

Deliberazione della Giunta Regionale 15 marzo 2019, n. 22-8549

Stati Generali per la Logistica del Nord-Ovest 2019 - Approvazione Schema Protocollo di Intesa di istituzione di tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario nel Nord Ovest e approvazione dello Schema di Dichiarazione congiunta tra i Presidenti delle Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria.

A relazione del Vicepresidente Reschigna:

Premesso che:

- il comparto della logistica, dell'intermodalità e del trasporto merci si manifesti nel Nord Ovest in una realtà che rappresenta la maggior concentrazione di produzione industriale del Paese e con la più significativa dotazione infrastrutturale a livello italiano, andando anche oltre i semplici confini amministrativi regionali, tant'è che ci si può riferire al territorio del Nord Ovest come a una realtà funzionalmente interrelata e interdipendente, in cui porti, rete ferroviaria, reti stradali, terminali intermodali di entroterra e altre infrastrutture di trasporto costituiscono un fattore decisivo di competitività;
- le Regioni Lombardia, Liguria e Piemonte dal 2015, con la firma del 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 (D.G.R. 34-635 del 24.11.2014), hanno perciò deciso di lavorare congiuntamente alla definizione di una strategia sovregionale relativa al sistema della logistica, dell'intermodalità e del trasporto merci;
- in esito a tale Intesa e all'unificazione della volontà politica di intervenire a supporto del settore, sono stati organizzati, nel 2016 a Novara e nel 2017 a Genova, gli Stati Generali della logistica del Nord Ovest, quale momento di condivisione di strategie, di concertazione di linee d'azione comuni, anche nell'ottica di rendere più coerenti le programmazioni regionali e nazionali;
- le tre Regioni condividono la visione strategica del trasporto su ferrovia da valorizzare, in attesa che vengano completate le grandi infrastrutture che entreranno in funzione nel corso dei prossimi anni, anche attraverso interventi di breve e medio periodo;
- è precisa volontà delle Regioni, rispetto alla pianificazione di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), presidiare che l'insieme degli interventi di potenziamento delle reti possa avvenire in modo armonizzato e con tempistiche coerenti con quelle di potenziamento dei nodi;
- nell'ambito e su impulso della Cabina di Regia sono stati portati a termine intese e provvedimenti quali il protocollo 2017 con RFI sugli interventi pro-merci e le leggi e procedure di creazione dei ferrobonus Regionali, integrativi del Ferrobonus statale, strumenti che è intendimento comune rafforzare e consolidare, tenendo presente l'esigenza di garantire il miglior utilizzo della rete esistente attraverso interventi di ottimizzazione e potenziamento dell'attuale rete non solo nel medio e nel lungo periodo, ma anche nel breve periodo;
- anche la rete stradale di adduzione del traffico ai terminali merci e ai centri di produzione e distribuzione contribuisce alla competitività del sistema logistico, e in questo senso le tre Regioni continueranno a operare perché siano superate le inefficienze infrastrutturali e gli impatti negativi connessi all'attuale rete stradale inadeguata;
- le tre Regioni condividono l'attenzione allo sviluppo sostenibile della mobilità delle merci (le Regioni Piemonte e Lombardia partecipano attivamente alle politiche definite nell'Accordo per la sostenibilità ambientale nel Bacino Padano) e ritengono fondamentale adottare strategie comuni per favorire la sostenibilità ambientale attraverso lo shift verso modalità di trasporto a ridotte emissioni, l'upgrading del parco mezzi circolante e la promozione di azioni di coordinamento delle misure restrittive della circolazione a livello territoriale;
- nel corso della Cabina di Regia Politica tenutasi a Genova il 10 ottobre 2018 gli Assessori delle Tre Regioni hanno condiviso l'opportunità e l'importanza di consolidare ulteriormente le

iniziative ed azioni condotte dal livello tecnico e di riconfermare, anche nei confronti degli Stakeholders esterni, la volontà di collaborazione per lo sviluppo del sistema del Nord Ovest e pertanto hanno stabilito di indire a Milano, il 15 marzo 2019 la Terza Edizione degli Stati Generali della Logistica;

- in preparazione di tale evento sono stati organizzati dalla componente tecnica della Cabina di Regia numerosi incontri (tenutisi a Milano, Genova e Torino nel corso del mese di febbraio 2019) con i portatori di interessi e le parti sociali del settore della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture, nei quali gli stakeholders hanno portato all'attenzione delle Regioni orientamenti ed esigenze, che si condivide possano essere linee ispiratrici dell'azione comune delle Regioni nella costruzione di politiche condivise a scala macroregionale e nel confronto tra regioni e livello di governo nazionale;

- gli stakeholders, in occasione degli incontri sopra citati hanno manifestato l'esigenza di rendere stabile e costante nel tempo il confronto con le Regioni di Cabina, chiedendo la costituzione di appositi tavoli tematici;

- è interesse comune di Regione Lombardia, Regione Piemonte, Regione Liguria, RFI, Ferrovienord e MIT perseguire una strategia condivisa per l'incremento del traffico merci su ferrovia;

- le Regioni, RFI, Ferrovienord e MIT condividono che il presupposto per il concreto raggiungimento dell'obiettivo dell'incremento del traffico merci su ferrovia sia la ricerca della maggiore rispondenza possibile delle politiche trasportistiche in primo luogo alle specificità del territorio, in considerazione della sua collocazione rispetto alle relazioni di traffico internazionali Nord-Sud ed Est-Ovest e, in secondo luogo, alle esigenze espresse dalle aziende del settore delle spedizioni, del trasporto merci e della logistica;

- nel rispetto di tale principio, in occasione degli Stati Generali della logistica del Nord Ovest tenutisi a Novara l'8 e il 9 aprile 2016, le Regioni e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno sottoscritto un'intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del Nord Ovest, che richiamava come obiettivo prioritario la realizzazione degli interventi per l'adeguamento della rete e degli scali ferroviari agli standard operativi necessari per l'efficiente sviluppo dell'intermodalità tra porti, retroporti e mercati, e già prefigurava l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente tra Regioni, RFI e Ministero;

- quale primo passo verso l'attivazione del tavolo di concertazione con il MIT, Regioni e RFI hanno sottoscritto il 18 ottobre 2017 il "Protocollo d'intesa per l'istituzione di un gruppo di lavoro per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario mediante interventi infrastrutturali sulla rete delle Regioni del Nord Ovest", nel quale sono stati individuati oltre 130 interventi costituenti un quadro generale di programmazione, condivisa tra le Regioni del Nord Ovest e il gestore di rete ferroviaria RFI per il miglioramento del trasporto merci su ferro;

- il Protocollo d'intesa del 18 ottobre 2017 prefigurava, oltre alla partecipazione di altri gestori di rete, la prospettiva di far confluire in un tavolo di concertazione con il MIT le attività di aggiornamento e monitoraggio svolte dal gruppo di lavoro Regioni/RFI;

Dato atto che, come da documentazione agli atti della Direzione Direzione Opere pubbliche, Difesa suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica:

con le Regioni Lombardia e Liguria si è concordato che il metodo condiviso dell'ascolto e del coinvolgimento dei soggetti attivi nel settore della logistica debba essere l'approccio che conforma politiche condivise a scala macroregionale e che è pertanto intendimento comune creare un confronto permanente in grado in breve tempo di mettere a sistema volontà istituzionali, capacità imprenditoriali, tutela del lavoro e della sua qualità, sviluppo economico, sostenibilità ambientale e sicurezza, in modo da massimizzare l'unità d'intenti di istituzioni e categorie anche nei confronti dei livelli di governo statale e comunitario in ogni passaggio teso al sostegno e lo sviluppo della logistica del Nord Ovest;

al fine di rafforzare la sussidiarietà verticale e orizzontale, indispensabile per raggiungere gli obiettivi di sviluppo e crescita delineati nei documenti e protocolli sottoscritti dalle Regioni di Cabina dal 2016 ad oggi è stato, inoltre, condiviso di impegnarsi a coinvolgere il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella Cabina di Regia istituita tra le tre Regioni al fine di dare maggior forza all'iniziativa nell'ambito delle strategie nazionali, nonché a dare seguito alle richieste emerse dall'insieme degli operatori della filiera logistica del trasporto merci per migliorare la competitività del sistema produttivo regionale e nazionale, attivando tavoli di confronto e di verifica periodica con gli stakeholders;

si è, altresì, condivisa l'opportunità di ampliare le tematiche affrontate nell'ambito di Cabina e di assicurare la partecipazione ai lavori della stessa di strutture afferenti a competenze di Assessorati diversi (ad es. Trasporti, Logistica, Competitività, Formazione Professionale, Ambiente...) a seconda delle tematiche trattate;

si è, pertanto, congiuntamente valutato che la Terza Edizione degli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest fosse l'occasione propizia per confermare gli intendimenti già espressi e consolidati con le attività svolte dal 2015 a oggi e per dare corso da un lato alle richieste degli Stakeholders di un più strutturato coinvolgimento nelle attività di Cabina di Regia e dall'altro alla necessità di includere nelle iniziative della Cabina di Regia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in particolare nelle attività di monitoraggio degli interventi sulla rete ferroviaria e sono stati predisposti i seguenti documenti che verranno sottoscritti a Milano il 15 marzo 2019:

- Protocollo di Intesa da sottoscrivere tra le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, il Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Ferrovienord S.p.A. per l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord Ovest
- Dichiarazione Congiunta da sottoscrivere tra Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, per consolidare il confronto con gli stakeholders del settore logistica e trasporto merci e per la presentazione condivisa di istanze strategiche al governo riguardanti il Sistema Logistico del Nord Ovest.

Dato atto altresì che i documenti su esposti sono allineati e conformi con le strategie delineate con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, (approvato con DCR n 256-2458 del 16/1/2018 ai sensi della l.r. 1/2000, articolo 4, comma 4), che individua, tra le principali linee strategiche, la promozione di modalità sostenibili per il trasporto merci, la riduzione delle emissioni inquinanti e di gas serra in atmosfera dovute al settore trasporti, la riduzione progressiva delle merci trasportate su strada e l'aumento dell'indice di qualità logistica regionale, l'ottimizzazione del trasporto merci a livello internazionale, regionale ed urbano privilegiando, per quanto possibile, la modalità ferroviaria secondo principi che coniughino la sostenibilità allo sviluppo economico del territorio.

Ritenuto, pertanto, di

- approvare lo schema di Protocollo di Intesa da sottoscrivere tra le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, il Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Ferrovienord S.p.A. per l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord Ovest che si allega al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale
- approvare lo schema di Dichiarazione Congiunta da sottoscrivere tra Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, per consolidare il confronto con gli stakeholders del settore logistica e trasporto merci e per la presentazione condivisa di istanze strategiche al governo riguardanti il Sistema Logistico del Nord Ovest che si allega al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale
- dare mandato al Presidente della Giunta Regionale, per la sottoscrizione del Protocollo e della Dichiarazione congiunta, secondo le modalità indicate all'articolo 24 del decreto legislativo 7

marzo 2005, n. 82, autorizzandolo ad apportare eventuali modifiche non sostanziali che si rendessero necessarie al momento della stipulazione dei due documenti;

- demandare alla Direzione Opere pubbliche, Difesa suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica l'adozione degli atti e delle iniziative necessarie per l'attuazione del presente provvedimento, anche attraverso il coinvolgimento delle Direzioni Regionali competenti per materia interessate dalle attività conseguenti agli impegni assunti con la sottoscrizione del Protocollo e della Dichiarazione congiunta.

Visto il decreto legislativo 7 marzo 2005 n. 82.

Attestata l'assenza degli effetti diretti ed indiretti, del presente provvedimento, sulla situazione economico-finanziaria e sul patrimonio regionale, ai sensi della DGR 1-4046 del 17 ottobre 2016.

Attestata la regolarità amministrativa della presente deliberazione, ai sensi della DGR n. 1-4046 del 17/10/2016.

Tutto quanto sopra premesso e considerato, la Giunta Regionale, unanime,

delibera

- di approvare lo schema di Protocollo di Intesa da sottoscrivere tra Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, il Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Ferrovienord S.p.A. per l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord Ovest, che si allega al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale;

- di approvare lo schema di Dichiarazione Congiunta da sottoscrivere tra regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, per consolidare il confronto con gli stakeholders del settore logistica e trasporto merci e per la presentazione condivisa di istanze strategiche al governo riguardanti il Sistema Logistico del Nord Ovest che si allega al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale;

- di dare mandato al Presidente della Giunta Regionale per la sottoscrizione del Protocollo di Intesa e della Dichiarazione Congiunta di cui ai precedenti punti secondo le modalità indicate all'articolo 24 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, autorizzandolo ad apportare eventuali modifiche non sostanziali che si rendessero necessarie al momento della stipulazione dei due documenti;

- di demandare alla Direzione Opere pubbliche, Difesa suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica l'adozione degli atti ed iniziative necessarie per l'attuazione del presente provvedimento, anche attraverso il coinvolgimento delle Direzioni Regionali competenti per materia interessate dalle attività conseguenti agli impegni assunti con la sottoscrizione del Protocollo e della Dichiarazione congiunta;

- di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del Bilancio regionale.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della l.r. 22/2010.

(omissis)

Allegato



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PROTOCOLLO DI INTESA

per l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord Ovest

TRA

- Regione Lombardia**, rappresentata da
- Regione Piemonte**, rappresentata da
- Regione Liguria** rappresentata da
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**, di seguito denominata **RFI**, rappresentata da , in qualità di
- Ferrovienord S.p.A.**, di seguito denominata Ferrovienord, rappresentata da
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, di seguito denominato **MIT**, rappresentato da

PREMESSO CHE:

- E' interesse comune di Regione Lombardia, Regione Piemonte, Regione Liguria, RFI, Ferrovienord e MIT perseguire una strategia condivisa per l'incremento del traffico merci su ferrovia.
- È infatti dato ampiamente riconosciuto che, per quanto riguarda il tema specifico del trasporto merci su ferrovia, e più in generale il tema della sua integrazione nei cicli logistici, le tre Regioni del Nord Ovest rappresentano la realtà più sviluppata a livello italiano, andando anche oltre i semplici confini amministrativi regionali, tant'è che ci si può riferire al territorio del Nord Ovest come a una realtà – sotto il profilo infrastrutturale - fortemente

interrelata e interdipendente, in cui porti, rete ferroviaria e terminali intermodali di entroterra costituiscono un fattore decisivo di competitività.

- Riguardo alle possibilità offerte dalle strutture del Nord Ovest per l'interscambio modale, v'è da rimarcare che la grande performance resa a livello macroregionale in termini di volumi di traffico scambiato è anche la risultante della presenza sul territorio di una tipologia estremamente varia di attori che operano nella gestione dei punti di interscambio. Si va da case di spedizioni internazionali a operatori intermodali esteri, a gruppi armatoriali, a società di autotrasporto, a operatori specializzati in merceologie specifiche, a società partecipate da enti locali, a società del gruppo FSI, a due distinte Autorità di Sistema Portuale. Questo insieme ricco e variegato di operatori ha finora consentito alla macroregione di mantenere nell'arco dell'ultimo decennio un trend di sviluppo dei traffici complessivamente crescente, nonché un rapido assorbimento dei volumi di traffico internazionale perso nella crisi congiunturale successiva al 2009, e infine costituisce la principale "riserva di capacità" per accogliere gli auspicati incrementi di traffico ferroviario conseguenti all'entrata in funzione dei nuovi trafori di base.
- Le Regioni, RFI, Ferrovienord e MIT condividono che il presupposto per il concreto raggiungimento dell'obiettivo dell'incremento del traffico merci su ferrovia sia la ricerca della maggiore rispondenza possibile in primo luogo alle specificità del territorio, in considerazione della sua collocazione rispetto alle relazioni di traffico internazionali Nord-Sud ed Est-Ovest e, in secondo luogo, alle esigenze espresse dalle aziende del settore delle spedizioni, del trasporto merci e della logistica.
- Nel rispetto di tale principio, in occasione degli Stati Generali della logistica del Nord Ovest tenutisi a Novara l'8 e il 9 aprile 2016, le Regioni e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno sottoscritto un'intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del Nord Ovest, che richiamava come obiettivo prioritario la realizzazione degli interventi per l'adeguamento della rete e degli scali ferroviari agli standard operativi necessari per l'efficiente sviluppo dell'intermodalità tra porti, retroporti e mercati, e già prefigurava l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente tra Regioni, RFI e Ministero.
- Quale primo passo verso l'attivazione del tavolo di concertazione con il MIT, Regioni e RFI hanno sottoscritto il 18 ottobre 2017 il "Protocollo d'intesa per l'istituzione di un gruppo di lavoro per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario mediante interventi infrastrutturali sulla rete delle Regioni del Nord Ovest", nel quale sono stati individuati oltre 130 interventi costituenti un quadro generale di programmazione, condivisa tra le Regioni del Nord Ovest e il gestore di rete ferroviaria RFI per il miglioramento del trasporto merci su ferro attraverso:
 - lo sviluppo della rete ferroviaria e l'individuazione degli interventi finalizzati a migliorare le condizioni del trasporto merci ferroviario;
 - l'aumento della capacità di interscambio modale strada/ferrovia e mare/ferrovia sul territorio macroregionale.
- Anche il Protocollo d'intesa del 18 ottobre 2017 - che ha reso possibile definire un insieme di opere per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci, rispetto al quale a ciascuno degli interventi è stato associato lo stato di avanzamento delle progettazioni o della realizzazione, le relative fonti di finanziamento già in essere o da reperire e l'orizzonte

temporale di riferimento per l'attuazione, in coerenza con la programmazione strategica di RFI – prefigurava, oltre alla partecipazione di altri gestori di rete, la prospettiva di far confluire in un tavolo di concertazione con il MIT le attività di aggiornamento e monitoraggio svolte dal gruppo di lavoro Regioni/RFI.

- È comune intendimento che le attività del tavolo possano costituire anche un'occasione di sinergia con le attività, cui partecipano MIT, Regioni e gestori di rete, da tempo avviate nell'ambito dell'art. 9 della Convenzione di Basilea del 2 novembre 1999 tra Italia e Svizzera, orientate all'armonizzazione degli interventi ferroviari di interesse comune.

CONSIDERATO CHE

- Le opere riguardano sia gli interventi strettamente connessi all'operatività di porti e infrastrutture di interscambio e finalizzati all'aumento della loro capacità operativa, sia l'adeguamento della rete ferroviaria ai migliori standard europei per il trasporto merci.
- L'impostazione concordata non contempla quindi solamente, come strumento per conseguire l'aumento dei traffici intermodali, la semplice proposizione di una nuova capacità terminalistica, ma anche un quadro condiviso di interventi, sia di tipo infrastrutturale che gestionale, che possa efficientare la rete e le performances conseguibili su di essa, rendendo complessivamente più concorrenziale il ricorso al trasporto ferroviario.
- Viene ritenuto dai sottoscrittori del presente Protocollo che, con l'estensione della partecipazione del MIT alle attività relative all'insieme degli interventi delineati nel corso dei lavori sino ad oggi condotti dalla Cabina di Regia si ottenga una più efficace sinergia con le attività di programmazione statale degli interventi sulla rete, che consente di passare dal semplice monitoraggio di un quadro - peraltro già coerente con la programmazione strategica di RFI – ad una più efficace segnalazione delle priorità di intervento rispetto agli obiettivi di miglioramento degli standard prestazionali e della capacità della rete.
- Viene condivisa la necessità di presidiare che l'insieme degli interventi di potenziamento della rete possa avvenire in modo armonizzato e con tempistiche coerenti con quelle di potenziamento di nodi e viceversa, per arrivare a delineare dove e quando partiranno scenari operativi sostanzialmente diversi e con performances superiori per capacità, sagoma, modulo e massa rimorchiabile.
- Viene altresì ritenuto essenziale, nello spirito di condivisione delle strategie di intervento a favore dell'intermodalità merci che conformano gli Stati Generali della logistica del Nord Ovest, che le attività del gruppo di lavoro siano periodicamente presentate e discusse coinvolgendo gli stakeholders del settore ferroviario merci (associazioni, imprese ferroviarie, gestori di terminali intermodali), in modo di poter disporre di utili feedback rispetto alle esigenze del settore e per verifiche di orientamento delle priorità.

SI CONVIENE QUANTO SEGUE:

Art. 1 - Oggetto del Protocollo

Il presente protocollo ha come oggetto:

- la conferma del proseguimento dell'attività monitoraggio tecnico sull'insieme periodicamente aggiornato degli interventi, finora avvenuto nell'ambito del gruppo di lavoro Regioni/RFI che ha operato nel periodo 2017-2018;
- l'estensione della partecipazione alle attività del gruppo di lavoro a rappresentanti del MIT con competenze relative all'elaborazione dei documenti di Contratto di Programma Investimenti e dei relativi aggiornamenti periodici, al fine di allineare i documenti di programmazione infrastrutturale e finanziaria e di consentire una più chiara determinazione delle priorità di intervento rispetto agli obiettivi di miglioramento degli standard prestazionali e della capacità della rete, dando in tal modo avvio al tavolo di concertazione Regioni/MIT/RFI previsto dagli accordi già siglati nell'ambito degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest;
- l'estensione della partecipazione alle attività del gruppo di lavoro a rappresentanti di Ferrovienord, in quanto interessati allo sviluppo del trasporto merci sulla rete di propria competenza anche attraverso nuovi interventi infrastrutturali e una migliore interconnessione con la rete RFI in Lombardia e in Piemonte;
- a condivisione del quadro monitorato con gli stakeholders del settore ferroviario merci, in modo da poterne continuamente valutare la rispondenza rispetto alle esigenze del settore e di poter verificare l'orientamento delle priorità.

Art. 2 - Segreteria Tecnica

Rispetto a tali contenuti si concorda sull'istituzione di una Segreteria Tecnica composta dai referenti delle Regioni firmatarie, di RFI, di Ferrovienord e del MIT, che condurranno congiuntamente le attività tecniche di supporto all'attuazione degli interventi funzionali allo sviluppo del trasporto merci ferroviario, l'aggiornamento degli stessi in funzione delle esigenze commerciali e di sviluppo attuali e future ed il monitoraggio con periodicità semestrale dello stato di avanzamento dei progetti e delle realizzazioni. Tale attività è svolta anche nella prospettiva del periodico confronto, ad ogni step di aggiornamento condotto (quindi semestralmente), con gli stakeholder del settore merci ferroviario, mediante specifiche riunioni con illustrazione della situazione e discussione delle esigenze.

I referenti di RFI e Ferrovienord potranno invitare le loro strutture tecniche, in merito ai progetti di loro competenza, al fine di garantire il maggior contributo possibile alla Segreteria stessa.

La partecipazione alla Segreteria Tecnica potrà essere estesa ad altre regioni e ad altri gestori di infrastrutture qualora interessati da traffici merci sugli impianti di rispettiva competenza. In occasione dei prossimi Stati Generali della logistica del Nord Ovest la Segreteria Tecnica riferirà sullo stato di attuazione del quadro generale degli interventi e su eventuali aggiornamenti/integrazioni a tale quadro generale.

Il coordinamento della Segreteria Tecnica, con la contestuale responsabilità di convocarla, sarà assunto a turno da una delle Regioni firmatarie, secondo un principio di rotazione annuale.

Art.3 - Impegni dei Sottoscrittori

Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Liguria

Le Regioni firmatarie si impegnano a portare, mediante specifica comunicazione del Presidente o dell'Assessore delegato, all'attenzione delle rispettive Giunte la presente intesa e ad assicurare la partecipazione delle rispettive strutture ai lavori della Segreteria Tecnica.

RFI e Ferrovienord

RFI e Ferrovienord con la sottoscrizione del presente Protocollo ne condividono i contenuti e le modalità di lavoro in esso delineate, per quanto di rispettiva competenza, ed assicurano la partecipazione all'attività di segreteria tecnica.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si impegna a partecipare ai lavori della Segreteria Tecnica mediante propri rappresentanti con competenze relative all'elaborazione dei documenti di Contratto di Programma Investimenti e dei relativi aggiornamenti periodici.

Art.4. - Validità del Protocollo di Intesa

Il seguente protocollo ha validità di 5 anni dalla sottoscrizione. Al termine dei 5 anni si potrà rinnovare con esplicita dichiarazione delle parti.

Letto, confermato e sottoscritto.

Milano, 15 marzo 2019

Regione Lombardia _____

Regione Liguria _____

Regione Piemonte _____

RFI _____

Ferrovienord _____

MIT _____



**STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST
MILANO, 15 marzo 2019**

***DICHIARAZIONE CONGIUNTA PER CONSOLIDARE IL CONFRONTO CON GLI
STAKEHOLDERS DEL SETTORE LOGISTICA E TRASPORTO MERCI E PER LA
PRESENTAZIONE CONDIVISA DI ISTANZE STRATEGICHE AL GOVERNO
RIGUARDANTI IL SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST***

La **Regione Lombardia** con sede in Milano, nella persona di

La **Regione Liguria** con sede in Genova, nella persona di

La **Regione Piemonte** con sede in Torino, nella persona di

PREMESSO CHE

- È un dato ampiamente riconosciuto che il comparto della logistica, dell'intermodalità e del trasporto merci si manifesti nel Nord Ovest in una realtà che rappresenta la maggior concentrazione di produzione industriale del Paese e con la più significativa dotazione infrastrutturale a livello italiano, andando anche oltre i semplici confini amministrativi regionali, tant'è che ci si può riferire al territorio del Nord Ovest come a una realtà funzionalmente interrelata e interdipendente, in cui porti, rete ferroviaria, reti stradali, terminali intermodali di entroterra e altre infrastrutture di trasporto costituiscono un fattore decisivo di competitività.
- Dal 2015 – firma del 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 – le Regioni Lombardia, Liguria e Piemonte hanno perciò deciso di lavorare congiuntamente alla definizione di una strategia sovregionale relativa al sistema della logistica, dell'intermodalità e del trasporto merci.
- In esito a tale Intesa e all'unificazione della volontà politica di intervenire a supporto del settore, sono stati organizzati, nel 2016 a Novara e nel 2017 a Genova, gli Stati Generali della logistica del Nord Ovest, quale momento di condivisione di strategie, di concertazione di linee d'azione comuni, anche nell'ottica di rendere più coerenti le programmazioni regionali e nazionali.
- le Regioni del Nord Ovest Piemonte Liguria e Lombardia sono attraversate da 3 Corridoi della rete centrale dei trasporti Europea: il corridoio Reno Alpi, di cui il Terzo Valico dei Giovi – attualmente in fase di realizzazione - rappresenta la sezione italiana maggiormente rilevante, il corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il corridoio Mediterraneo di cui il collegamento Torino - Lione costituisce segmento

fondamentale per garantire uniformità di prestazioni all'intero asse ferroviario e la cui realizzazione deve essere garantita nel rispetto degli accordi internazionali e nell'ottica del potenziamento dell'interporto di Orbassano.

- L'apertura delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, accompagnata dalla conclusione della realizzazione del Terzo Valico e dall'adeguamento della rete ferroviaria di connessione, creerà le condizioni per indirizzare verso gli scali sud europei parte del traffico oggi appannaggio degli scali del nord Europa, rendendo potenzialmente più competitivo il sistema portuale ligure.
- Le tre realtà portuali liguri (Genova, La Spezia e Savona-Vado L.) hanno attivato cantieri per aumentare la capacità di oltre il 50 per cento nei prossimi 5 anni nel settore dei container, permettendo di passare da un'attuale capacità di 4,3 milioni di Teu (sfruttata all'80%) ad una di 6,6 milioni di Teu al 2020, valorizzabile solo estendendo i bacini di mercato di riferimento anche oltre le Alpi, verso nord e verso ovest, attraverso il potenziamento dei servizi intermodali esistenti e l'attivazione di nuove relazioni e servizi innovativi.
- Le tre Regioni condividono la centralità del trasporto su ferrovia da valorizzare, in attesa che vengano completate le grandi infrastrutture che entreranno in funzione nel corso dei prossimi anni, anche attraverso interventi di breve e medio periodo. A tal fine, occorre che gli investimenti sulla rete ferroviaria siano coerenti con la rilevanza strategica di porti, nodi logistici, e inland terminal posti lungo i corridoi, alla luce degli scenari di traffico elaborati a livello nazionale e internazionale, e tenendo sempre presente la necessità che anche gli interventi più strettamente finalizzati al traffico merci siano concepiti nell'ottica di una migliore coesistenza dei diversi tipi di traffico sulla rete (passeggeri e merci).
- Lo sviluppo della portualità ligure, anche in considerazione del completamento di Alptransit entro il 2020, è accompagnato in particolare da una strategia nazionale del gestore della rete ferroviaria condivisa anche con le Regioni e le Autorità di Sistema Portuale (AdSP), che contempla il potenziamento delle linee ferroviarie di Valico e l'upgrading prestazionale delle linee lungo i Corridoi Core, nonché il potenziamento dei collegamenti dei porti e terminali strategici alla rete ferroviaria nazionale (ultimo miglio) con particolare riferimento agli interventi di upgrading merci (modulo, sagoma, peso trainabile e tecnologia).
- È precisa volontà delle Regioni, rispetto a tale pianificazione di RFI, presidiare che l'insieme degli interventi di potenziamento delle reti possa avvenire in modo armonizzato e con tempistiche coerenti con quelle di potenziamento dei nodi linea per linea, relazione per relazione, corridoio per corridoio.
- Nell'ambito e su impulso della Cabina di Regia sono stati portati a termine intese e provvedimenti quali il protocollo 2017 con RFI sugli interventi pro-merci e le leggi e procedure di creazione dei ferrobonus Regionali, integrativi del Ferrobonus statale, strumenti che è intendimento comune rafforzare e consolidare, tenendo presente l'esigenza di garantire il miglior utilizzo della rete esistente attraverso interventi di ottimizzazione e potenziamento dell'attuale rete non solo nel medio e nel lungo periodo, ma anche nel breve periodo.
- Anche la rete stradale di adduzione del traffico ai terminali merci e ai centri di produzione e distribuzione contribuisce alla competitività del sistema logistico, e in questo senso le tre Regioni continueranno a operare perché siano superate le inefficienze infrastrutturali e gli impatti negativi connessi all'attuale rete stradale inadeguata.

- Il Decreto Genova attribuisce al Commissario la disponibilità di risorse pari a 2 Mln€ per la progettazione dello sviluppo dello scalo di Alessandria. Le Regioni interessate, insieme ad RFI, potranno promuovere un protocollo con il Commissario ed il Comune di Alessandria per definire congiuntamente le modalità di progettazione di tale intervento.
- Le tre Regioni condividono l'attenzione allo sviluppo sostenibile della mobilità delle merci (le Regioni Piemonte e Lombardia partecipano attivamente alle politiche definite nell'Accordo per la sostenibilità ambientale nel Bacino Padano) e ritengono fondamentale adottare strategie comuni per favorire la sostenibilità ambientale attraverso lo shift verso modalità di trasporto a ridotte emissioni, l'upgrading del parco mezzi circolante e la promozione di azioni di coordinamento delle misure restrittive della circolazione a livello territoriale.
- Sono stati svolti dalla Cabina di Regia, in preparazione agli Stati Generali, numerosi incontri con i portatori di interessi e le parti sociali del settore della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture, nei quali gli stakeholders hanno portato all'attenzione delle Regioni orientamenti ed esigenze, che si condivide possano essere linee ispiratrici dell'azione comune delle Regioni nella costruzione di politiche condivise a scala macroregionale e nel confronto tra regioni e livello di governo nazionale, quali in particolare:
 - programmare gli interventi avendo sempre presente la dimensione europea (CNC, GECT, EUSALP) e intercontinentale (Via della Seta) della rete, dei nodi e del sistema logistico;
 - integrare le politiche sostenute da programmi europei nel quadro 2021-2027 in materia di mobilità, trasporti, digitalizzazione della catena logistica e formazione tecnica specifica per il comparto;
 - coordinare tra Regioni e Stato le politiche in materia di retroportualità e di sviluppo armonico delle aree a fiscalità agevolata (Zone Logistiche Semplificate), riferendo l'area sulla quale far ricadere gli effetti della normativa ai territori delle Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia;
 - massimizzare la capacità di resilienza delle reti stradali e ferroviarie, in modo da far fronte in tempi rapidi a eventi critici o emergenze che colpiscano singoli punti (es.: Rastatt 2017, Genova 2018);
 - potenziare strutturalmente gli organici del ciclo di controlli del momento doganale, a partire dagli USMAF, e introdurre semplificazioni per il momento doganale: sportello unico delle dogane e dei controlli, razionalizzazione degli ulteriori controlli della Guardia di Finanza, estensione dei soggetti abilitati ai controlli, facilitazioni nel pagamento dei nulla osta sanitari;
 - promuovere iniziative volte allo studio ed alla costituzione di Corridoi doganali e/o ZLS volte a migliorare le performance del sistema dei controlli attraverso la delocalizzazione degli stessi, migliorando le prestazioni dei porti con minori tempi di rotazione carico/scarico nelle aree portuali e maggiori disponibilità di aree di stoccaggio provvisorio;
 - favorire il riequilibrio modale riducendo i colli di bottiglia, confermando strumenti di incentivazione quali i "Ferrobonus", individuando nuove forme di incentivazione allo shift modale attraverso il sostegno alle attività terminalistiche e la riduzione del costo delle tracce ferroviarie su linee con evidenti gap infrastrutturali ("sconto traccia");

- favorire opere infrastrutturali che massimizzano la possibilità di unire territori e Paesi con modalità ecologiche, sostenendo l'impiego di energie e carburanti alternativi (in particolare il GNL), potenziando, in modo coordinato, il sistema di distribuzione;
- rendere coerenti, anche in termini di tempistiche, le opere puntuali e diffuse di upgrading prestazionale sulle linee di adduzione rispetto alle previsioni di attivazione dei grandi interventi di potenziamento ferroviario;
- favorire che l'aumento della capacità ferroviaria e degli standard relativi a lunghezza e sagoma dei treni vada di pari passo con la possibilità di aumentare la capacità di traino, operando sia sulle regole di circolazione (consentendo fino a 2000 tonnellate di peso trainato), sia sull'infrastruttura (adeguando opportunamente le stazioni elettriche alla maggior richiesta di energia), in modo da massimizzare la produttività e la convenienza economica del trasporto merci su ferrovia;
- sostenere la crescita prestazionale non solo delle linee ferroviarie, ma anche dei binari di stazione ("ultimo miglio ferroviario") a servizio dei porti e dei terminal intermodali e dei siti raccordati, al fine di promuovere l'uso della modalità ferroviaria anche da parte dei siti produttivi che dispongono di raccordi ferroviari;
- favorire la creazione di parcheggi sicuri ed attrezzati in prossimità di aree a grande densità di traffico pesante (porti, interporti, Malpensa, grandi siti produttivi e/o di distribuzione);
- organizzare, coinvolgendo Camere di Commercio e associazioni imprenditoriali dell'industria e del terziario, attività informative rivolte al territorio ed agli attuali e potenziali fruitori dei servizi di cargo aereo;
- operare per una migliore integrazione del sistema aeroportuale per il cargo aereo nel sistema manifatturiero e logistico, favorendo la realizzazione di una rete di avvicinamento ai principali aeroporti che consenta trasporti più brevi, ma più frequenti;
- strutturare una più stabile collaborazione tra mondo delle imprese, quello della formazione professionale e degli istituti scolastici superiori per definire percorsi formativi dedicati alla logistica e ai trasporti;
- elaborare e rendere coerenti le forme di premialità (ecoincentivi) affinché le imprese dell'autotrasporto siano indirizzate ad investire in un parco mezzi rinnovato adatto al trasporto intermodale ed a basso impatto ambientale;
- favorire gli investimenti nei centri intermodali esistenti mirati al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per portarla alla coerenza con gli standard prestazionali europei;
- migliorare e coordinare l'infomobilità relativa alle limitazioni di traffico con particolare riferimento a quelle derivanti da vincoli ambientali per agevolare gli operatori del trasporto;
- procedere ad armonizzazioni e semplificazioni relative al trasporto su gomma, con particolare riferimento ai trasporti eccezionali, alla armonizzazione dei divieti di transito nei territori comunali, alla procedura di controllo dei TEU vuoti;

- promuovere politiche antidumping attraverso concertazioni con le parti sociali e le associazioni datoriali per garantire sicurezza sul lavoro, rispetto delle norme sul trasporto sia stradale che ferroviario e crescita occupazionale nazionale;
- promuovere politiche di incentivazione e di investimenti volte alla riduzione dell'impatto acustico generato dal trasporto merci ferroviario, con riferimento sia all'upgrading tecnologico dei carri ferroviari, sia ad interventi infrastrutturali di protezione passiva sulle linee e/o sui ricettori;
- sviluppo di sistemi ed infrastrutture immateriali e digitali di servizio alla logistica finalizzati alla velocizzazione del flusso delle merci e all'integrazione tra i vari attori della catena di trasporto e logistica.
- Nella conferma del metodo condiviso dell'ascolto e del coinvolgimento dei soggetti attivi nel settore della logistica, che le tre Regioni concordano dover essere l'approccio che conforma politiche condivise a scala macroregionale, è intendimento comune creare un confronto permanente in grado in breve tempo di mettere a sistema volontà istituzionali, capacità imprenditoriali, tutela del lavoro e della sua qualità, sviluppo economico, sostenibilità ambientale e sicurezza, in modo da massimizzare l'unità d'intenti di istituzioni e categorie anche nei confronti dei livelli di governo statale e comunitario in ogni passaggio teso al sostegno e allo sviluppo della logistica del Nord Ovest

al fine di rafforzare la sussidiarietà verticale e orizzontale, indispensabile per raggiungere gli obiettivi di sviluppo e crescita del presente Protocollo,

SI IMPEGNANO

a coinvolgere il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella Cabina di Regia istituita tra le tre Regioni al fine di dare maggior forza all'iniziativa nell'ambito delle strategie nazionali, nonché a dare seguito alle richieste emerse dall'insieme degli operatori della filiera logistica del trasporto merci per migliorare la competitività del sistema produttivo regionale e nazionale, attivando tavoli di confronto e di verifica periodica con gli stakeholders.

In particolare le Regioni convengono di **istituire e rendere permanenti tre tavoli di confronto** con gli stakeholders articolati come segue:

- **“Intermodalità e trasporto merci”**, su temi relativi all'integrazione fra i vari modi di trasporto (via ferro, strada, aria, acqua), con riferimento sia alle reti infrastrutturali anche a scala di corridoio europeo e al loro adeguamento/potenziamento, sia alle regole che governano il traffico su di esse, sia a modalità di incentivazione orientate a obiettivi di minimizzazione degli impatti del trasporto sull'ambiente e di supporto a una crescita di traffici più equamente ripartita tra le varie modalità;
- **“Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica”**, su temi relativi alla occupazione nei settori della logistica e dell'autotrasporto, alla formazione professionale, alla qualità del lavoro, alla legalità, all'ambiente, alla sicurezza, con riferimento sia alle infrastrutture (es. logistica integrata, autoporti) sia alle regole, sia alla interportualità/retroportualità piemontese e lombarda;
- **“Portualità marittima, connessioni ai porti e ottimizzazione dell'operatività e dei controlli”**, su temi relativi all'infrastrutturazione degli ambiti portuali liguri e alle sfide poste dal servizio ai traffici mondiali, dalle opportunità di allargamento del

mercato di riferimento dei porti, dalle possibilità di ottimizzazione dell'operatività nei porti e nel ciclo dei controlli e del momento doganale, con riferimento sia agli aspetti infrastrutturali puntuali, sia alle regole e ai servizi che consentano l'accesso ai porti in modo economico e attrattivo, sia ancora alle connessioni con i retroporti di riferimento ed all'eventuale istituzione di specifici corridoi doganali o ZLS.

Il lavoro da svolgere in tali ambiti dovrà essere orientato al rispetto e alla coerenza con i principi ispiratori esposti nelle premesse.

A ognuno dei tavoli di lavoro sarà garantita la presenza coordinata di tutte e tre le Regioni, per ragioni di interdipendenza dei temi e di reciproco interesse nel delineare politiche regionali comuni e condivise.

I tavoli di lavoro potranno essere anche occasioni di confronto congiunto, su tematiche specifiche e sfruttando eventualmente modalità di coinvolgimento già impostate, con Regioni confinanti (anche estere) ed Enti Locali che si riterranno di coinvolgere nella definizione delle politiche ed azioni della Cabina di Regia.

Ai tavoli spetterà l'elaborazione di analisi delle criticità, di proposte di soluzione, di evidenziazione dei temi che richiedono che anche il livello statale si attivi per l'ottenimento di risultati.

Alle Regioni, nell'ambito della Cabina di Regia già operativa, spetteranno le incombenze organizzative relative all'istituzione e al funzionamento dei tavoli, prevedendo se del caso anche filoni di approfondimento e lavoro circoscritti a tematiche specifiche.

I tre tavoli di confronto interregionali si riuniranno almeno una volta ogni sei mesi, ferma restando la possibilità che tavoli di lavoro su tematiche più specifiche possano riunirsi con cadenze più frequenti.

I Presidenti firmatari si impegnano a portare, mediante specifica comunicazione, all'attenzione delle rispettive Giunte la presente dichiarazione congiunta, finalizzata e ad assicurare la partecipazione delle proprie strutture ai lavori della Segreteria Tecnica, che, a seconda delle tematiche trattate, potrà attingere a competenze di Assessorati diversi (ad es. Trasporti, Logistica, Competitività, Formazione Professionale).

Le attività e i risultati dei tavoli di confronto saranno illustrati nella prossima edizione degli Stati Generali della logistica del Nord Ovest, che fin d'ora le Regioni si impegnano ad organizzare nel 2020.

Milano, 15 marzo 2019

Regione Lombardia _____

Regione Liguria _____

Regione Piemonte _____