



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Regione Lombardia



REGIONE LIGURIA

**STATI GENERALI DELLA LOGISTICA PER LO SVILUPPO DELLE
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E DELLA LOGISTICA NEL NORD OVEST**

Novara, 9 aprile 2016

***PROTOCOLLO DI INTESA PER L'ATTUAZIONE DELLE INIZIATIVE
STRATEGICHE DEL SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST***

Il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** con sede in Roma, nella persona del Ministro Graziano Delrio

La **Regione Liguria** con sede in Genova, nella persona del Presidente della Giunta Giovanni Toti

La **Regione Lombardia** con sede in Milano, nella persona del Presidente della Giunta Roberto Maroni

La **Regione Piemonte** con sede in Torino, nella persona del Presidente della Giunta Sergio Chiamparino

di seguito indicate le "Parti"

PREMESSO CHE

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha in fase di definizione il Documento Pluriennale di Pianificazione di cui al D.Lgs. 228/2011, che include e rende coerenti tutti i piani e i programmi di investimento per opere pubbliche propria competenza ed in particolare il Contratto di Programma RFI relativo agli investimenti sulla rete ferroviaria;
- le Regioni Lombardia Liguria e Piemonte hanno deciso di lavorare congiuntamente alla definizione di una strategia sovraregionale relativa alla Piattaforma Logistica del Nord Ovest e il 5 febbraio 2015 è stato firmato il

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;

- l'11 dicembre 2015 a Genova si è svolto l'incontro della Cabina di Regia durante il quale è stato sottoscritto il documento "Azioni cardine" per l'attuazione del protocollo per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e della logistica del nord-ovest;
- nell'ambito della Cabina di Regia si è quindi proceduto a definire un quadro di riferimento rispondente alle strategie delineate nel documento "Azioni Cardine" ed a valutare congiuntamente gli interventi e le azioni necessarie attraverso l'elaborazione di una proposta di interventi di breve, medio e lungo termine, denominata "*Sintesi degli interventi ferroviari per il potenziamento e per l'adeguamento della rete ferroviaria del Nord Ovest, con particolare riferimento al miglioramento delle prestazioni per la circolazione di treni merci*", che rappresenta il contributo da sottoporre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per concertare linee d'azione comuni e rendere coerenti le programmazioni nazionali e regionali;
- 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 la Torino - Lione costituisce segmento fondamentale. L'area del Corridoio Reno Alpi rappresenta il 18% del PIL europeo, e prevede un aumento di trasporto ferroviario a scenario 2030 da 44,6 a 82,6 milioni di tonnellate. L'area del corridoio Mediterraneo rappresenta il 17% del PIL europeo, e prevede un aumento di trasporto ferroviario a scenario 2030 da 22,2 a 81,2 milioni di tonnellate. L'area del Corridoio Scandinavo Mediterraneo, più estesa, assomma al 27% del PIL europeo e prospetta al 2030 un raddoppio dell'attuale percentuale di trasporto via ferro;
- le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, insieme a partner europei quali Baden Wurtemberg, Baviera, Canton Ticino, Rhone - Alpes, Provence - Alpes - Côte d'Azur sono da tempo parti attive nel progetto di costituzione della Macroregione Alpina, che svolge sul territorio un ruolo di cerniera tra il sistema della portualità ligure e i territori posti lungo l'interconnessione dei Corridoi europei Mediterraneo, Reno - Alpi e Scandinavo - Mediterraneo;
- l'apertura delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri crea le condizioni per indirizzare verso gli scali sud europei il traffico oggi appannaggio degli scali del nord Europa, rendendo potenzialmente più competitivo il sistema portuale ligure;
- le compagnie di navigazione, pur in una congiuntura di mercato incerta, confermano ordinativi di navi di grande dimensione, sia per le rotte transoceaniche che per i passaggi del Canale di Suez, il quale può essere attraversato da navi da oltre 18.000 TEU; la possibilità del Nord Ovest di intercettare tali flussi di traffico dipenderà quindi anche dalla capacità fisica dei porti liguri di ricevere vettori marittimi di grandi dimensioni. I possenti investimenti realizzati negli ultimi anni nei tre porti liguri sia da parte pubblica (dragaggi, nuovi terminal con riempimenti, impianti ferroviari) che da parte degli operatori privati (nuove gru, investimenti in ICT), costituiscono già una prima risposta - ancorché non esaustiva - all'esigenza di adeguare le infrastrutture portuali alle nuove dimensioni delle navi portacontainer e all'attesa crescita dei traffici. Ad avviso delle tre Regioni, si rende dunque necessario completare le opere programmate e avviare quelle previste nelle pianificazioni dei porti, ad iniziare da una nuova diga nel porto storico di Genova, dal completamento dei lavori di adeguamento di quella di Savona, allo sviluppo e al completamento dell'armamento ferroviario in porto (La Spezia e nuove banchine al porto di Genova Sampierdarena, Parco del Campasso), anche attraverso investimenti in materia di adeguamento della lunghezza delle banchine e della profondità dei bacini portuali, dello spazio di manovra per raggiungere l'accosto e per uscire dal porto, delle gru per la movimentazione di carichi sempre crescenti;
- le tre realtà portuali liguri 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, attraverso innovativi servizi intermodali;
- la crescita dei porti del Mediterraneo e liguri, in particolare, è ancor più giustificata dai minori volumi di emissioni di gas serra complessivamente prodotti dalle (più brevi) rotte marittime e dai trasporti via terra delle merci verso i mercati sud europei;
- non appare sostenibile né tantomeno auspicabile una crescita dei traffici di queste proporzioni attraverso l'utilizzo esclusivo del trasporto stradale, sia per ragioni di congestionamento delle autostrade e delle arterie di adduzione ai nodi, sia per ragioni di impatto ambientale;
- anche tenendo conto di quanto sopra, il Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica, sul quale il 31 marzo 2016 la Conferenza Stato-Regioni ha espresso l'intesa, prospetta obiettivi ed azioni in grado di

consentire al sistema portuale e logistico di essere un fondamentale contributore alla ripresa economica del paese ed una garanzia della promozione della sostenibilità; in particolare, le misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra sono essenziali per uno sviluppo deciso del trasporto ferroviario, sebbene permanga da sviluppare la governance delle aree logistiche integrate, la cui strutturazione potrebbe costituire il luogo di concertazione con i gestori della rete per la programmazione infrastrutturale portuale/retroportuale;

- le 3 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 riflettano 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;
- lo sviluppo della portualità ligure, anche in considerazione del completamento di Alptransit entro il 2020, deve essere 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 preveda: un più razionale utilizzo delle tracce da parte delle imprese attraverso un adeguamento del PIR; il potenziamento delle linee ferroviarie dei Valichi appenninici e l'upgrading prestazionale delle linee lungo i Corridoi Core; 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 e tecnologia) entro il 2020;
- la riforma delle autorità portuali recentemente approvata dalla Conferenza Unificata il 31 marzo 2016, risponde ad una prima, indispensabile, revisione della L. n. 84/94 coniugando centralità delle scelte ed autonomia delle Regioni e rendendo le nuove Autorità di Sistema Portuale potenzialmente competitive nella sfida del mercato globale, anche attraverso quegli ulteriori adeguamenti che potranno essere condivisi nel tavolo tecnico tra Governo e Regioni; tra essi, l'istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta anche interregionali costituiti da accordi quadro tra istituzioni, gestori di nodi logistici e gestori delle reti (come nel caso dell'accordo tra gli interporti piemontesi); la verifica sulla possibilità di estendere alle aree retroportuali di ciascun distretto logistico i regimi fiscali e doganali applicati ai porti distrettuali; la valutazione congiunta di eventuali innovazioni organizzative e di governance si volessero proporre pure in tema di evoluzione della personalità giuridica delle AdSP;
- la stessa assegnazione delle risorse pubbliche, anche a cofinanziamento di operazioni di PPP, deve avvenire sulla base di un chiaro disegno delle priorità strategiche intervenendo su infrastrutture, regole e incentivi;
- la Legge di Stabilità del 2016 ha introdotto incentivi per l'intermodalità ferroviaria e i porti, prevedendo risorse per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria e contributi per il trasporto ferroviario intermodale; l'incentivazione della modalità ferroviaria, però, può inoltre trovare supporto in un parallelo avvio di azioni di riorganizzazione del trasporto su gomma e conseguente riequilibrio modale;
- considerato che sono in corso i lavori di realizzazione del nuovo collegamento ferroviario del 3° Valico dei Giovi e vista la recente sottoscrizione a Venezia del Protocollo addizionale tra Governo Italiano e Francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova Linea ferroviaria Torino-Lione, le regioni ritengono che nelle more dell'operatività di tali interventi, prevista a lungo termine, sia necessario nel frattempo garantire il miglior utilizzo della rete esistente attraverso interventi di ottimizzazione e potenziamento dell'attuale rete nel breve periodo;
- anche la rete stradale di adduzione del traffico ai terminali merci contribuisce alla competitività del sistema logistico, e in questo senso le tre Regioni, con lettera a firma congiunta dei tre Presidenti al Ministro delle Infrastrutture e al Ministro dell'Ambiente del 2 ottobre 2015, hanno rappresentato la volontà di proporre miglie al progetto di autostrada Broni-Pavia-Mortara e connesso raccordo interregionale Mortara-Stroppiana, al fine di superare le inefficienze infrastrutturali e gli impatti negativi connessi all'attuale rete stradale locale inadeguata;
- nell'ottica di una migliore coesistenza dei diversi tipi di traffico sulla rete (passeggeri e merci) è infine intendimento delle regioni sviluppare con il gestore della rete e con Trenitalia, muovendo da una analisi delle disponibilità delle reti e delle tracce, anche significativi miglioramenti del traffico passeggeri, a partire dall'inserimento in orario di treni veloci Genova-Milano, Genova-Torino e Genova-Roma e da interventi di potenziamento della rete nelle tratte Tortona-Voghera e Pavia – Milano Rogoredo;
- a conclusione della prima fase di lavoro tecnico della Cabina di Regia, le tre Regioni hanno stilato un primo quadro complessivo delle necessità di intervento - sulle infrastrutture, sulle regole e sugli incentivi - di cui fa parte un elenco di interventi infrastrutturali relativi al potenziamento e all'adeguamento della rete ferroviaria del

Nord Ovest; si tratta di un insieme di interventi e misure che le Regioni sottopongono al Ministero e a RFI al fine di una verifica congiunta, attraverso un tavolo di concertazione permanente, da completare in tempo utile per la predisposizione del DPP;

CONVENGONO QUANTO SEGUE

1. In linea con la programmazione nazionale contenuta nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, è comune intendimento promuovere la macro area logistica del Nord Ovest, lungo l'asse multimodale di interconnessione Est-Ovest (Corridoio Mediterraneo) e quelli Nord-Sud (Corridoio Reno-Alpi e Scandinavo - Mediterraneo) e con lo sbocco al mare attraverso il sistema della portualità ligure e dei porti fluviali di Cremona e Mantova, perseguendo i seguenti obiettivi:

- adozione di misure volte a garantire sia un'adeguata governance degli investimenti previsti nei tre Corridoi sia un contesto regolatorio favorevole alla 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.

2. Al fine di concorrere al raggiungimento degli obiettivi di cui al punto 1, anche in esito agli approfondimenti istruttori condotti nell'ambito dei 3 workshop tematici di Milano (10 marzo 2016), Genova (16 marzo 2016), Torino (22 marzo 2016) e del confronto con gli operatori durante la prima giornata degli Stati Generali dell'8 aprile 2016 - vengono declinate le seguenti "azioni cardine":

- in relazione al rafforzamento della governance dei porti, le tre Regioni hanno attivamente partecipato ad una stesura maggiormente condivisa dello schema di Decreto Legislativo di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità Portuali" attraverso un ampio confronto con gli operatori e gli attori del sistema portuale, retroportuale e logistico delle tre regioni; in conseguenza di ciò auspicano che al termine dell'iter approvativo sia sollecitamente nominato il nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale attraverso lo strumento dell'Intesa regolato dal testo novellato;
- in relazione al 4° lotto costruttivo del Terzo valico dei Giovi, le tre Regioni sollecitano il CIPE all'assegnazione dei fondi inseriti a tal fine nella Legge di Stabilità 2016; nel contempo sono state avviate relazioni con il Coordinamento del Corridoio Reno-Alpi per evidenziare la assoluta strategicità dell'opera che travalica i confini di una tratta nazionale del corridoio stesso; concordano con quanto emerso dai Workshop, in relazione alle linee afferenti, per le quali nelle more del completamento del Terzo Valico sia verificata la possibilità di incrementare l'utilizzo delle linee esistenti attraverso la realizzazione degli interventi di potenziamento dei terminali di Voltri Prà e Rivalta Scrivia ed il superamento di eventuali colli di bottiglia, anche derivanti dal protrarsi di lavori nei nodi urbani volti a favorire l'accessibilità agli scali portuali; ritengono necessari interventi sul segnalamento al fine di consentire, almeno di notte, il transito di treni di 750 metri ed il potenziamento delle sottostazioni elettriche per consentire maggiore potenza ai locomotori;
- in relazione al Corridoio Mediterraneo, le tre Regioni confermano la strategicità degli interventi relativi alla tratta internazionale del collegamento Torino-Lione ed alla tratta nazionale di connessione con la rete ferroviaria principale nel nodo di Torino e richiedono pertanto la conferma di tali priorità all'interno della programmazione nazionale. In linea con quanto emerso dai Workshop in merito alle linee afferenti al nuovo collegamento Torino-Lione, nelle more del completamento del tunnel di base, ritengono inoltre necessario verificare la funzionalità delle attuali connessioni tra i nodi del sistema e la possibilità di incrementare l'utilizzo delle linee esistenti, attraverso la risoluzione dei colli di bottiglia presenti sulle linee che collegano la piattaforma di Orbassano con i porti liguri e con il Corridoio Reno-Alpi. In tale contesto assumono rilevanza i nodi logistici del novarese e alessandrino, intesi come punti di incrocio tra i Corridoi Mediterraneo e Reno-Alpi, per i quali occorre valutare opportuni scenari di sviluppo. Propongono inoltre di utilizzare quota parte degli interventi statali di incentivazione mirata del trasporto ferroviario merci, previsti nella Legge di Stabilità 2016, sulle tratte che presentano gap di competitività, come la linea storica Torino-Lione, al fine di sostenere la quota modale ferroviaria in vista dell'auspicato rilancio della modalità ferro possibile solo a seguito dell'entrata in funzione del tunnel di base. Su tale collegamento una stima di massima è stata quantificata in circa 3 milioni di €/anno nell'arco temporale 2016-2030;

- in relazione al monitoraggio degli interventi ferroviari che il gestore nazionale prevede di completare entro il 2020 per l'adeguamento prestazionale e tecnologico delle tratte di adduzione ai valichi di Chiasso, Sempione e Luino nonché alla richiesta di copertura degli interventi di adeguamento agli standard europei sulla rete afferente al Terzo Valico e ad essa complementare in Lombardia, Piemonte e Liguria, le tre Regioni sostengono le proposte avanzate da Autorità Portuali ed operatori durante i Workshop, tese a migliorare la circolazione ferroviaria dei treni merci tra i porti e i terminal ferroviari lombardi e piemontesi, adeguando in tal senso il Contratto di Programma RFI vigente, il PIR e le normative dell'ANSF;
- in relazione al monitoraggio degli interventi ferroviari che il gestore nazionale prevede di completare nei prossimi anni per l'adeguamento prestazionale e tecnologico delle tratte di adduzione al valico del Frèjus lungo il corridoio Mediterraneo nonché alla richiesta di copertura degli interventi sulla rete afferente al nodo di Torino, al nodo di Novara ed alle relative connessioni con i porti liguri, le Regioni chiedono che la programmazione e realizzazione di tali opere sia prevista con orizzonte temporale compatibile con le esigenze del sistema logistico del nord-ovest. Tra questi risultano l'adeguamento in termini di sagoma a standard europeo della linea ferroviaria Torino-Asti-Alessandria, l'adeguamento del nodo di Torino per la gestione del traffico merci e lo sviluppo delle scalo di Orbassano. Ritengono inoltre opportuno approfondire le tematiche relative al trasporto merci sui collegamenti tra Savona e Torino attraverso gli itinerari via San Giuseppe di Cairo-Mondovì-Fossano e via San Giuseppe di Cairo-Alessandria studiando e programmando la risoluzione dei colli di bottiglia esistenti;
- le tre Regioni concorreranno nell'ambito del Tavolo nazionale di Coordinamento delle AdSP ad elaborare l'Accordo Quadro Nazionale volto a sostenere attività di interesse comune in materia di sviluppo logistico di area vasta a supporto del sistema portuale. Questo anche in relazione all'individuazione di una sede di confronto con il Governo e il gestore della rete nazionale per: la revisione delle regole di circolazione ferroviaria che consentano maggior flessibilità e competitività alle imprese ferroviarie che trasportano merci; la prosecuzione dell'attività di innovazione delle procedure di controllo doganale rese più efficienti, con l'individuazione dei "corridoi doganali" e l'armonizzazione dei controlli sanitari, fitosanitari e veterinari con la riorganizzazione, in coordinamento con gli uffici doganali, delle strutture preposte, anche attraverso accordi con le ASL;
- le tre Regioni confermano il proprio apprezzamento per quanto previsto dalla Legge di Stabilità 2016 laddove si prevedono incentivi statali mirati per la riduzione delle emissioni di CO₂ conseguita attraverso il trasporto di merci su ferro (ferrobonus) e acqua (marebonus);
- ritengono necessari, tenuto conto di una migliore coesistenza dei diversi tipi di traffico sulla rete (passeggeri e merci), interventi di adeguamento della rete in direzione dei grandi nodi urbani a partire dall'inserimento in orario di treni veloci Genova-Milano, Genova-Torino e Genova-Roma per il traffico passeggeri e da interventi di potenziamento della rete nelle tratte Tortona-Voghera e Pavia-Milano Rogoredo.

3. Al fine di rafforzare la sussidiarietà verticale e orizzontale, indispensabile per raggiungere gli obiettivi di sviluppo e crescita del presente Protocollo, i Presidenti delle Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte 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 delineate con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica ;
- dare seguito in ogni sede agli esiti degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, espressione delle 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;
- sottoporre al MIT il Documento Strategico per lo Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e della Logistica del Nord Ovest che delinea le azioni e gli interventi da attuare nel breve, medio e lungo periodo, sulla base degli esiti degli Stati Generali
- perfezionare la procedura di adesione delle tre Regioni al Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), quale strumento per agevolare la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale;
- proporre al MIT modalità di coinvolgimento nell'ambito dei gruppi di lavoro stabiliti dal Memorandum of Understanding (MoU) del 2004 con la Confederazione Elvetica per lo sviluppo delle relazioni ferroviarie e dei traffici dai porti liguri verso il centro e nord Europa;
- coordinare le attività e le iniziative derivanti dal presente Protocollo d'Intesa con la Strategia EUSALP per la Macro-regione Alpina, per quanto riguarda il trasporto merci in linea con il 2° Pilastro "Connettività per

tutti: alla ricerca di uno sviluppo territoriale equilibrato attraverso modelli di mobilità ecocompatibili, sistemi di trasporti, servizi di comunicazione ed infrastrutture”.

4 Rispetto al contesto generale delle iniziative, traguardando alla costruzione di un complessivo “Documento strategico per lo sviluppo della Logistica del Nord Ovest”, a conclusione della prima fase di lavoro di collaborazione delle tre Regioni è stato definito un primo quadro complessivo delle necessità di intervento - sulle infrastrutture, sulle regole e sugli incentivi - dal quale risulta opportuno, come segno di concretezza, estrapolare un “pacchetto” di interventi infrastrutturali relativi al potenziamento e all’adeguamento della rete ferroviaria del Nord Ovest.

Si tratta di un insieme di interventi e misure - esplicitato nello specifico documento denominato “*Sintesi degli interventi ferroviari per il potenziamento e per l’adeguamento della rete ferroviaria del Nord Ovest, con particolare riferimento al miglioramento delle prestazioni per la circolazione di treni merci*” - il cui stato di programmazione, finanziamento e traguardo temporale risulta ancora in fase di verifica puntuale, ancorché sia già stato oggetto di condivisione di massima con RFI. È impegno delle Regioni consegnare tale documento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all’atto della stipula del presente Protocollo al fine di avviare una fase di verifica ed aggiornamento congiunto con il MIT ed RFI. Tale fase consentirà entro i prossimi due mesi l’analisi dei contenuti delle tabelle di sintesi ai fini della definizione condivisa del piano di interventi che possa essere recepita nel Documento Pluriennale di Pianificazione di cui al D.Lgs. 228/2011 e negli aggiornamenti annuali del Contratto di Programma Stato/RFI relativo agli investimenti sulla rete ferroviaria.

Tale verifica consentirà di procedere ad una selezione condivisa degli interventi, secondo criteri di priorità in funzione della fattibilità tecnico/economica e dell’efficacia nel raggiungere obiettivi di aumento dei traffici e pertanto ne conseguirà l’impegno delle Regioni e del Ministero a inserire gli interventi selezionati nelle rispettive programmazioni secondo la più opportuna scansione temporale.

Ai fini di monitorare l’attuazione degli interventi individuati e procedere all’eventuale aggiornamento degli interventi previsti anche in funzione degli esiti dei Tavoli di lavoro con gli stakeholders, si propone l’istituzione di un tavolo di concertazione permanente tra le Regioni, il MIT ed RFI.

Novara, 9 aprile 2016

Regione Liguria

Regione Lombardia

Regione Piemonte

Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
