

Porti, interporti, corridoi e nuove soluzioni per nuovi equilibri internazionali

Nordest e Alto Adriatico nei nuovi equilibri geoeconomici e geopolitici

Paolo Costa

C+3C Sistemi e Strategie — Presidente Comitato Scientifico VSF

Arsenale di Venezia • 28 maggio 2026



C+3C
Sistemi e Strategie

01 La stessa medaglia



Il Nordest verso l'Europa

Gli interporti di Padova, Verona, Pordenone, Cervignano aiutano i traffici che risalgono l'Adriatico a raggiungere il cuore dell'Europa



L'Alto Adriatico verso il mondo

I porti di Ravenna, Venezia, Trieste — con Koper e Rijeka — consentono alle produzioni del Nordest di accedere ai mercati globali

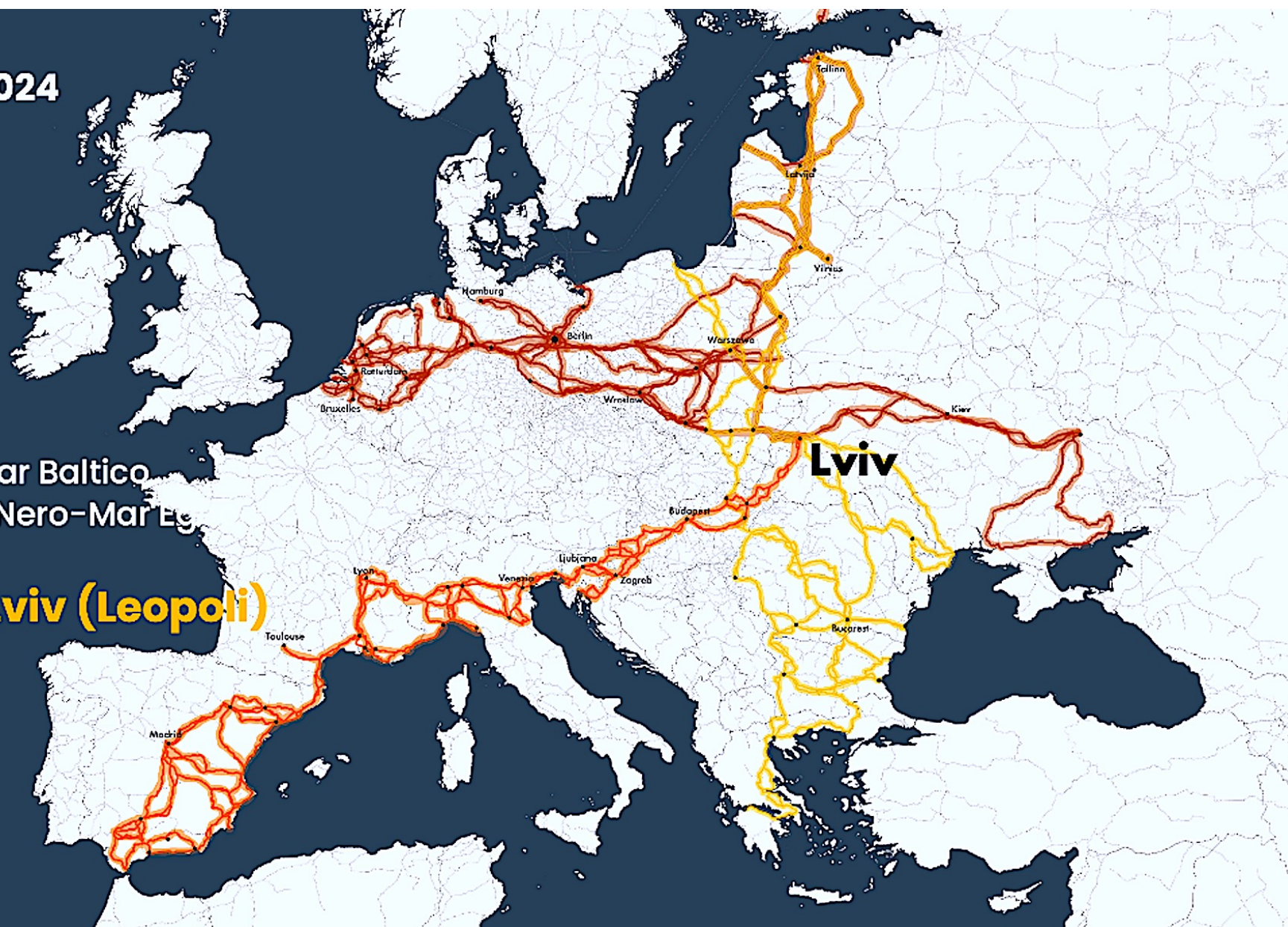
Oggi la medaglia è opaca su entrambe le facce: la scala portuale insufficiente e la ferrovia verso est che non esiste

Corridoi TEN-T 2024 e di Solidarietà

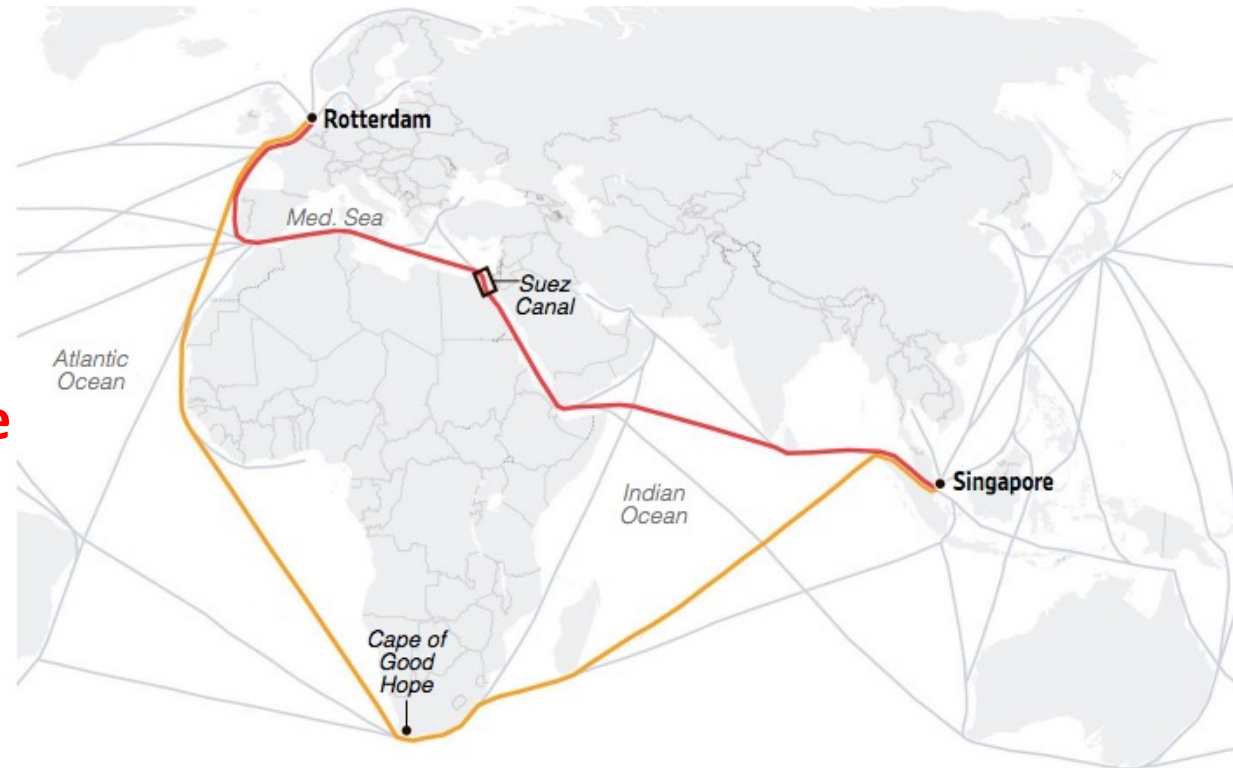
Corridoi ETC

- Mediterraneo
- Mare del Nord-Mar Baltico
- Mar Baltico-Mar Nero-Mar Eg

Tutti diretti a Lviv (Leopoli)



Europa-Asia Suez vs Circumnavigazione dell'Africa

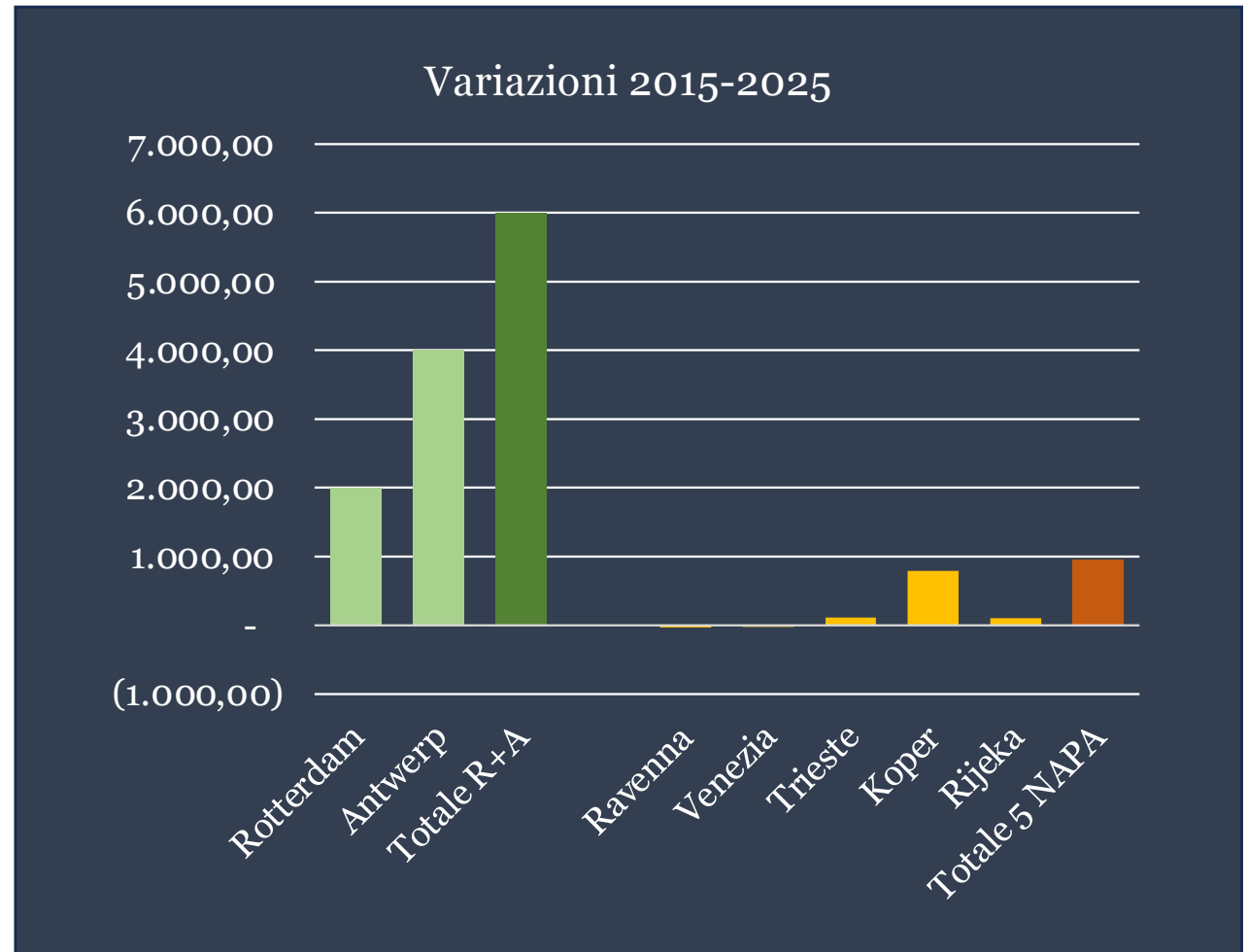


Sources: Jean-Paul Rodrigue, Hofstra University (global routes); Bimco (distance, voyage)

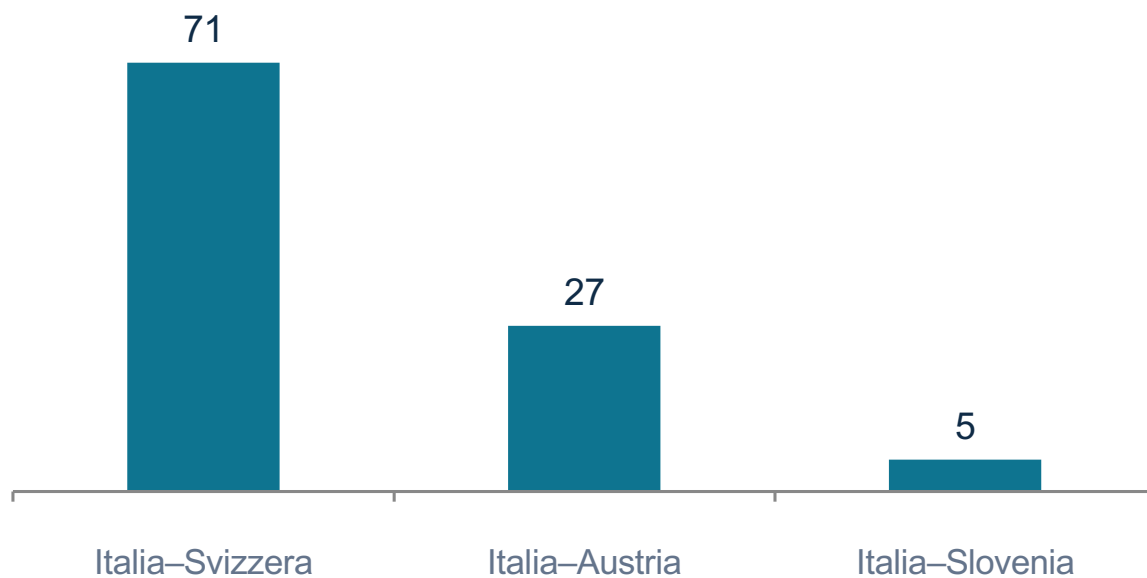


Porti di Rotterdam e Anversa vs porti NAPA (Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka)

Perché una mega portacontainer dovrebbe risalire tutto l'Adriatico se non vi può scaricare tutto il suo carico di 18-24.000 TEU?



04 Il collo di bottiglia ferroviario verso est



% merci su ferrovia ai valichi alpini (2019)

45.000

TIR/mese per direzione
a Trieste (2019)

6h+ treno

Venezia-Lubiana
vs 2h in auto

**Il 95% su gomma:
meno efficiente,
meno sicuro,
meno sostenibile**

02 La scala portuale insufficiente

69%

delle aziende venete
sceglie Genova per l'export

4%

la quota Alto Adriatico
nella crescita EU 2015–2021

56%

la quota di Rotterdam
e Anversa nello stesso
periodo

Le meganavi non risalgono l'Adriatico perché non trovano qui la scala. E la scala non c'è perché cinque porti si fanno concorrenza fra loro anziché organizzarsi per contendere mercato a Rotterdam.

Le crisi di Suez hanno esasperato il problema, ma non lo hanno creato. La scala mancava prima e mancherebbe anche a Suez riaperto.

03 Cinque porti, nessun megaporto

-22 m

Fondali

Pescaggio suezmax
per navi da 24.000 TEU

4-5 ULCV

Banchine

Contemporaneamente
+ 40-60k container slots

750 m

Ferrovia

Treni lungo i corridoi
TEN-T Baltico-Adriatico

Nessuno dei cinque scali può offrire tutto questo da solo.

Ma tutti e cinque insieme sì — se operano come scali fungibili dello stesso porto.

Un mercato a 300°: Italia centro-nord, Svizzera, Germania sud, Austria, Cechia, Slovacchia, Ungheria, Slovenia, Croazia, Serbia, Bosnia.



La scala è l'unica cosa che conta

1

Sbloccare la ferrovia
Verona–Trieste–Lubiana

2

Integrare 5 scali in
un solo multiporto

3

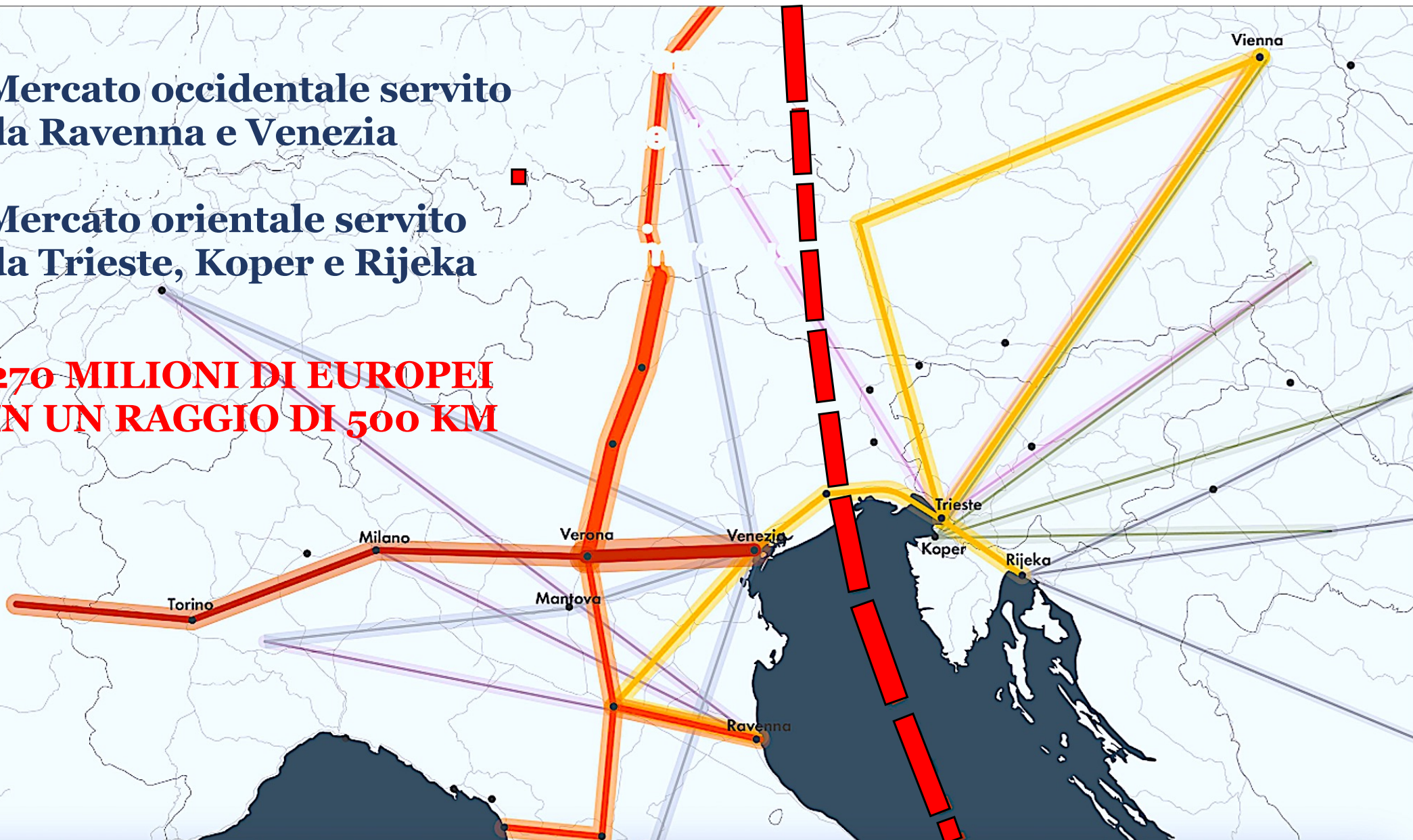
Interporti come snodi
attivi di corridoio

*In qualunque scenario — Suez aperto, Suez chiuso, corridoi del Levante operativi —
la scala prima della crisi, la scala durante la crisi, la scala dopo la crisi.*

**Mercato occidentale servito
da Ravenna e Venezia**

**Mercato orientale servito
da Trieste, Koper e Rijeka**

**270 MILIONI DI EUROPEI
IN UN RAGGIO DI 500 KM**



05 Due infrastrutture per la competizione

LATO EST

I 6 km Trieste–Koper

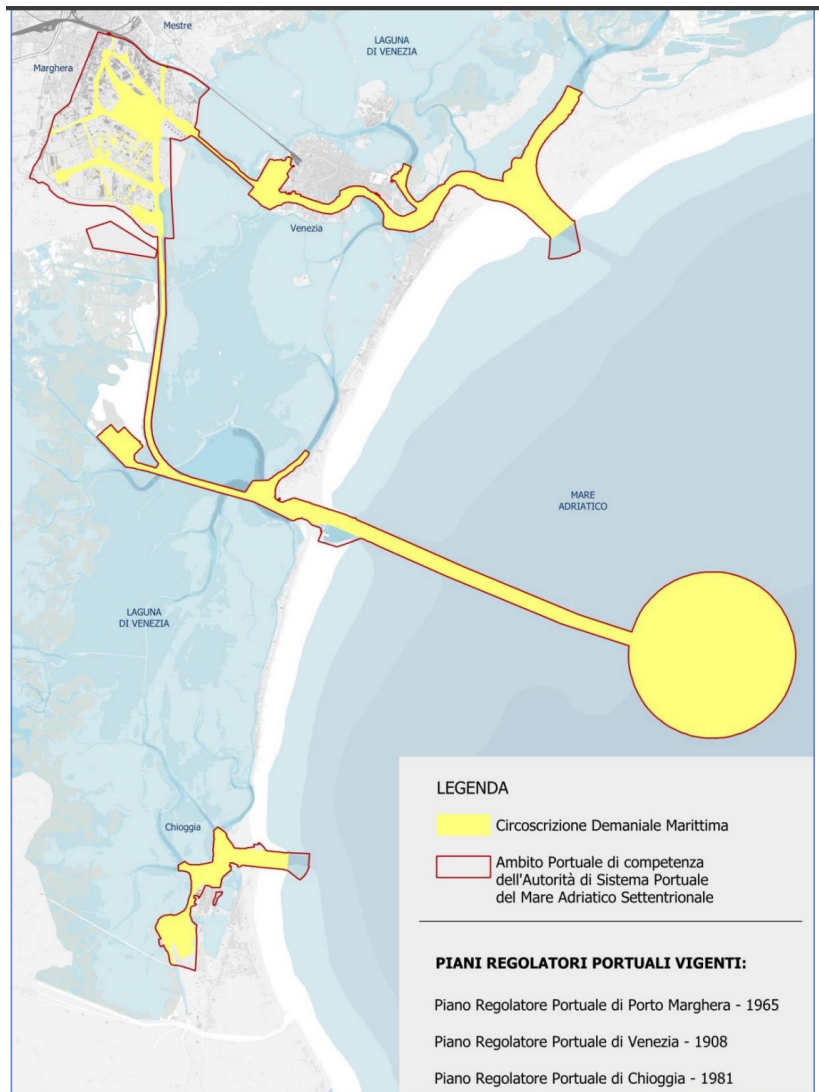
Trieste ha il pescaggio; Koper ha gli spazi. L'adeguamento ferroviario e stradale di questa brevissima tratta rende i due scali complementari e sostituibili per qualunque carrier. Da lì parte la rete verso Lubiana, Budapest, Vienna, Praga.

LATO OVEST

Il VOOPS di Venezia

Piattaforma offshore a 8 miglia, fondali –20 m, 3 meganavi ULCV, da 1 a 3 M TEU/anno. Replica il Transferium di Rotterdam. Espandibile a Ravenna. Pareggia le capacità ovest con quelle est del multiporto.

Con i 6 km Trieste–Koper a est e il VOOPS a ovest, il multiporto Alto Adriatico ha le sue due gambe.



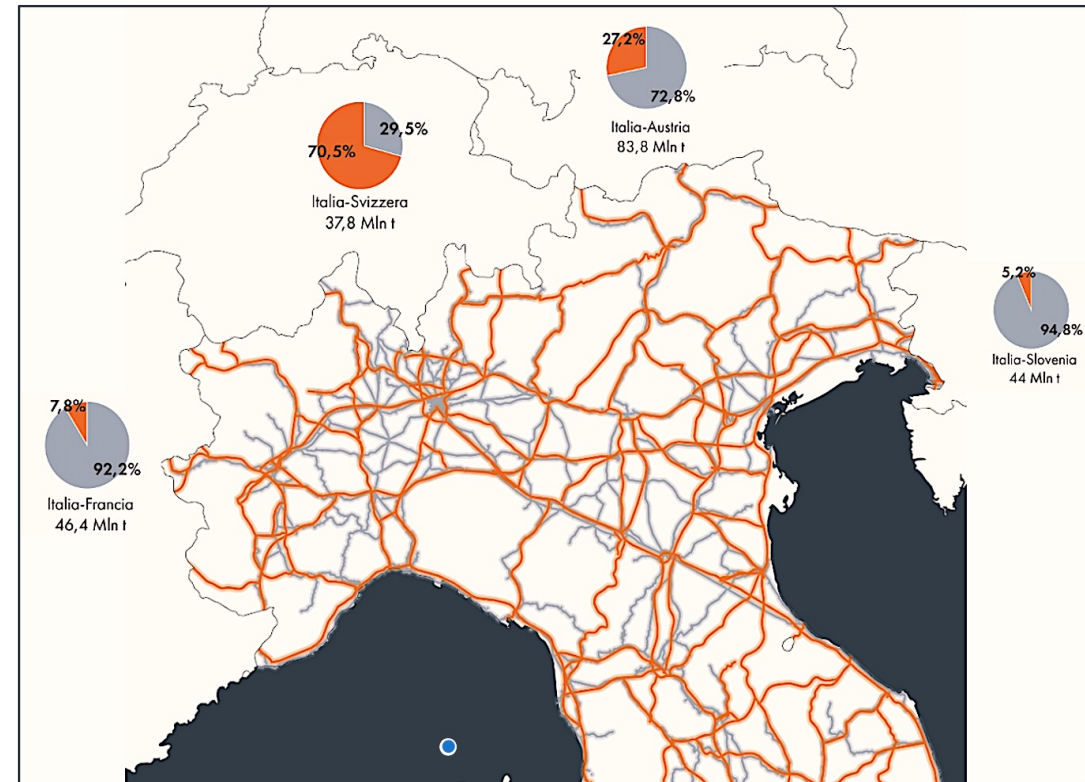
Trasferimento modale del traffico merci: vantaggi per l'Europa, decarbonizzazione ed efficienza dei trasporti europei

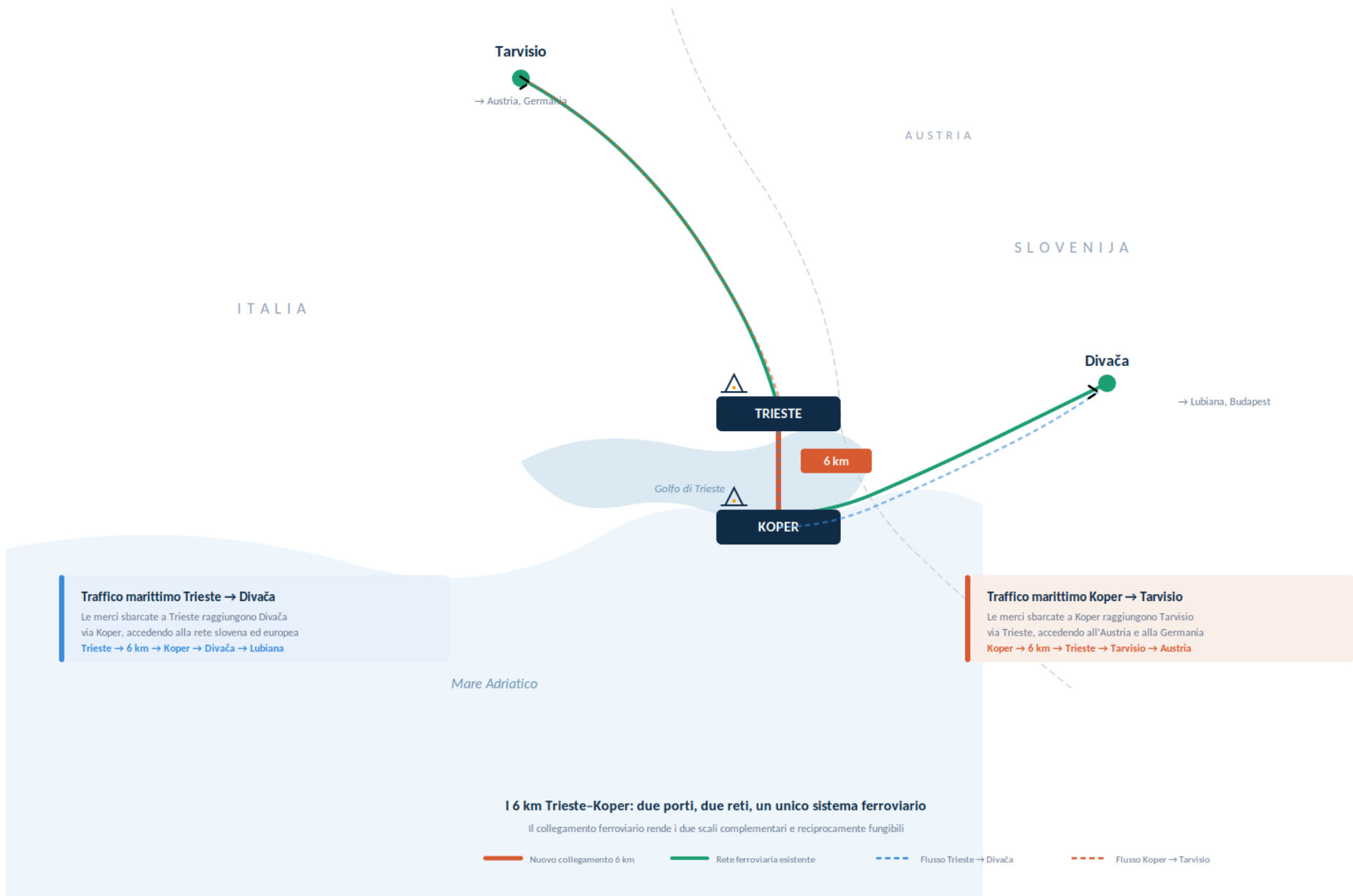
Prestazioni attuali dei passi alpini (quota modale ferroviaria):

- Italia-Svizzera: 70,5% (parametro di riferimento europeo) • Italia-Austria: 27,2% (miglioramento previsto con il Brennero 2026)
- Italia-Francia: 7,8% (in attesa del Torino-Lione 2032)
- Italia-Slovenia: 5,2% (divario da colmare)

Potenziale di miglioramento con l'alta velocità ferroviaria:

- Capacità di trasporto merci su rotaia: +300% con linee dedicate passeggeri/merci
- Riduzione delle emissioni: -85% rispetto al trasporto su strada • Decongestione: -40% del traffico pesante su A4/A23





Tarvisio
→ Austria, Germania

AUSTRIA

SLOVENIJA

ITALIA

Divača

→ Lubiana, Budapest

TRIESTE

6 km

Golfo di Trieste

KOPER

Traffico marittimo Trieste → Divača
Le merci sbarcate a Trieste raggiungono Divača via Koper, accedendo alla rete slovena ed europea
Trieste → 6 km → Koper → Divača → Lubiana

Traffico marittimo Koper → Tarvisio
Le merci sbarcate a Koper raggiungono Tarvisio via Trieste, accedendo all'Austria e alla Germania
Koper → 6 km → Trieste → Tarvisio → Austria

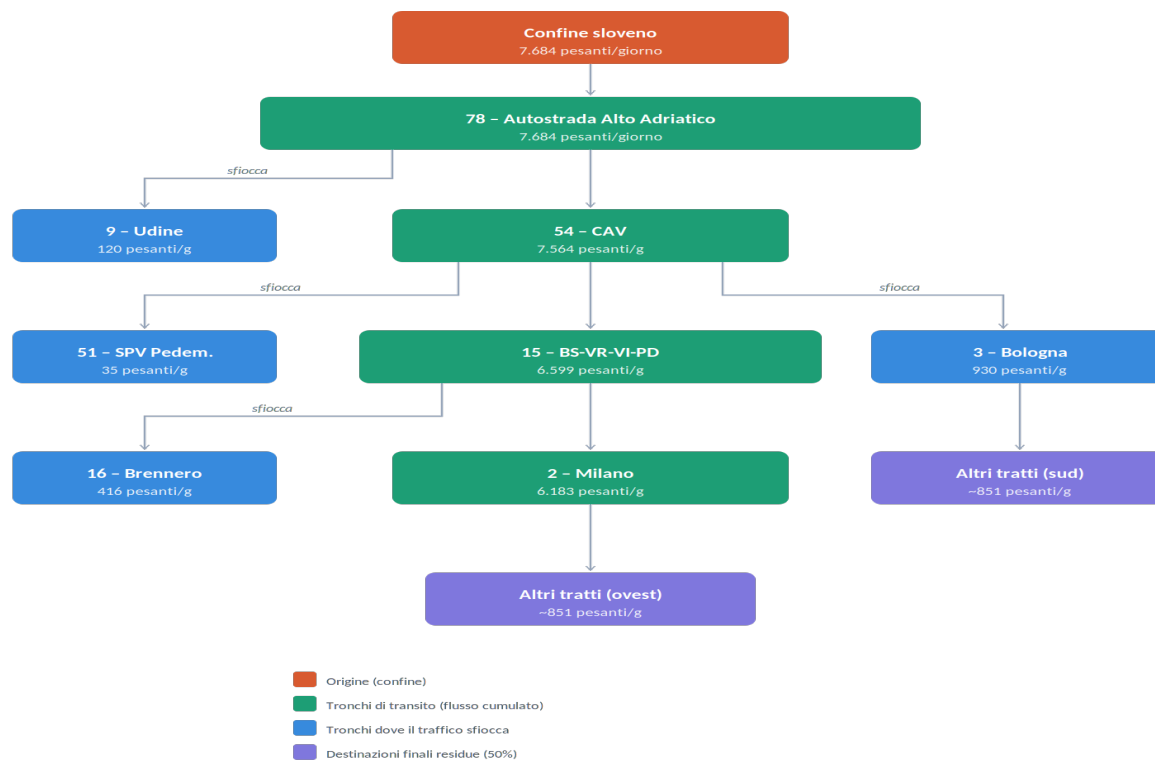
Mare Adriatico

I 6 km Trieste-Koper: due porti, due reti, un unico sistema ferroviario

Il collegamento ferroviario rende i due scali complementari e reciprocamente fungibili

- Nuovo collegamento 6 km
- Rete ferroviaria esistente
- - - Flusso Trieste → Divača
- - - Flusso Koper → Tarvisio

08 Il traffico pesante al confine sloveno: dove va?



Dati: medie giornaliere 2025 - mezzi pesanti - bidirezionali (da e per confine sloveno)

7.684 mezzi pesanti/giorno

attraversano il confine italo-sloveno in media giornaliera (bidirezionale, anno 2025).

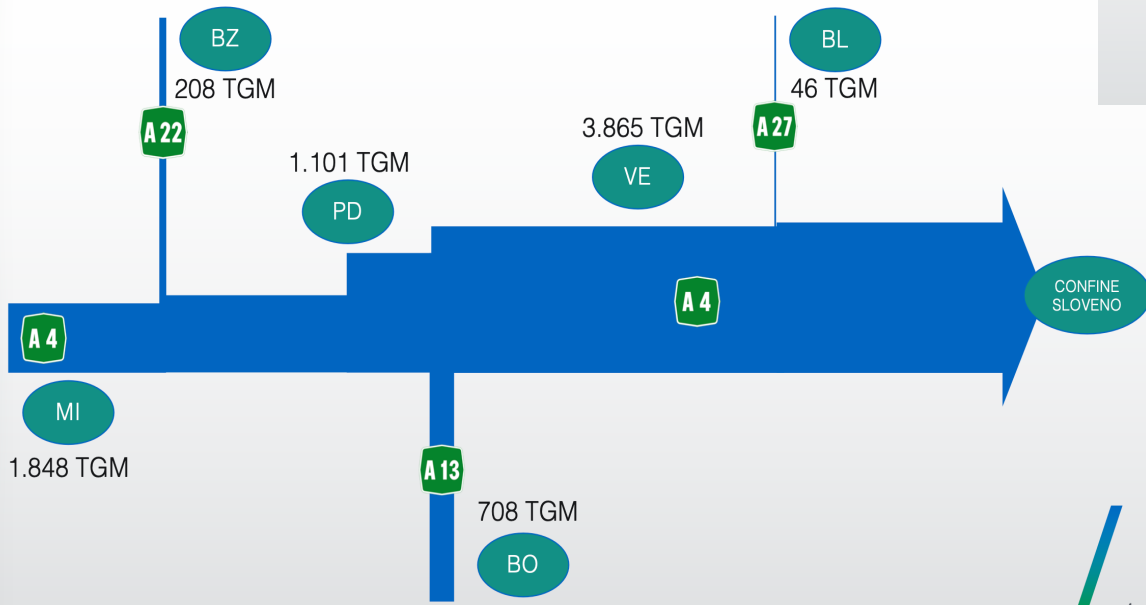
Il dendrogramma mostra come il flusso si distribuisce lungo la rete autostradale: dal Tronco 78 (Alto Adriatico), attraverso il CAV e il Tronco 15 (Brescia-Verona-Vicenza-Padova), fino a Milano e Bologna.

A ogni nodo una quota "sfiocca" verso le direttrici laterali. I valori nei nodi verdi indicano il flusso cumulato effettivo che transita su ciascun tronco.

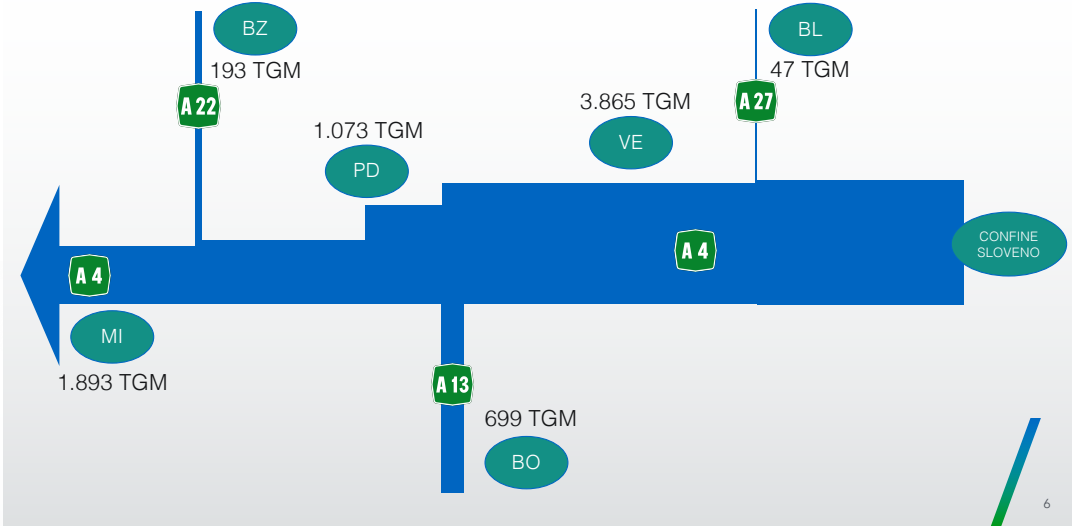
Fonte: dati autostradali 2025, caselli Trieste-Redipuglia-Villesse



Flussi verso il confine sloveno Veicoli pesanti medi giornalieri



Flussi verso il confine sloveno Veicoli pesanti medi giornalieri



09 Spostamento modale: il potenziale ferroviario

100%

supera i 300 km totali
(7.815 pesanti/g)

100%

supera i 400 km totali
(7.815 pesanti/g)

71,6%

supera i 500 km totali
(5.592 pesanti/g)

Ipotesi adottate

La distanza totale di ciascun viaggio è stimata sommando la percorrenza in Italia (dal confine al tronco autostradale di destinazione, dati CAV 2025 per 28 tronchi) e la percorrenza oltre confine sloveno. Per quest'ultima, in assenza di dati puntuali, si adotta come proxy la media ponderata delle distanze percorse in Italia (325 km), assumendo simmetria tra il tratto italiano e quello estero del viaggio.

Risultato

La quasi totalità del traffico pesante al confine sloveno ha percorrenze totali compatibili con lo spostamento modale su ferrovia. Anche alla soglia più restrittiva di 500 km, il 71,6% del traffico (5.592 mezzi/giorno, oltre 2 milioni di veicoli/anno) giustificherebbe il trasferimento su rotaia. I flussi appena sotto soglia (CAV a 495 km e barriera VE Est a 475 km, per 2.174 mezzi/g) rendono questa stima conservativa.

Fonte: dati O/D CAV 2025, caselli Trieste-Redipuglia-Villesse, 28 tronchi autostradali

10 Treni 750m necessari: ripartizione tra interporti

VERONA

76 treni/g

Brennero + Milano + Ovest
2.870 pesanti/g • 38 per dir.

BOLOGNA

37 treni/g

Bologna + Firenze + Sud Italia
1.406 pesanti/g • 18 per dir.

PADOVA (stima minima)

35 treni/g

BS-VR-VI-PD + Pedemontana
1.316 pesanti/g • 17 per dir.

Totale: 147 treni/giorno da 750 m (74 per direzione) • 5.592 mezzi pesanti/g • ~53.700 treni/anno

Ipotesi e criteri di attribuzione

Soglia: percorsi ≥ 500 km totali (Italia + 325 km oltre confine). Treno 750 m = 38 unità intermodali (standard TEN-T). Attribuzione esclusiva: Verona intercetta Brennero, Milano e oltre ovest; Bologna intercetta Bologna, Firenze e sud Italia; Padova trattiene il residuo. Dati O/D CAV 2025, 28 tronchi autostradali.

Nota su Padova: stima minima

I flussi verso il CAV (447/g, distanza totale 495 km) e la barriera di Venezia Est (1.727/g, 475 km) mancano la soglia di 500 km per soli 5 e 25 km. Questi 2.174 mezzi/g sono in fascia prossima alla soglia: basta una percorrenza oltre confine di 340 km (anziché 325) perché il CAV la superi. Il dato di 35 treni/giorno per Padova va quindi letto come un minimo conservativo.