Ticino e la regione insubrica, che può essere idealmente ricompresa nel sistema stesso.

Dalle sintetiche note fin qui riportate emerge con forza la centralità del sistema novarese.

Esso potrà svolgere con efficacia l'importantissimo ruolo di snodo assegnatogli dalla programmazione infrastrutturale a livello continentale e nazionale soltanto grazie alla realizzazione dell'intero pacchetto di interventi riportato nel paragrafo precedente, che assurgono a priorità d'azione conclamate e di cui è necessario perseguire con decisione il completamento nei tempi previsti.

I rischi derivanti dal mancato o parziale raggiungimento degli obiettivi individuati sono così sintetizzabili:

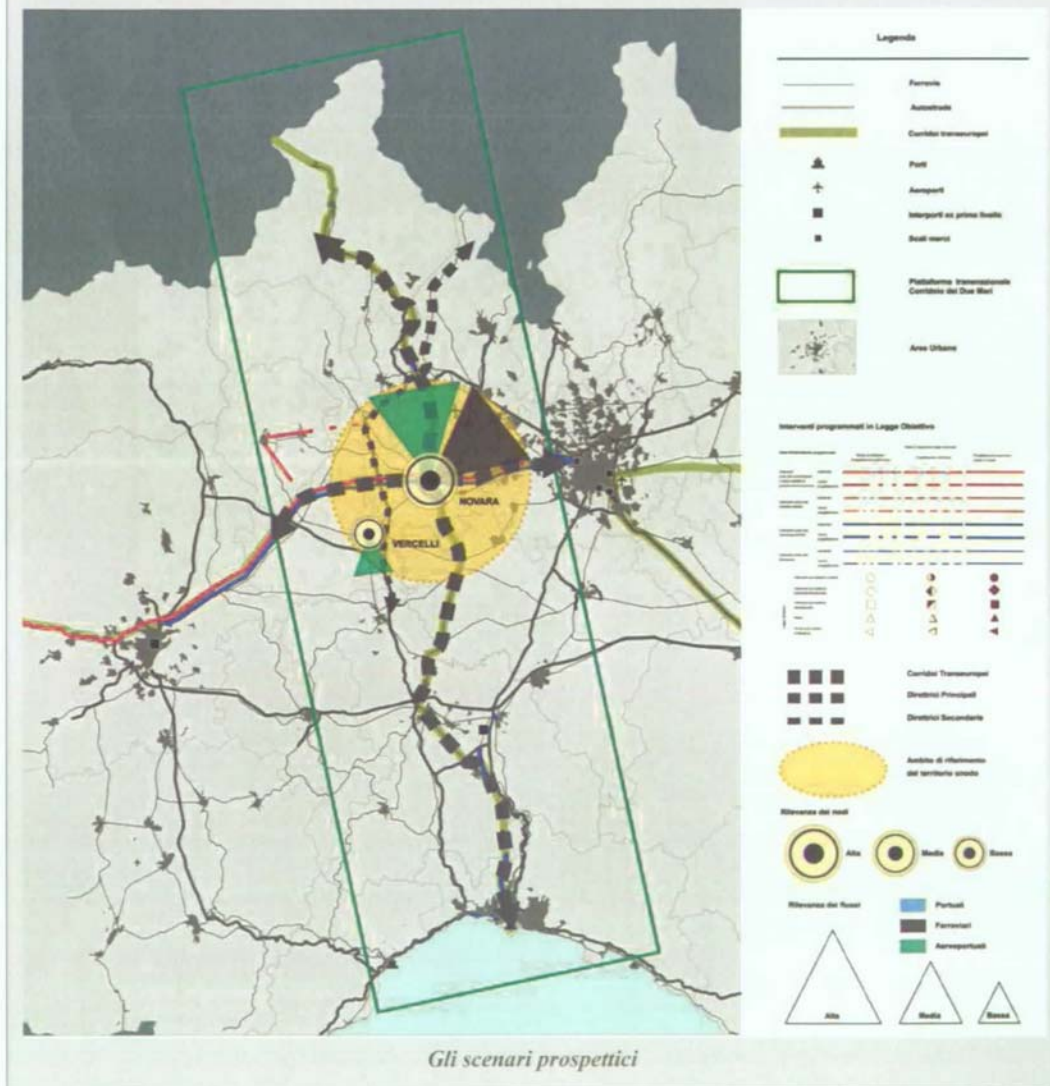
- progressivo congestionamento della rete infrastrutturale esistente e conseguente incremento dei livelli di impatto ambientale sul sistema nel suo complesso;
- progressivo depauperamento delle risorse territoriali esistenti, a seguito del non corretto relazionamento tra reti lunghe e reti corte e tra infrastrutture e tessuto urbano ed ambientale;
- progressiva e conseguente perdita di efficienza del sistema logistico.

Accanto alle indicazioni fin qui riportate e, quindi, all'individuazione, se si vuole scontata, degli interventi inseriti nel Protocollo d'Intesa Quadro di luglio 2004 quali priorità d'azione per il territorio in esame, appare opportuno segnalare le opportunità derivanti da:

- l'implementazione di un programma di interventi, particolarmente utile in contesti caratterizzati da elevati livelli di congestionamento delle reti, quale quello novarese, finalizzati all'upgrading delle linee ferroviarie esistenti, individuando e privilegiando le tratte caratterizzate dalla presenza di significativi residui di capacità e di più facile riconversione al traffico merci; gli investimenti effettuati su questa tipologia di interventi, come già segnalato, potrebbero avere effetti positivi anche una volta ultimati i corridoi transeuropei, offrendo a questi ultimi un sistema di supporto realmente efficiente;
- la risoluzione delle attuali strozzature costituite dal sistema dei valichi alpini, che rappresentano le principali direttrici di adduzione del novarese, attraverso l'effetto combinato del potenziamento delle due linee ferroviarie, la Novara-Arona e la Novara-Domodossola, per le quali si prevede uno sdoppiamento dei flussi merci nord-sud, potrà consentire una maggiore diluizione del traffico e una riduzione dell'impatto del transito sul territorio; tuttavia il ricongiungimento delle due linee presupporrebbe, come già segnalato,

una adeguata e sincronica ridefinizione dell'accesso alla galleria del Sempione;

- il potenziamento delle connessioni di Novara con l'hub aeroportuale di Malpensa che trova riscontro nell'ambito degli interventi programmati in Legge Obiettivo nel potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno e nella realizzazione della variante di Galliate, il cui progetto preliminare è stato approvato dal CIPE nel giugno 2003.





A3. Asse Ti.Bre.

L'asse Ti.Bre. prefigura una piattaforma territoriale fortemente legata all'effettiva implementazione del corridoio infrastrutturale di collegamento fra la direttrice transfrontaliera del Brennero (Verona - Monaco di Baviera) e quella transappenninica della Pontremolese, che unisce il nodo di Parma a La Spezia e alla Toscana nord occidentale. Al momento il funzionamento dell'asse è legato all'attraversamento del nodo Bologna/Modena e all'utilizzo del fascio plurimodale fra il capoluogo emiliano e Parma, non esistendo né un collegamento diretto di tipo autostradale né un percorso ferroviario di adeguata capacità fra Parma e Verona. L'effettiva implementazione del Ti.Bre. dipende inoltre dal potenziamento del fascio infrastrutturale della Pontremolese, costituito da una autostrada, la cui efficienza è compromessa dalla continua necessità di interventi di manutenzione straordinaria, e da una ferrovia, per lo più a binario unico e con tempi di percorrenza assolutamente non competitivi.

La piattaforma transnazionale Ti.Bre. non è determinata da una struttura territoriale storicamente coesa, ma piuttosto dalla potenzialità di costituire una direttrice di sviluppo, non solo infrastrutturale, di portata europea attraverso la connessione diretta di una vera e propria zona transfrontaliera, l'asse Trento-Bolzano-Brennero, a nodi territoriali di crescente importanza nel disegno della maglia infrastrutturale continentale. I nodi in questione sono:

- Verona, la cui importanza dal punto di vista trasportistico è primaria in quanto luogo di incrocio fra due corridoi trans-europei, il corridoio V (Lisbona-Kiev) ed il corridoio I (Berlino-Palermo) di cui il Ti.Bre. è a tutti gli effetti uno "sfiocamento", proprio a partire dalla città veneta;
- Parma, importante non solo per il ruolo che la città svolge a livello interregionale come centro ordinatore e punto di snodo dei traffici fra Emilia, Alta Toscana e Lombardia meridionale, ma anche in prospettiva come nodo intermedio del corridoio ad alta capacità/alta velocità di primaria importanza nazionale Milano-Roma, a sua volta parzialmente compreso nel corridoio europeo I. La città emiliana è inoltre destinata ad acquisire importanti nuove funzioni, di rilevanza continentale, grazie al prossimo insediamento dell'Agenzia per la Sicurezza Alimentare (EFSA): evento che rafforzerà ulteriormente l'importanza di Parma come centro di eccellenza nel campo della ricerca, della produzione e dei servizi legati al settore agro-alimentare;
- il polo portuale dell'Alto Tirreno, candidabile a terminale delle costituite Autostrade del Mare, che emergerebbe dalla messa a sistema dei porti di La Spezia, Carrara e Livorno attraverso lo sfruttamento delle complementarietà funzionali, esistenti e potenziali, ed il rafforzamento delle connessioni fisiche fra gli scali marittimi e fra questi ed i loro retro-porti.

Per l'Alto Tirreno, ovvero il sistema urbano-territoriale che interessa le province di La Spezia, Massa-Carrara, Lucca, Pisa e Livorno, la realizzazione del Ti.Bre. rappresenta non solo uno stimolo per la riorganizzazione del sistema portuale, ma anche l'occasione per costituire una vera e propria European Gateway Region, ovvero un'area di rilevanza continentale nella gestione degli scambi materiali ed immateriali con territori extraeuropei, in questo caso principalmente il Mediterraneo meridionale e l'Oriente, considerati i flussi di traffico intercettabili. In questo senso, oltre alle città portuali emerge con forza l'importanza di Pisa, centro di eccellenza della formazione, della ricerca e delle nuove tecnologie, "città creativa" che potrebbe rafforzarsi

come polo di attrazione ed incubatore di dinamiche innovative di livello europeo proprio nel contesto della Gateway Region.

Al di là della realizzazione del collegamento plurimodale fra Parma e Verona, già inserito in legge obiettivo, e del potenziamento della Pontremolese, la piena funzionalità dell'asse Ti.Bre. e la sua capacità di costituire una piattaforma per lo sviluppo del territorio in chiave transnazionale appaiono quindi fortemente legate a diversi fattori:

- la riorganizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture di servizio al nodo di Verona, per prevenire fenomeni di congestione ed assicurare le condizioni della crescita di competitività nell'intera area metropolitana. Appare necessario, a questo proposito, sottolineare come particolari sforzi devono essere compiuti affinché il passaggio dei corridoi infrastrutturali non comporti un impoverimento della qualità ambientale, neutralizzando così le enormi potenzialità attrattive della città in quanto nodo europeo di primissimo livello;
- il potenziamento del nodo di Parma, che da crocevia di importanza interregionale è destinato a diventare luogo di intersezione fra il Ti.Bre. e la direttrice infrastrutturale Milano-Bologna-Corridoio I/Corridoio Adriatico. Il potenziamento infrastrutturale del sistema urbano parmense dovrà inoltre tenere conto dell'incremento nei flussi di traffico derivanti dal nuovo standing della città come sede di un'importante istituzione europea;
- un rafforzamento del terminale marittimo dell'asse attraverso la messa a sistema, il potenziamento e la gestione coordinata dei servizi portuali e retro-portuali di La Spezia, Carrara e Livorno, costituendo un polo portuale efficiente e competitivo in grado di intercettare significative quote del traffico diretto verso i mercati dell'Europa centrale. In questo senso, il progetto di messa a sistema degli scali portuali deve essere inserito in un più ampio disegno di riorganizzazione, potenziamento e condivisione delle dotazioni territoriali (infrastrutture, alta formazione, R&S, risorse storico-ambientali, ecc.) finalizzato alla costituzione di un sistema territoriale coeso candidabile a European Gateway Region.
- la costituzione di un sistema logistico efficiente e "ad alta capacità" in grado di gestire in maniera competitiva il traffico mercantile intercettato dalla testata marittima, tramite il collegamento diretto e la gestione coordinata delle aree retro-portuali (S. Stefano Magra-La Spezia e Collesalveti-Livorno) e dei centri intermodali di Parma (Interporto di Fontevivo), Verona (Interporto Quadrante Europa) e Trento.

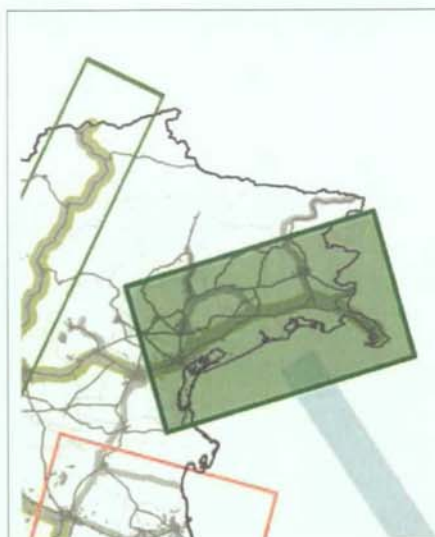
La futura realizzazione del Corridoio I ha già attivato, nei territori in esame, molteplici iniziative che ruotano attorno alla mobilità delle merci e alla direzione a distanza di esse. Si tratta di una prospettiva di medio periodo, in quanto se il segmento tra la Germania e l'Austria verrà realizzato presumibilmente entro il 2015, per il totale completamento dell'intero tratto del corridoio del Brennero bisognerà attendere, secondo Rete Ferroviaria Italiana, il 2030. Sempre che vengano risolti per tempo i problemi legati all'intero finanziamento dell'opera.

In ogni caso il completamento del Piano d'azione Brennero 2005 – previsto per il 2007 – consentirà di portare la linea ferroviaria esistente, una volta che sia stato realizzato anche il raddoppio della tratta Wogl-Innsbruck, alla capacità di 244 treni al giorno, con un duplice effetto: l'incremento del 50% dei volumi di traffico rispetto al 2001 e la creazione quindi, già a partire dal 2010, delle condizioni per il trasferimento su ferro di una buona parte degli aumenti previsti del trasporto merci su gomma.

Da qui anche l'accelerazione impressa alla realizzazione di interporti e di poli della logistica, cui si assiste in particolare nel Veronese ma anche lungo la Valle dell'Adige con la trasformazione dell'area interportuale di Trento.

È fuori dubbio che, dal punto di vista dell'assetto territoriale, le realizzazioni in atto nel Veronese – tra le quali rientrano anche l'interporto ferroviario di Domegliara e i centri intermodali di S. Bonifacio, di Legnago e di Nogara – sono destinate a incidere profondamente quanto meno sulla Bassa Pianura Veronese e in particolare su una parte di essa rimasta relativamente ai margini delle grandi trasformazioni intervenute nel territorio provinciale. A bene osservare, le nuove aree dell'intermodalità e della logistica si vanno a collocare proprio in una fascia in cui i contesti competitivi appaiono assenti, anche in ragione della crisi che ha colpito uno dei distretti di punta del Veronese, quello del mobile d'arte, situato proprio tra la Transpolesana e la statale del Brennero.

Ed è proprio in prossimità del Polo Logistico di Nogarole Rocca che si diparte tra l'altro la nuova autostrada che dovrebbe innervare il tratto veronese del corridoio di collegamento tra il sistema dei porti dell'Alto Tirreno e l'asse del Brennero (Ti.Bre). Ed è sempre da lì che si diparte, come ricordato, il collegamento tra lo stesso asse del Brennero e la direttrice che da Verona muove verso Venezia. La sensazione è che se si tralasciano i contesti prealpini, l'insieme dell'Alta e della Bassa Pianura veronesi si stiano attrezzando a diventare un'area a elevata integrazione di servizi di trasporto, di produzione e di commercializzazione, potendo contare su "riserve" di territorio che in contesti più maturi appaiono sconosciute.



A4. Corridoio V - Est

La piattaforma nord-orientale (Corridoio V – Est) rappresenta l'ambito privilegiato di relazione tra il nostro Paese ed i mercati balcanici e dell'Europa centro-orientale.

Si tratta di un sistema già molto denso dal punto di vista infrastrutturale, nell'ambito del quale sono previsti una serie di interventi di potenziamento:

- sul versante del potenziamento delle linee infrastrutturali ferroviarie, si devono citare alcuni interventi attuati (raddoppio della linea Udine-Tarvisio, varianti in galleria della linea Verona-Brennero, ripristino della linea Treviso-Portogruaro) e in corso di realizzazione (raddoppio della Verona-Bologna, quadruplicamento AC/AV della linea Padova-Mestre, Sistemi di Comando e di Controllo di Mestre e Verona, Sistema di Controllo della Marcia dei Treni); anche grazie a questi interventi l'infrastruttura ferroviaria ha già ora una residua capacità di traffico utilizzabile per sostenere lo sviluppo del traffico su ferro, anche di modalità innovative quali l'autostrada viaggiante;
- sul versante dei collegamenti viari, sono da segnalare il passante di Mestre, la superstrada Pedemontana veneta, la nuova autostrada Romea, la Valdastico sud, il completamento dell'A28 fra Conegliano e Sacile.

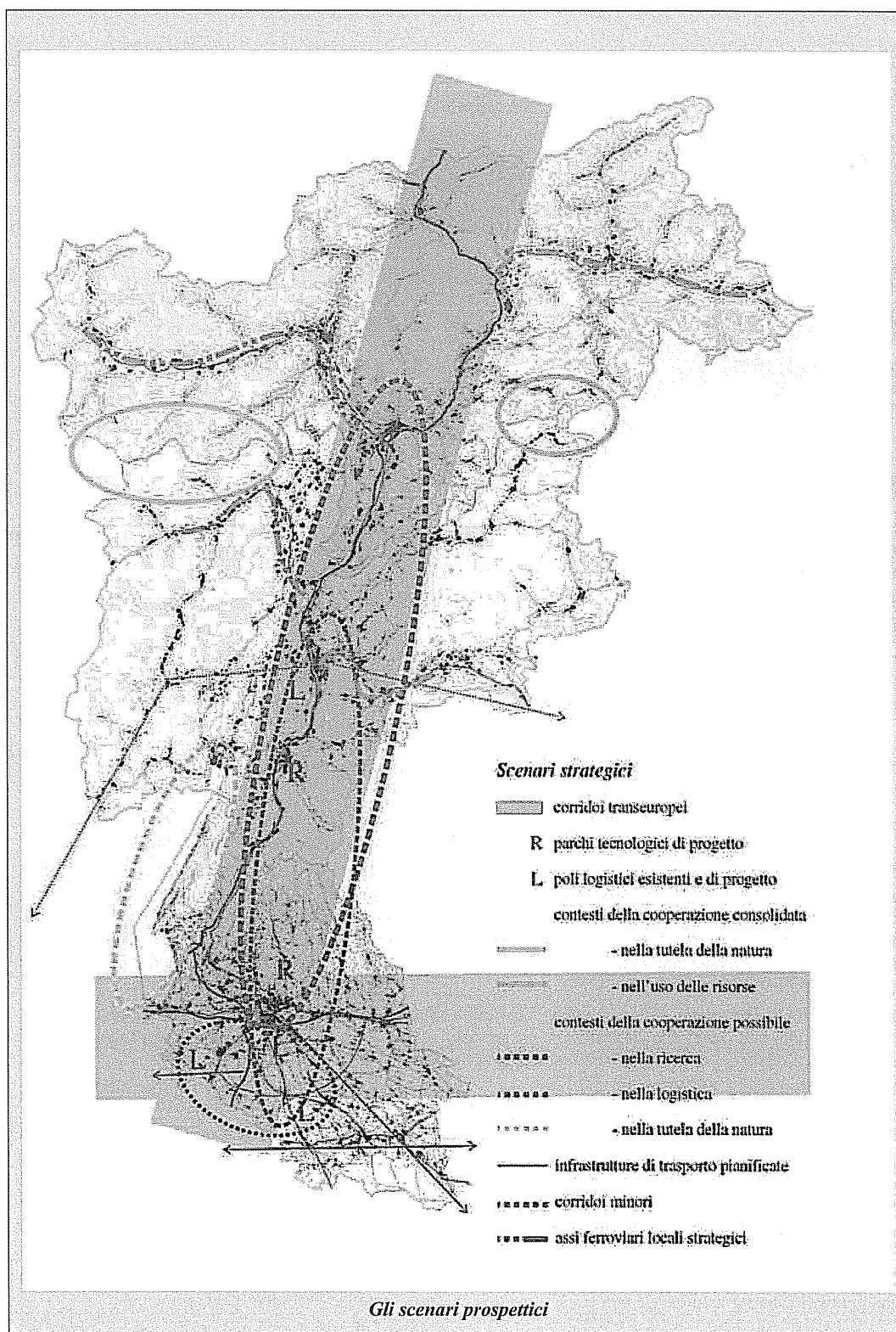
Un'attenzione particolare va dedicata al tema delle relazioni transnazionali, che caratterizza fortemente la piattaforma individuata anche in una visione strategica. Uno dei fattori che attualmente vedono impegnate le autorità slovene con quelle del vicino Friuli-Venezia Giulia è dato dal progetto di realizzazione di un raccordo ferroviario diretto tra il terminale di Capodistria e Trieste (allo stato attuale, al completamento mancano soltanto 6 km di strada ferrata, indispensabili per creare un vero e proprio sistema di rete tra due dei principali scali portuali dell'Alto Adriatico).

La nuova linea ferroviaria garantirebbe la possibilità di collegare Trieste e Lubiana in meno di un'ora, attivando inoltre le benefiche ricadute che un servizio regolare ed efficiente potrebbe avere in termini di riequilibrio modale del trasporto merci lungo la direttrice Ovest-Est.

La vicenda relativa a tale progetto ha avuto significativi sviluppi in conseguenza dell'approvazione da parte del Parlamento Europeo, avvenuta l'11 marzo 2004, di un emendamento secondo cui la nuova linea Venezia-Lubiana va concepita e considerata come un'unica direttrice che, senza soluzione di continuità, dalla città lagunare raggiunge la capitale slovena passando per Trieste, Divaccia e Capodistria. La decisione dell'Europarlamento rafforza le rivendicazioni e gli interessi del nostro Paese e, in particolare, può garantire un consolidamento della posizione competitiva del porto di Trieste e degli altri terminali del Nord Est. La delibera europea, inoltre, assegna al nuovo collegamento Venezia-Lubiana il carattere di progetto transfrontaliero: suscettibile, quindi, di essere co-finanziato dalla UE per il tratto Trieste-Divaccia-Lubiana.

Nel quadro fin qui descritto, tre sono gli elementi territoriali emergenti nell'ambito di un sistema molto ricco dal punto di vista infrastrutturale e di cui il Corridoio V rappresenta la struttura portante principale:

- il sistema veneziano, che per il buon livello di accessibilità infrastrutturale può candidarsi a svolgere un ruolo di eccellenza all'interno del sistema logistico nazionale;
- il sistema territoriale transnazionale, che interessa la parte orientale della regione Friuli Venezia-Giulia e la parte della Repubblica Slovena più vicina al confine con l'Italia, nell'ambito del quale Trieste e Gorizia,



anche dal punto di vista simbolico, da sempre svolgono un ruolo fondamentale nelle relazioni fra Mediterraneo settentrionale ed Europa centro orientale;

- la fascia pedemontana, che risente della mancata messa in coerenza del sistema infrastrutturale con il sistema economico-produttivo ed urbano-territoriale.

Nei primi due casi, la buona dotazione infrastrutturale, anche se valutata in senso dinamico, è condizione necessaria ma non sufficiente ad innalzare la competitività a livelli tali da costituire un sistema logistico di eccellenza, capace di valorizzare e rendere pienamente efficienti le strutture portuali. D'altro canto, nemmeno il vantaggio localizzativo, da solo, può garantire il raggiungimento di quella "massa critica di offerta" in grado di proporre il sistema locale come sistema attrezzato d'eccellenza. Uno spostamento dell'attenzione prioritaria dalle strutture portuali propriamente dette al sistema di città e al territorio di riferimento, per contro, sembra offrire prospettive di grande interesse, basate su azioni che facendo leva sulla già forte struttura locale, riconsiderino le relazioni tra le parti (nodi della rete, servizi, risorse territoriali, tessuto produttivo, domanda di mobilità) come un unico sistema di pianificazione integrata, da indirizzare e governare in maniera coordinata, anche in funzione della messa in coerenza del sistema pedemontano.

Coerentemente con le prospettive fin qui esposte, la provincia di Gorizia, nell'ambito del progetto S.I.S.Te.M.A. sta sviluppando, anche attraverso la costituzione di un'ampia struttura partenariale, un'idea-programma finalizzata alla definizione di una vera e propria piattaforma logistica territoriale, imperniata su tre indirizzi strategici:

- lo sviluppo della competitività viene considerato come una variabile strettamente dipendente dalle concrete sinergie e dalle complementarietà che il territorio di Gorizia saprà sviluppare con la Slovenia; in altri termini: l'approccio transnazionale costituisce condizione necessaria e pregiudiziale;
- affinché quanto sopra non resti una mera petizione di principio, è necessario un "progetto territoriale" di riposizionamento delle economie delle due realtà fino ad oggi fortemente caratterizzate come economie di confine;
- le caratteristiche territoriali impongono la definizione di un "progetto territoriale" espressamente finalizzato a fornire soluzioni per "fare sistema", sia definendo le modalità di messa a rete delle diverse realtà locali, secondo una logica di specializzazioni complementari nonché di interventi prioritari e trainanti; sia individuando un modello gestionale: una regia che garantisca nel tempo l'efficienza attuativa, funzionale ed economica del sistema.

L'ampia copertura territoriale dei progetti già attivati e in programma mostra in definitiva come la messa a sistema delle previsioni attinenti alle grandi opere infrastrutturali con le dinamiche del mutamento in atto chiami in causa la necessità non tanto di prefigurare un disegno spaziale e procedurale affatto nuovo, quanto piuttosto di potenziare e riportare a coerenza ciò che è già presente in entrambe le regioni. La carenza più evidente sembra infatti consistere nella mancanza di una visione di insieme alla scala interregionale, capace di garantire non solo un migliore assetto delle direttrici primarie e complementari dei corridoi transeuropei, ma anche più fattive interazioni tra tale assetto e la definizione di processi di coesione territoriale. Processi che, di volta in volta interessando componenti dinamiche e territori "lenti" e intercettando diversi livelli e reti di attori, siano in grado di tradurre in un repertorio di politiche coerenti la costruzione di una reale piattaforma territoriale.

La prospettiva strategica è rappresentata dalla creazione di un sistema intermodale e logistico integrato dell'Alto Adriatico, da perseguire attraverso la promozione di relazioni di complementarietà di funzioni, servizi e regole di gestione tra nodi portuali, aeroportuali, interportuali e autoportuali, di cui si registra una peculiare densità nelle due regioni (Veneto e Friuli Venezia Giulia) e nei vicini territori sloveni e croati. All'interno di tale sistema i porti di Venezia e Trieste e gli ambiti infrastrutturali e logistici che ne costituiscono l'entroterra – già oggetto di interventi di riorganizzazione e potenziamento – potranno individuare peculiari percorsi di specializzazione. Il primo, nei settori del traffico passeggeri intercontinentale e del trasporto idroviario delle merci (tramite l'integrazione con le attrezzature di Porto Levante e Chioggia e con la rete idroviaria padana); il secondo, nei settori merci e container (attraverso la collaborazione con il porto di Monfalcone per il traffico convenzionale). Allo stesso modo, appare necessaria la promozione di una strategia di diversificazione delle attività di piattaforma, laddove gli interporti di Verona, Padova e Venezia si configurano come naturalmente vocati alla gestione dei traffici combinati nazionali e internazionali in direzione di centro e sud Italia, Austria e Mediterraneo, quello di Cervignano allo smistamento dei traffici da e verso l'Est europeo, mentre le altre strutture interportuali e autoportuali (esistenti a Rovigo e Pordenone, in programma a Portogruaro e Vicenza) sono chiamate a potenziare il ruolo di poli di connessione con le realtà produttive regionali e, nel caso di Gorizia e Ferneti, di nodi per le operazioni di import-export con la vicina Slovenia. Si tratta a ben vedere di interventi che, oltre a Stato e Regioni, chiamano in causa un grande numero di attori pubblici e privati nella definizione di nuove relazioni con le principali concentrazioni industriali e di servizi alla logistica e all'innovazione (Verona, Padova, Venezia, Trieste, Udine, Pordenone, Monfalcone).