

TRAIL INFORMA

IL PERIODICO DI INFORMAZIONE SUI TRASPORTI, LE INFRASTRUTTURE E LA LOGISTICA

N.1 | GENNAIO 2013

FOCUS

ABD Multiplatform project: il sistema camerale per l'infrastrutturazione del South East

Intelligent Transport System: l'information technology a servizio dei trasporti

INTERVISTA

Gabriele Venturini
Direttore Piattaforma sviluppo nuovi business Landi Renzo

LAVORI IN CORSO

Quadrilatero Umbria-Marche: come procedono i lavori



TRAIL INFORMA

UNIONTRASPORTI

PRESIDENTE

Antonio Paoletti

DIRETTORE

Antonello Fontanili

TRAIL INFORMA

Rivista del sistema
delle Camere di commercio italiane

DIRETTORE RESPONSABILE

Antonello Fontanili

REDAZIONE

Alessandro Africani
Elena Bianco
Iolanda Conte
Roberta Delpiano
Rosanna Guzzo
Elisabetta Martello
Claudio Pasini
Laura Summa

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Elisabetta Martello

ANNO 4 N.1-2013
PERIODICO TRIMESTRALE

Tel. 02-36589505
Fax 02-36589504
email: info@uniontrasporti.it

Progetto grafico: COMCENTRICA SRL

Tutte le immagini sono protette da ©Copyright.



IN QUESTO NUMERO

03

EDITORIALE

La banda ultra larga fattore di competitività per le imprese.
Il progetto della Camera di Ascoli Piceno

06

FOCUS 1

ABD Multiplatform project: il sistema camerale per
l'infrastrutturazione del South East

09

FOCUS 2

Intelligent Transport System: l'information technology a servizio
dei trasporti

13

LE STATISTICHE DI TRAIL

Incidentalità: numeri, costi, soluzioni

16

INTERVISTA

Gabriele Venturini, Direttore della piattaforma sviluppo nuovi
business di Landi Renzo

18

LAVORI IN CORSO

Quadrilatero Umbria-Marche: come procedono i lavori

21

ANGOLO NORMATIVO

In vigore dall'inizio del 2013 il Decreto Sviluppo bis

24

NEWS

Il sistema camerale e le infrastrutture



Adriano Federici

Presidente della Camera di commercio
di Ascoli Piceno

EDITORIALE

LA BANDA ULTRA LARGA FATTORE DI COMPETITIVITÀ PER LE IMPRESE. IL PROGETTO DELLA CAMERA DI ASCOLI PICENO

La disponibilità di infrastrutture di rete per le comunicazioni a banda larga (broadband) e ultra larga (ultrabroadband) è una condizione ormai indispensabile per garantire l'operatività e lo sviluppo delle imprese, la loro efficienza e quindi la loro competitività sui mercati nazionale e internazionale. Di conseguenza la disponibilità di queste infrastrutture di Information Communication Technology (ICT) è un elemento sempre più discriminante per definire l'attrattività e quindi la competitività di sistema dei territori che ospitano insediamenti industriali e produttivi.

Per quanto la banda larga ad almeno 2Mbps copra la quasi totalità della popolazione italiana, rimangono ancora scoperte (o coperte solo parzialmente)

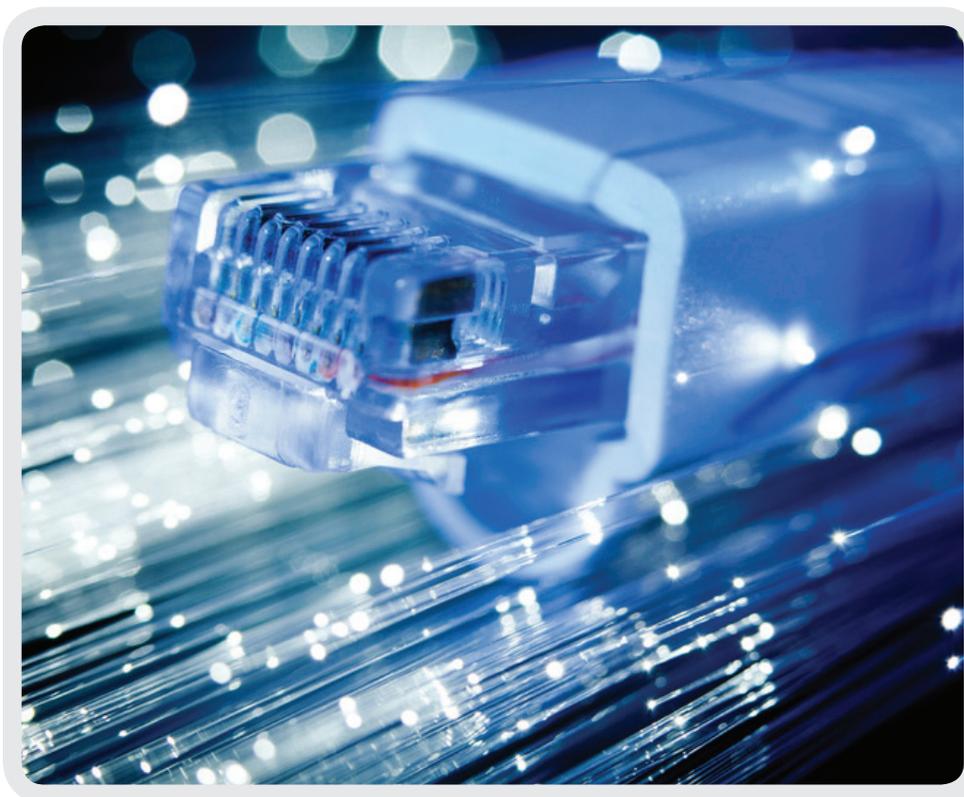
aree nelle quali sono presenti insediamenti produttivi anche significativi e la situazione peggiora sensibilmente se si considerano le reti a banda ultra larga la cui diffusione al di fuori delle grandi città ed aree urbane italiane è tuttora limitata.

Da qui la consapevolezza, che sta aumentando anche nel sistema camerale, dell'importanza di intervenire a livello locale puntualmente per colmare gap infrastrutturali che possono essere molto penalizzanti per il sistema economico e industriale che vi fa riferimento. Senza la diffusa disponibilità di Internet veloce è impensabile di poter competere già nel medio termine con sistemi produttivi che già oggi dispongono di banda ultra larga e di velocità di trasmissione di 50, 100 ed oltre Mbps.

Poiché gli operatori di telecomunicazioni, per quanto impegnati in progetti di investimento in reti a banda ultra larga, sono costretti a operare delle scelte in logica di mercato e di ritorno dell'investimento e quindi a porsi delle priorità tra le aree sulle quali intervenire, gli stakeholders locali possono avere un ruolo fondamentale per stimolare gli investimenti infrastrutturali nelle aree di propria competenza non coperte a sufficienza da servizi a banda larga e ultra larga, individuando le zone più critiche sulle quali intervenire, ma strategiche e

nostre imprese per competere, specie per quelle porzioni di territorio a forte presenza di insediamenti produttivi, ma escluse o periferiche rispetto ai piani di investimento degli operatori delle telecomunicazioni.

Il progetto della Camera di commercio "Banda larga e ultra larga per le imprese del territorio di Ascoli Piceno" nasce pertanto con l'obiettivo di creare le condizioni affinché anche in questo territorio siano disponibili infrastrutture di rete adeguate alle esigenze delle



con grandi potenzialità produttive e di sviluppo, ed operando affinché si creino condizioni favorevoli per un intervento infrastrutturale.

Le Camere di commercio hanno svolto un grande ruolo nel partecipare al processo di infrastrutturazione del paese, specie negli anni '60 e '70, ed oggi partecipano alla gestione di un gran numero di società infrastrutturali (porti, aeroporti, interporti e centri intermodali, strade ed autostrade, centri agroalimentari, strutture fieristiche, ecc.). Analogamente oggi le Camere possono dare un contributo importante allo sviluppo ed alla massima diffusione sul territorio di questa infrastruttura indispensabile alle

aziende che vi sono localizzate e allineate alle prestazioni delle migliori tecnologie presenti sul mercato.

L'obiettivo finale è supportare la competitività delle aziende picene e del territorio provinciale di Ascoli Piceno, garantendo alle prime uno strumento indispensabile per il loro business, migliorando nel contempo l'offerta infrastrutturale dell'area e quindi la capacità di attrazione di nuovi insediamenti, con tutte le ricadute positive in termini di investimenti, sviluppo dell'occupazione e valorizzazione del territorio che questo comporta.

Il contributo che Internet può dare in entrambi i casi è intuitivo, nel senso che si tratta di un'infrastruttura sulla quale si basa un numero sempre maggiore di relazioni, servizi e applicazioni che sono sempre più spesso integrate nel modo d'operare e quindi nel business delle aziende, e che sempre meno sopportano disservizi e/o una qualità del servizio non sufficiente.

Di più: l'impatto di Internet e della banda larga e ultra larga è misurabile e dimostrabile. Secondo uno studio condotto da Mc Kinsey nel 2011 su un campione di quasi 500 PMI italiane, le aziende che tra queste più hanno implementato l'uso di reti a banda larga e di applicazioni informatiche hanno anche ottenuto negli ultimi anni risultati migliori dal punto di vista del loro business: secondo questo studio, ad esempio, le PMI che hanno investito in soluzioni di Information & Communications Technology più del 2% del loro fatturato, tra il 2008 e il 2010 hanno avuto una crescita media annua del loro business superiore al 9%, contro un valore addirittura negativo di chi ha investito di meno o non ha investito affatto.

Con questo obiettivo la Camera di commercio di Ascoli Piceno ha individuato quattro aree potenzialmente oggetto di un intervento infrastrutturale per la realizzazione di reti a banda ultra larga: la zona industriale di Campolungo e le località di Centobuchi-Porto d'Ascoli, Acquaviva e Comunanza. La scelta di queste aree ha seguito un criterio di rilevanza per gli insediamenti produttivi in esse localizzate (dato sia dalla numerosità che dalla strategicità delle aziende che ne formano il rispettivo tessuto economico) a cui si associa la mancanza di infrastrutture di rete di accesso a Internet in fibra ottica.

Per ciascuna di tali aree è stato richiesto a Uniontrasporti di fornire sia una pre-analisi sulle caratteristiche e le dimensioni economiche di un progetto per la realizzazione di reti a banda ultra larga, sia il modello di intervento necessario per portare a compimento il progetto.

Ma oltre allo studio tecnico, altrettanto importante è il processo che ci

proponiamo di seguire, che comporta il coinvolgimento attivo di tutti i principali stakeholders del territorio: dai Comuni interessati ai Consorzi industriali presenti nelle aree del progetto, alla Provincia e alla Regione, al mondo finanziario, alle fondazioni bancarie, alle associazioni di categoria, sino alle stesse aziende.

La fattibilità concreta del progetto richiede innanzitutto lo scambio di informazioni relative alle infrastrutture di rete già presenti sul territorio e agli altri assets che possono essere utilizzati nel progetto delle reti da realizzare. Ciò permette di identificare più precisamente sia le caratteristiche del progetto di rete, sia l'ammontare degli investimenti necessari, che possono essere ridotti significativamente attraverso il riuso di infrastrutture esistenti.

In secondo luogo, tali assets devono essere resi disponibili a costi competitivi, concorrendo ad abbassare l'investimento richiesto, e la burocrazia relativa alle concessioni necessarie per la realizzazione degli interventi sul territorio deve essere semplificata e velocizzata il più possibile. Uno degli elementi che più spesso gli operatori di telecomunicazioni riportano come ostacolo alla realizzazione di infrastrutture di rete sono infatti proprio i tempi e i costi necessari agli adempimenti richiesti dalle amministrazioni pubbliche. Bisogna poi informare: le aziende del territorio devono essere portate a conoscenza del progetto e rese consapevoli dei benefici che ne possono trarre. Poiché non tutte le aziende sono in grado, da sole, di percepire in pieno i vantaggi che possono trarre dalla banda ultra larga e dai servizi e dalle applicazioni ad essa associati, l'informazione deve estendersi alla diffusione di conoscenza-formazione su questi aspetti.

Una volta che le aziende sono state correttamente informate e formate, è necessario che diano la loro pre-adesione al progetto (a prezzi prestabiliti per un set definito di servizi): senza questa disponibilità, non solo nessun operatore di telecomunicazioni aderirebbe al progetto, ma il progetto stesso non avrebbe alcuna possibilità di sostenersi economicamente. Al raggiungimento di un numero sufficiente di pre-adesioni da parte delle aziende, e in presenza della copertura finanziaria necessaria,

da ricercarsi e costruire con il criterio del partenariato pubblico privato, potrà essere bandita la gara per la realizzazione delle infrastrutture di rete a banda ultra larga. L'aggiudicazione potrà avvenire alla conferma delle pre-adesioni.

A seguire potrà essere bandita la gara per la gestione della rete a banda ultra larga e la fornitura dei relativi servizi. In alternativa si potrà decidere di dare accesso a tutti gli operatori che facciano richiesta di utilizzare la rete a banda ultra larga così realizzata, pagando al gestore della rete un costo a collegamento utilizzato secondo il modello wholesale. E' un progetto importante non solo per la Camera ma anche per tutte le istituzioni locali e l'intero territorio. Una sfida che vogliamo vincere perché con l'attuazione di questo progetto sarà un intero territorio a vincersela per continuare ad essere competitivi e protagonisti sui mercati.

Ora vi invito a proseguire la lettura di questo numero di Trail Informa che nei due focus pone in un'attenzione al progetto europeo ABD Multiplatform che offre nuove opportunità alle imprese italiane verso l'Est Europa, nell'altro i nuovi strumenti dell'innovazione tecnologica al servizio della infomobilità. L'intervista è rivolta a Gabriele Venturini, direttore della Landi Renzo, una grande azienda internazionale che sviluppa mezzi Diesel Dual Fuel ad alta efficienza energetica e a basso impatto ambientale, mentre l'angolo normativo ci evidenzia gli obiettivi fissati dall'Agenda digitale europea.



ABD MULTIPLATFORM PROJECT: IL SISTEMA CAMERALE PER L'INFRASTRUTTURAZIONE DEL SOUTH EAST

FOCUS 1

L'allargamento dell'Ue verso i paesi dell'Est offre molte opportunità alle imprese italiane. L'obiettivo non è solo migliorare gli strumenti economici ma anche creare le reti materiali affinché i nuovi mercati siano più facilmente raggiungibili.

a cura di

Iolanda Conte

Project Manager di Uniontrasporti

Il Sud – Est Europa è un insieme eterogeneo e complesso di paesi, che ha visto importanti cambiamenti economici, sociali e culturali dopo l'allargamento dell'Ue nel 2004. Nella rete di trasporto europea quest'area funge da ponte per i collegamenti nord – sud, est – ovest di tutto il continente ed è intersecata da un gran numero di corridoi. Tuttavia, le reti esistenti non riescono a rispondere adeguatamente all'aumento della domanda e le caratteristiche tecniche richiedono investimenti per l'adeguamento agli standard del TEN-T Network. Il **Programma SEE** (South East Programme) ha l'obiettivo di migliorare il processo di integrazione territoriale, economica e sociale dei paesi coinvolti e di contribuire alla coesione, alla stabilità ed alla competitività dell'area attraverso lo sviluppo di partenariati transnazionali ed azioni congiunte su questioni di importanza strategica.

Il 18-19-20 settembre 2012 si è svolto a Trieste il **kickoff meeting** per il lancio del progetto strategico **Adriatic – Danube – Black Sea Multimodal Platform (ADB Multiplatform)** che si inserisce nell'ambito delle attività del Programma SEE. L'evento ha visto la partecipazione di tutti i partner. Successivamente dal 20 al 22 novembre si è tenuta a Budapest la prima riunione del **Comitato di pilotaggio** che è servita a definire le attività e gli esecutori.

L'idea del progetto è quella di sviluppare e promuovere soluzioni di trasporto multimodali ed eco-compatibili dai porti che si affacciano su Mar Nero e Adriatico ai Paesi dell'entroterra e le regioni lungo una rete pilota transnazionale. L'elemento chiave è la creazione di una "**piattaforma di sviluppo del trasporto multimodale**" che integri diverse regioni e parti interessate del settore dei trasporti. Gli obiettivi posti dal progetto ADB Multiplatform mirano a:

- 1) **sviluppare una rete di hub multimodali nell'area SEE**, con standard comuni di qualità e di prestazioni, collegati da servizi di trasporto innovativi e strumenti ICT per la gestione del traffico e delle informazioni;
- 2) **migliorare l'accessibilità e gli scambi** all'interno dell'area SEE attraverso i corridoi TEN-T;
- 3) **rendere il trasporto multimodale una vera alternativa alla strada** per il traffico terrestre catturabile dai porti dell'Adriatico, del Danubio e del Mar Nero, attraverso azioni comuni di sviluppo del trasporto multimodale;
- 4) **rendere i trasporti ferroviari una soluzione affidabile** per gli operatori economici dell'Area SEE, attraverso lo sviluppo di un corridoio ferroviario principale dal Mar Nero ai Paesi senza sbocco sul mare, con ramificazioni verso i principali porti dell'Adriatico;
- 5) **integrazione del trasporto ferroviario e di navigazione interna**, attraverso la valorizzazione dei principali hub ferrovia - fiume e la promozione dell'intermodalità acqua – ferro;
- 6) **promuovere la tutela ambientale** attraverso il passaggio del traffico dalla strada alla ferrovia e per vie navigabili e la creazione di accordi internazionali per lo sviluppo di politiche di internalizzazione dei costi esterni.

La partnership coinvolge complessivamente **13 Paesi dell'area SEE** (sia Ue che extra Ue) e tutti i **corridoi TEN** che attraversano i territori interessati:

- **Membri UE:** Austria, Bulgaria, Grecia, Ungheria, Italia, Romania, Slovacchia, Slovenia;
- **Membri non UE:** Albania, Croazia, Montenegro, Serbia, Ucraina.

I partner sono in tutto 42 ed hanno come capofila la **Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia**. L'importanza del progetto è rappresentata dalla composizione della partnership che consiste in un insieme di soggetti che assicurano una copertura geografica e tecnica oltre che una rappresentanza istituzionale piuttosto significativa. Nel dettaglio si trovano:

- **rappresentanze governative regionali e locali** che agiscono come promotori e decision makers nel settore dei trasporti e delle infrastrutture. Trattandosi di soggetti che hanno normalmente il compito di prendere decisioni circa le politiche e le priorità di investimento, il loro contributo è importante sia dal punto di vista della fornitura di informazioni di base che per la valutazione delle opzioni strategiche di applicazione del

progetto. Inoltre potranno misurare le proposte progettuali in termini di studi di fattibilità e specifiche valutazioni costi/benefici, insieme con l'individuazione delle probabili sinergie con gli operatori del trasporto e i gestori delle infrastrutture. Per l'Italia partecipano le Regioni Friuli Venezia Giulia, Veneto e Puglia in rappresentanza anche dei porti che si affacciano sull'Adriatico, dei gestori delle infrastrutture ferroviarie e altre società interessate;

- **società pubbliche di gestione delle infrastrutture e autorità portuali:** insieme, questi soggetti possono contribuire ad identificare i potenziali servizi e analizzare le possibilità di business in base alle richieste degli operatori che sono i loro principali clienti;
- **operatori ferroviari** che rappresentano i player fondamentali del trasporto ferroviario lungo i corridoi che collegano il Mar Nero con l'Adriatico. Gli operatori ferroviari sono gli attori principali dei progetti pilota che saranno sviluppati dal progetto;

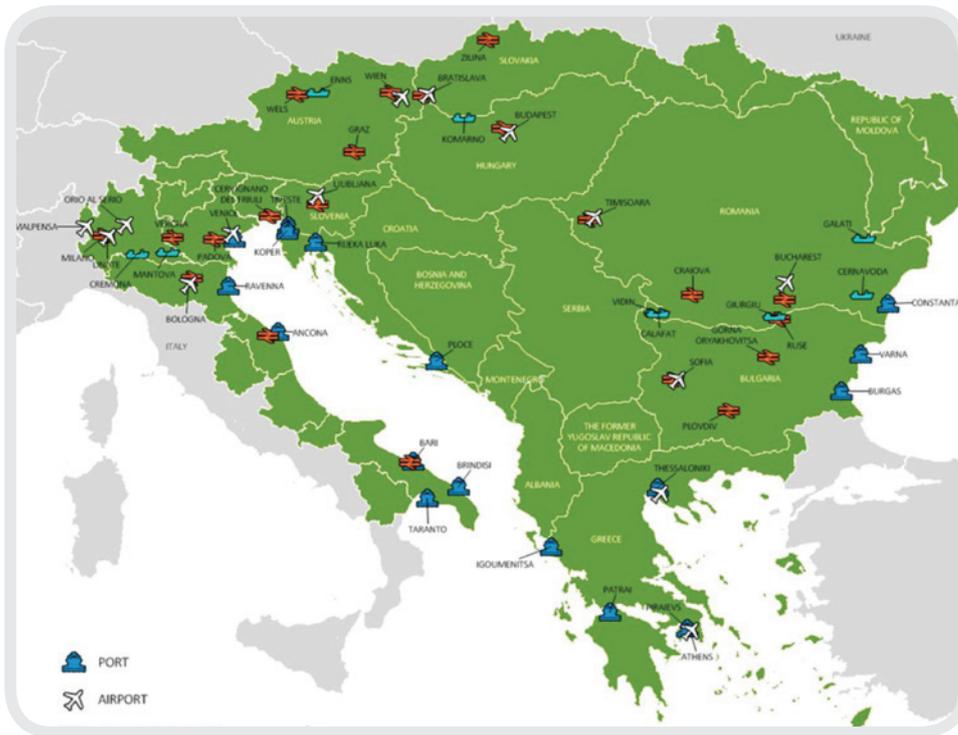
Gli obiettivi generali del SEE Programme vengono raggiunti attraverso la realizzazione di progetti di alta qualità dal punto di vista sia della cooperazione tra i Paesi coinvolti sia per i risultati concreti che essi riportano. Le priorità di azione riguardano lo sviluppo dell'innovazione e dell'imprenditorialità, il miglioramento e la protezione dell'ambiente, la pianificazione e la gestione delle reti di trasporto per migliorare l'accessibilità, lo sviluppo di sinergie transnazionali per favorire una crescita sostenibile, l'assistenza tecnica per una corretta attuazione del programma.

- **alcune camere di commercio dei Paesi partecipanti e l'Unioncamere italiana** che rappresentano il settore imprenditoriale dei Paesi coinvolti e che sarà il principale utilizzatore delle infrastrutture e dei servizi interessati dal progetto;
- **centri per lo sviluppo e la promozione del trasporto intermodale.** Insieme alle Camere di commercio essi agiranno sul lato della domanda per individuare i servizi richiesti e potenzialmente utili sviluppati da progetto;
- **alcuni istituti di ricerca** che offrono supporto scientifico a tutti i partner per adeguare gli strumenti utilizzati alle specifiche reti;
- **i Ministeri dei trasporti** tra cui quello italiano.

Unioncamere partecipa al progetto come partner associato strategico (ASP), con la funzione di assistere gli altri partner nella raccolta di informazioni su studi e progetti già in corso o in fase di avvio, sull'esistenza di sistemi ICT in grado di migliorare i flussi di merci e di informazioni, sullo stato dell'arte delle necessità degli stakeholders. Inoltre, partecipa al progetto pilota per lo sviluppo dell'intermodalità mare – ferro lungo il corridoio interadriatico (Corridoio VIII).

I PROGETTI PILOTA

Il progetto prevede alcune fasi iniziali di **analisi dello stato di fatto e di mappatura delle infrastrutture e servizi esistenti per il trasporto intermodale e multimodale** nell'area interessata dal progetto. Si istituirà un **Corridor Quality Network** che sarà dotato di un quadro completo delle potenzialità, delle barriere e sarà in grado di proporre misure di miglioramento della qualità e dell'interoperabilità del trasporto merci. L'attività sarà l'occasione anche per fare una disamina di tutti i progetti in corso o in fase di avvio. Un'area di



intervento particolarmente importante è quella che riguarda la via fluviale rappresentata dal **Danubio**. Il bacino del Danubio conta 100 milioni di abitanti e 14 Paesi (di cui 8 appartenenti all'UE) e ospita alcune delle regioni più povere o più ricche d'Europa. Attualmente la vetustà della flotta che opera sul fiume carica appena il 10-20% del volume che viene trasportato sul Reno. Con 2.092 km è il secondo corso d'acqua più lungo del continente e il più navigabile dell'Unione Europea. Attualmente ciascun Paese attraversato applica propri strumenti e propri criteri per la regolamentazione del traffico merci, soprattutto per quello che riguarda le procedure doganali e la disponibilità di strumenti ICT per la gestione dei traffici. Per la piena realizzazione del progetto è necessario **armonizzare strumenti e procedure** per adattarli alle esigenze del **Multimodal Development Centre (MDC)**. Quest'ultimo rappresenta un modello innovativo di promozione del trasporto intermodale. La sua particolarità è quella di agire indipendentemente da altre realtà quali interporti, incubatori, Business Development Centres, ecc.

Il tutto avviene con un occhio alla **sostenibilità dei trasporti**. Infatti, la riduzione dell'impatto dei costi esterni legati alle attività di trasferimento delle merci costituisce uno degli obiettivi della cooperazione transnazionale tra i Paesi appartenenti all'area SEE. L'internalizzazione dei costi esterni è un elemento importante sia per la protezione ambientale che per l'adeguamento alle politiche europee in tema di trasporto sostenibile ed ecocompatibili fin dalla adozione della Direttiva 1999/62/EC. Risultato ultimo di

questa attività sarà il **"ADB Green transport Agreement"** che impegnerà tutti i partecipanti alla adozione di metodologie comuni per la valutazione ed il monitoraggio dell'impatto dei trasporti sull'ambiente.

Nell'ambito del progetto ADB è previsto l'avviamento di **4 progetti pilota**. I primi due hanno lo scopo di **creare uno sbocco sul mare** per i Paesi che ne sono sprovvisti, Austria, Ungheria, Slovacchia, Serbia, da un lato verso il Mar Nero, attraverso il corridoio X e dall'altro verso il nord Adriatico, inclusi i collegamenti complementari verso est ed ovest. Questo ultimo itinerario collega i porti NAPA attraverso la parte meridionale del corridoio Baltico - Adriatico con reti complementari attraverso Serbia, Romania fino al Mar Nero. Il terzo progetto pilota riguarda il **corridoio Interadriatico (corridoio VIII)** e le connessioni tra i sistemi ICT locali e regionali. Il progetto contempla lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale mare - ferro dai porti pugliesi, attraverso il Montenegro e l'Albania realizzando un sistema integrato di gestione dei porti (IPMS Integrated Port Management System). L'ultimo progetto pilota, infine, si riferisce allo **sviluppo di un servizio di trasporto multimodale lungo il Danubio** che coinvolga Slovacchia, Ungheria, Croazia, Serbia con possibili estensioni fino alla Romania e la Bulgaria.

All'interno del progetto particolare rilevanza è dedicata alla **comunicazione**, sia interna tra i diversi partners, sia esterna nei confronti di istituzioni operatori del trasporto, soggetti economici, media, ecc. La partecipazione al progetto ADB Multiplatform rappresenta per Unioncamere italiana un'occasione per **rafforzare il ruolo**

Al SEE Programme aderiscono in tutto 16 Paesi membri Ue e non. L'area geografica interessata ha una superficie complessiva di 1.901.798 kmq, sulla quale si distribuisce circa un quarto della popolazione dell'intero continente europeo. In Italia sono coinvolte la Lombardia, il Nord Est e le regioni che si affacciano sull'Adriatico.

che il sistema camerale riveste quale rappresentante delle imprese. L'obiettivo è **incentivare ulteriormente la cooperazione transnazionale** tra i Paesi membri dell'Ue, soprattutto con quelli di recente ingresso, per rafforzare processi di integrazione territoriale, economica e sociale, contribuendo alla coesione, alla competitività e alla stabilità dell'area, attraverso la promozione dell'accessibilità e dello sviluppo di reti innovative.



INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM: L'INFORMATION TECHNOLOGY A SERVIZIO DEI TRASPORTI

a cura di

Elena Bianco

Ricercatrice di Uniontrasporti

La tecnologia che cambia
la mobilità delle persone e
delle merci.

I sistemi di trasporto intelligente sono uno strumento fondamentale per raggiungere l'efficienza, la sicurezza ed il minor impatto ambientale, in una parola la sostenibilità.

L'Unione europea rilanciando la strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione è intervenuta fra diversi ambiti, anche in quello dei trasporti; riconoscendo l'inadeguatezza dell'approccio che indica nello sviluppo di nuove infrastrutture l'unico fattore in grado di rispondere alla crescente domanda di mobilità, ha sottolineato l'importanza di introdurre tecnologie dell'informazione e della comunicazione in grado di ottenere i medesimi effetti, ma con un costo economico e ambientale inferiore.

Gli ITS, ossia *"l'insieme delle procedure, dei sistemi e dei dispositivi che consentono, attraverso la raccolta, elaborazione e distribuzione di informazioni, di migliorare il trasporto e la mobilità di persone e merci, nonché di verificare e quantificare i risultati raggiunti"*, nascono come risposta alle principali cause generate dalla mobilità urbana ed extra - urbana.

Sono dati ormai noti quelli che ci ricordano come si predilige il trasporto su strada, sia per la mobilità dei passeggeri che per quella delle merci; così come sono conosciute le conseguenze

di tale preferenza in termini economici, ambientali e sociali. La necessità di rispondere in maniera rapida a tali disagi, cercando di spostare la domanda anche verso altre forme di trasporto, in un'ottica di intermodalità, ha fatto sì che si introducessero nel mondo dei trasporti, delle innovazioni tecnologiche con un approccio improntato al "controllo e alla gestione". Tali innovazioni sono in grado di distribuire i flussi di traffico in modo equilibrato tra le varie modalità ottimizzando l'utilizzo delle infrastrutture, al fine di permettere spostamenti più sicuri, veloci ed economici e di rilanciare il ruolo del trasporto marittimo e ferroviario.

La Commissione europea classifica come ITS i sistemi per:

- la gestione del traffico e della mobilità
- l'informazione all'utenza
- la gestione del trasporto pubblico
- la gestione delle flotte e del trasporto merci
- il pagamento automatico
- il controllo avanzato del veicolo e la navigazione
- la gestione delle emergenze e degli incidenti.

Sono queste alcune delle applicazioni che hanno permesso di raggiungere a livello europeo importanti obiettivi già dai primi anni del 2000, in particolare:

- la riduzione dei tempi di spostamento dell'ordine del 20%
- l'aumento di capacità della rete del 5 -10%
- la diminuzione del numero di incidenti del 10 -15%.

La mobilità urbana e il trasporto pubblico locale sono gli utilizzatori privilegiati di tali tecnologie. Vi è però un altro ambito che è riconosciuto come prioritario per la diffusione dei sistemi telematici ed è quello della logistica. Il **trasporto delle merci** se pur indirettamente avvantaggiato dai servizi offerti dai sistemi telematici di trasporto per la mobilità urbana, **può usufruire di applicazioni specifiche che racchiudono un insieme di procedure, sistemi e dispositivi che permettono di ottimizzare la logistica** (infrastrutture e veicoli) mediante la gestione delle informazioni (raccolta, elaborazione e trasferimento) e **la verifica dei risultati**. Sono applicazioni meno note di quelle descritte in precedenza, ma che hanno il vantaggio di utilizzare lo stesso modello operativo basato

Questi sistemi condividono lo stesso modello operativo definito.

INFOMOBILITÀ

			
<p>FLEET MANAGEMENT</p>	<p>ADVANCED TRAFFIC MANAGEMENT</p>	<p>AUTOMATIC PAYMENT</p>	<p>ADVANCED VEHICLE CONTROL</p>
<p>Trasporto pubblico locale</p> <p>Trasporto di merci pericolose</p> <p>Veicoli di emergenza</p>	<p>Semafori intelligenti</p> <p>Zone a circolazione limitata</p>	<p>Installazioni per gli accessi urbani</p>	<p>Controllo del veicolo a scopo assicurativo</p> <p>Gestione integrata veicolo – strada per scopi di sicurezza</p>

La nostra interazione con gli ITS si ritrova in molte operazioni quotidiane: nei sistemi per la gestione dei micro pagamenti (small payment) tramite cellulare (sosta, trasporto pubblico locale), nell'e-government per la mobilità (ztl, permessi per residenti), nel tracciamento dei percorsi dei mezzi che trasportano merci, con il monitoraggio e la gestione del traffico (semafori intelligenti, centrale della mobilità), dei sistemi di bigliettazione elettronica per il trasporto pubblico locale, nella gestione via web delle piattaforme di car pooling, di car sharing e bike sharing.

sull'info mobilità, e che comportano la riduzione dei costi del trasporto, il miglioramento del livello del servizio, la riduzione del grado di complessità nel gestire gli spostamenti. Eccone alcune:

- **Transportation Management Systems:** soluzioni che ottimizzano la pianificazione del trasporto e forniscono strumenti per il monitoraggio delle prestazioni;
- **eSupply Chain Execution:** soluzioni business-to-business che automatizzano le attività di gestione integrata del ciclo

ordine-consegna-fatturazione;

- **Fleet & Freight Management:** applicazioni machine-to-machine che consentono il monitoraggio dei mezzi e/o del carico;
- **Driver Assistance:** applicazioni che supportano l'autista durante la guida;
- **Administration, Surveillance & Control:** applicazioni per la comunicazione tra aziende ed enti che si occupano del monitoraggio e della gestione del trasporto;
- **Traveler Information:** applicazioni business-to-consumer volte ad informare gli utenti sullo stato delle infrastrutture, ad esempio in termini di viabilità e congestione.

I sistemi di trasporto intelligenti, nati dalla ricerca universitaria, non sono solo un approccio innovativo al modo in cui si gestisce e si controlla la mobilità, ma rappresentano un mercato vero e proprio con una domanda, costituita da enti pubblici, enti privati, operatori del trasporto, gestori di flotte e, indirettamente, dalla collettività, e un'offerta rappresentata dalle aziende che producono e gestiscono tali tecnologie. È, quindi, un settore che ha un effetto leva in grado di tradursi in crescita economica.

Basti pensare che **a livello europeo** nel solo settore del trasporto pubblico, ambito di maggior applicazione, **il giro d'affari delle tecnologie di Intelligent Transport Systems raggiungerà gli 1,5 miliardi di euro nel 2016, con una crescita annua del 15%**. Il valore di tale mercato, nel 2011, è stato di 760 milioni di euro, secondo stime della società di analisi Berg Insight; mercato che non ha subito fluttuazioni neanche nel periodo di crisi.

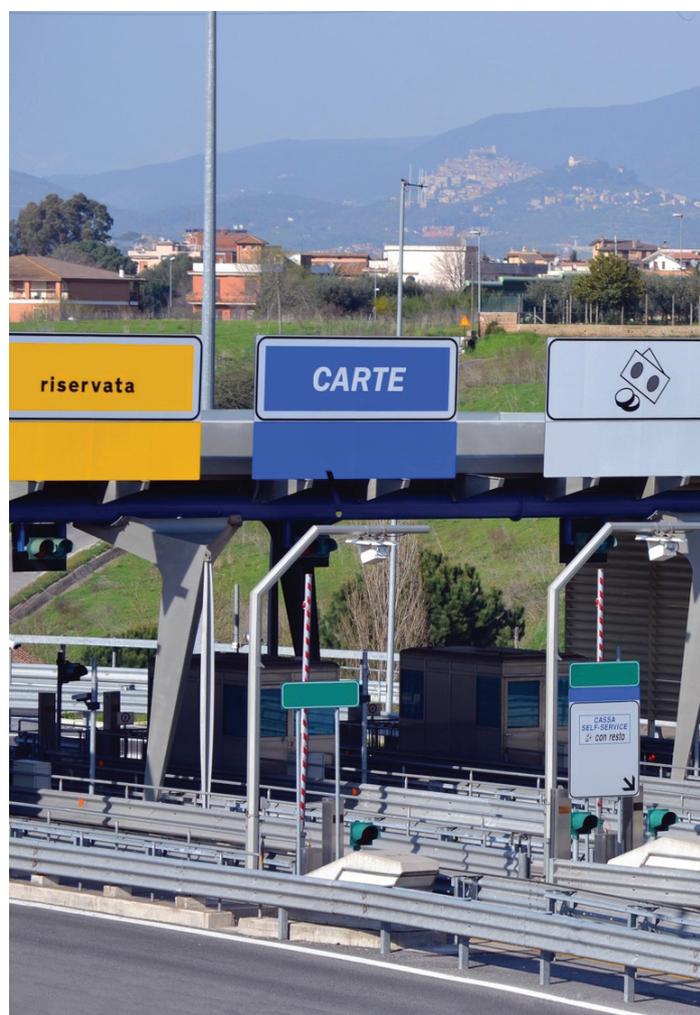
Anche in Italia si sta generando un indotto che, se pur coinvolge aziende di piccole e piccolissime dimensioni, presenti per lo più al Centro – Nord, è destinato ad espandersi vista l'elevata specializzazione di queste realtà imprenditoriali nella tecnologia applicata. Il sistema TELEPASS di pagamento automatico del pedaggio rappresenta un'eccellenza nazionale ormai utilizzata in diversi paesi europei. Così come le pubbliche amministrazioni si sono dimostrate sensibili all'argomento: il 50% delle aziende di trasporto pubblico locale delle nostre città sono dotate di sistemi di localizzazione e monitoraggio delle flotte mirati a migliorare l'offerta del servizio. **Già nel 2005 svariate città italiane mostravano numeri in linea con le statistiche europee.** Torino ad esempio, attraverso il sistema telematico di controllo del traffico ha ridotto i tempi di viaggio del 20% e ha aumentato la velocità commerciale dei mezzi del 17%, grazie alla gestione della priorità semaforica.

Sono piccoli numeri che però danno il senso dell'importanza di tali applicazioni, realizzate con tecnologie semplici, che fanno ormai parte delle nostre città, che migliorano il modo in cui le viviamo, e che hanno il vantaggio di 'ripagarsi da sole': si pensi all'abbattimento dei costi di manutenzione delle infrastrutture a seguito della riduzione dell'incidentalità stradale e/o i risparmi ottenibili dalla riduzione della congestione.

A dispetto di questi dati, l'argomento si può definire ancora embrionale, soprattutto nel nostro Paese; la diffusione di tali tecnologie in ambiti diversi dalla mobilità urbana e in particolare, dalla rete stradale, come quello ferroviario e marittimo, è oggi limitata. Lo scopo di tali sistemi, invece, è proprio quello di rimodulare fra le diverse tipologie di trasporto il modo in cui si muovono le persone e si movimentano le merci; gli strumenti e le iniziative per perseguire tale obiettivo non mancano.

I **Piani di Mobilità Nazionale** del 2001 e del 2007, ad esempio, hanno promosso la realizzazione di una visione integrata dell'intera rete dei trasporti in cui i diversi modi operino in maniera sinergica al fine di ottimizzare l'intera catena del trasporto.

L'**Artist**, Architettura Telematica Italiana per il Sistema dei Trasporti, è stato anch'esso uno dei principali propulsori messi in atto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti allo scopo di stimolare l'integrazione degli ITS nell'ambito sia pubblico che privato. Tale progetto avviato nel 2000, è nato come strumento strategico in grado di indicare le linee generali per indirizzare la realizzazione di tali sistemi al fine di renderli compatibili e interoperabili.



Non mancano poi le iniziative a livello locale. Il progetto **Infocity**, finanziato dal Ministero degli Affari Regionali, ha evidenziato come gli enti locali che vi hanno preso parte, hanno introdotto all'interno del proprio Piano di Mobilità una sezione dedicata allo sviluppo degli ITS, dando la priorità, in ordine di maggior percentuale, alle applicazioni per la gestione del traffico e delle infrastrutture, per la gestione del trasporto pubblico locale, per l'informazione dell'utenza, per il road pricing, per la bigliettazione elettronica e l'integrazione tariffaria, per la gestione del trasporto merci e per la sicurezza stradale.

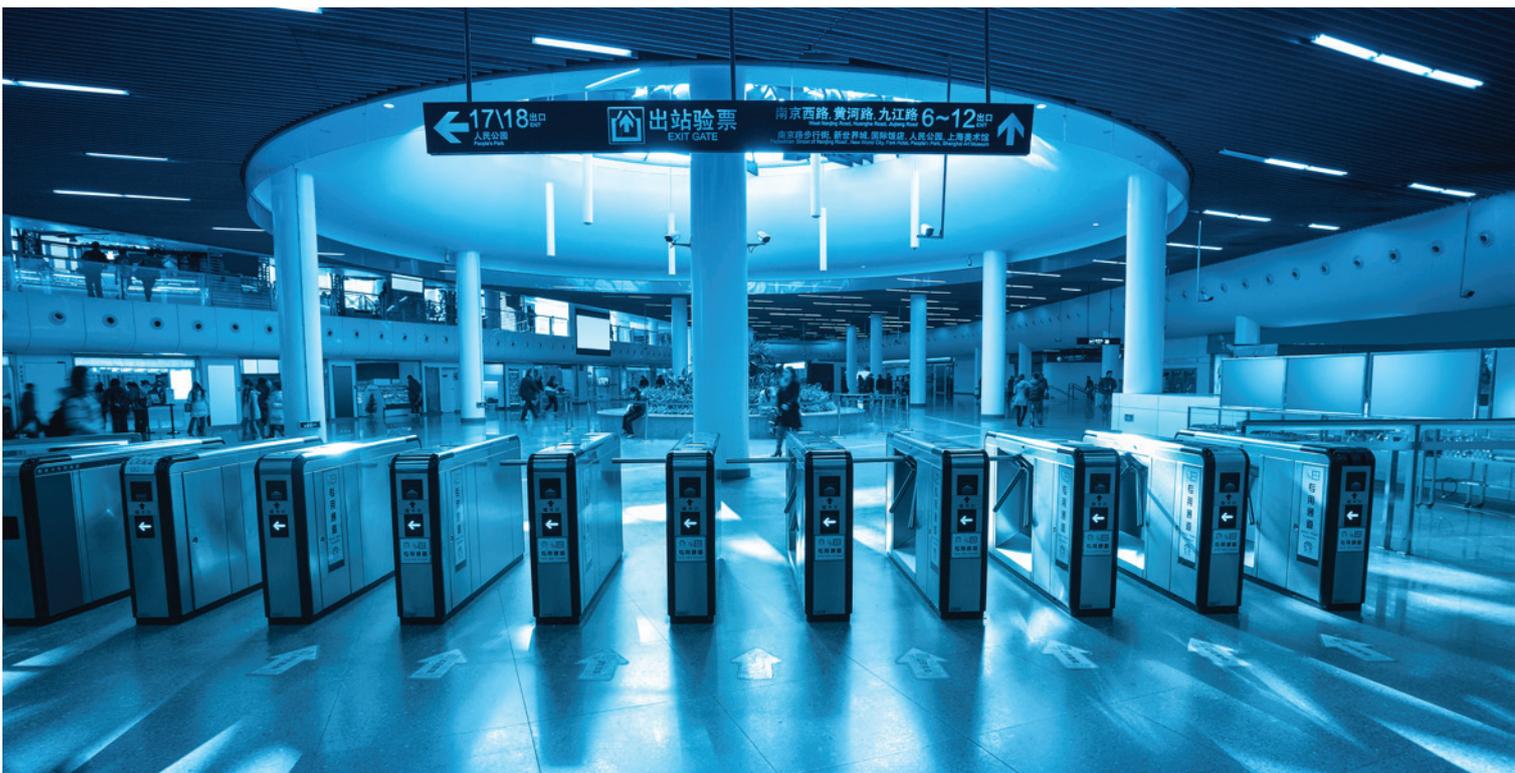
Anche il settore della logistica ha visto l'avvio di importanti progetti a livello nazionale; il progetto **Uirnet** promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha l'obiettivo di realizzare una piattaforma telematica in grado di migliorare l'efficienza e la sicurezza dell'intero sistema logistico nazionale, con vantaggi per gli utilizzatori e per il sistema nel suo complesso. Il progetto è arrivato alla fase finale dei collaudi e la piattaforma è pronta per diventare pienamente operativa.

Degna di nota è la **Proposta di Piano di Azione ITS Nazionale** redatta nel novembre del 2012 allo scopo di concretizzare le "Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto" promosse nel Decreto Sviluppo. Sia guardando alle esigenze ambientali e sociali legate alle peculiarità del trasporto in Italia, che all'aspetto economico, visto il ruolo che tali tecnologie possono rivestire per la crescita nazionale, il Piano ha raccolto le priorità del settore, a livello nazionale, da realizzarsi entro il 2017. L'importanza di tale strumento risiede nell'aver coinvolto le principali associazioni del settore dei trasporti nazionali in un tavolo tecnico coordinato dall'Associazione Nazionale degli ITS e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ripensare in Italia ai trasporti come un sistema, dove l'integrazione di informazione, gestione e controllo consenta di ottimizzare l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e della logistica in un'ottica multimodale, consentirebbe non solo di superare le

Settori prioritari del Piano d'Azione ITS nazionale	Data - Obiettivo
Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità	2014
Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci	2014 - 2016
Applicazione ITS per la sicurezza della strada e per la sicurezza del trasporto	2013 - 2016
Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto	2015 - 2016

principali lacune nazionali, ma anche di creare quell'integrazione necessaria, e richiesta, con le altre reti europee. Il trasporto delle merci in particolare, con una gestione ottimizzata ed integrata delle reti portuali, ferroviarie e stradale, potrebbe sfruttare al meglio le potenzialità offerte dalla posizione centrale dell'Italia nei flussi internazionali.



INCIDENTALITÀ: NUMERI, COSTI, SOLUZIONI

L'ISTAT fotografa l'alta incidentalità sulle strade italiane anche se con un'inversione di tendenza. Interessanti soluzioni arrivano dalle tecnologie più innovative per contrastare questo fenomeno.

Alla fine di ottobre 2012, ACI e ISTAT hanno reso pubbliche le statistiche sull'andamento degli incidenti stradali nel 2011, contenenti anche un'approfondita analisi sulle dinamiche, la localizzazione, la modalità e le cause degli incidenti stradali nel nostro Paese.

Nel 2011 si sono verificati 205.638 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti è stato di 3.860 e quello dei feriti pari a 292.019. Rispetto al 2010 si è registrata una riduzione del numero degli incidenti (-2,7%), dei feriti (-3,5%) e dei morti (-5,6%). L'indice di mortalità, calcolato come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti moltiplicato per 100, è pari, per l'anno 2011, a 1,9 (era già 1,9 nel 2010 e 2,0 nel 2009).

Tra le regioni italiane, sono **la Lombardia e il Lazio** quelle che **registrano il maggior numero di incidenti, feriti e morti** (anche se in decrescita); al contrario, Valle d'Aosta e Molise risultano quelle in cui si conta il minor numero di incidenti, ma rientrano tra le regioni in cui si calcola il maggior indice di gravità (insieme a Basilicata e Calabria), inteso, secondo il calcolo ISTAT, come numero di morti ogni 100 infortunati (morti e feriti).

Confrontando i dati nazionali con quelli dell'anno 2001 (anno in cui l'Unione europea, nel Libro Bianco, fissava l'obiettivo di

ridurre la mortalità del 50% entro il 2010), **la riduzione della mortalità stradale in Italia è stata pari al 42,4% nel 2010 e al 45,6% nel 2011**, quindi un obiettivo non pienamente raggiunto nonostante **una costante riduzione delle vittime nel corso degli anni** (grazie anche all'adozione di misure ad hoc per migliorare la sicurezza stradale come, per esempio, l'introduzione della patente a punti o l'inasprimento delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza) che **ha portato a un risparmio complessivo dei costi sociali stimato in 176 miliardi di euro.**

L'Italia rappresenta, tra l'altro, il secondo paese, dopo la Germania, con il più alto numero di incidenti stradali in Europa e il 14° tra i paesi meritevoli in termini di riduzione della mortalità, a pari merito con il Regno Unito, con un punto percentuale sopra alla media dell'UE27 (-44,5%) nel 2011. Attualmente, tra i paesi che hanno già raggiunto il traguardo stabilito dall'Unione Europea figurano 7 paesi: Lettonia (-67,9%), Spagna (-62,7%), Lituania (-57,9%), Irlanda (-54,7%), Portogallo (-53,0%), Lussemburgo (-52,9%) e Francia (-51,4%).

Nel 2011, si sono verificati **157.023 incidenti sulle strade urbane**, con 213.001 feriti e 1.744 vittime; gli incidenti sulle autostrade sono stati 11.007, con 18.515 feriti e 338 decessi; sulle altre strade extra-urbane (escluse le autostrade) si sono verificati 37.608 incidenti, con 60.503 feriti e 1.778 morti.

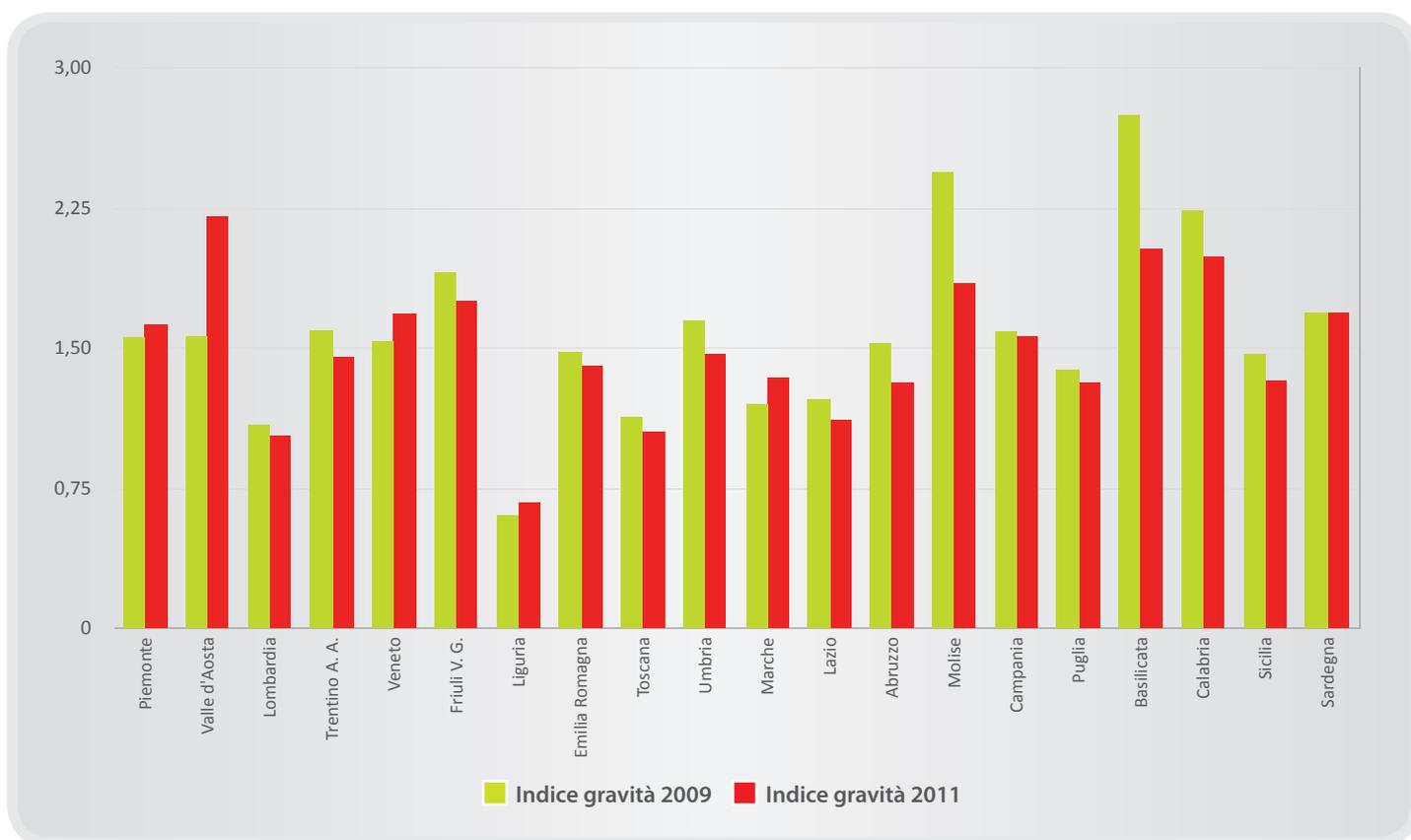
Con riferimento alla rete stradale e autostradale TEN italiana, si rileva che la direttrice su cui si è registrato il maggior numero di incidenti, nel 2010, è l'autostrada A1 Milano – Roma – Napoli (1.587 incidenti, 53 morti e 2.850 feriti), seguita dalla A4 Torino – Trieste (1.083 incidenti, 51 morti e 1.991 feriti) e dal Grande Raccordo Anulare di Roma (1.054 incidenti, 12 morti e 1.654 feriti). In totale, in quell'anno, sulla rete TEN sono stati contati 10.805 incidenti, 358 morti e 18.482 feriti.

La categoria di veicoli più coinvolta in un incidente stradale è quella delle autovetture (66,1%), seguono i motocicli (14,0%), i ciclomotori (5,4%) e le biciclette (4,5%). Rispetto al 2010, si è verificato un aumento del 7,2% del numero di conducenti di biciclette morti in incidenti stradali e dell'11,7% dei feriti. Nel 2011, le biciclette si riconfermano, infatti, al terzo posto in graduatoria (10,5% del totale), dopo autoveicoli (44,2%) e motocicli (32,1%), per categoria di veicoli con il maggior numero di conducenti morti in incidenti stradali. Secondo le statistiche ACI – Istat risultano **complessivamente 2.690 conducenti deceduti tra tutte le categorie di veicoli circolanti su strada (di cui l'88,2% uomini e l'11,8% donne)** che rappresentano il 69,7% del totale dei morti in incidenti stradali. **Le fasce di età più interessate sono quelle tra i 30 e i 44 anni (26,8%) e dai 65 anni in poi (21,0%).**

Il Decreto Dirigenziale infrastrutture e trasporti 24 settembre 2012 n. 189 individua il costo sociale medio di un incidente mortale e di un incidente grave, al fine di determinare il costo dell'incidentalità sulla rete stradale e di fornire elementi utili per la classificazione della sicurezza. Il costo sociale medio per incidente mortale o grave consiste nella quantificazione economica degli oneri principali che a diverso titolo gravano sulla collettività per tale incidente. Sulla base delle stime di costo sociale medio per incidente mortale e per incidente grave è possibile poi calcolare il costo totale dell'incidentalità, inteso come il **danno economico complessivo subito dalla società e causato dall'incidentalità stradale**. Secondo quanto pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel settembre 2012, nello "Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale", la stima dei costi sociali dell'incidentalità per l'anno 2010, sommando il costo dell'incidentalità con danni alle persone (21,25 miliardi di euro) e i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose (7,24 miliardi di euro), è pari a **circa 28,5 miliardi di euro (-6,2% rispetto al 2009) ossia circa il 2% del PIL.**

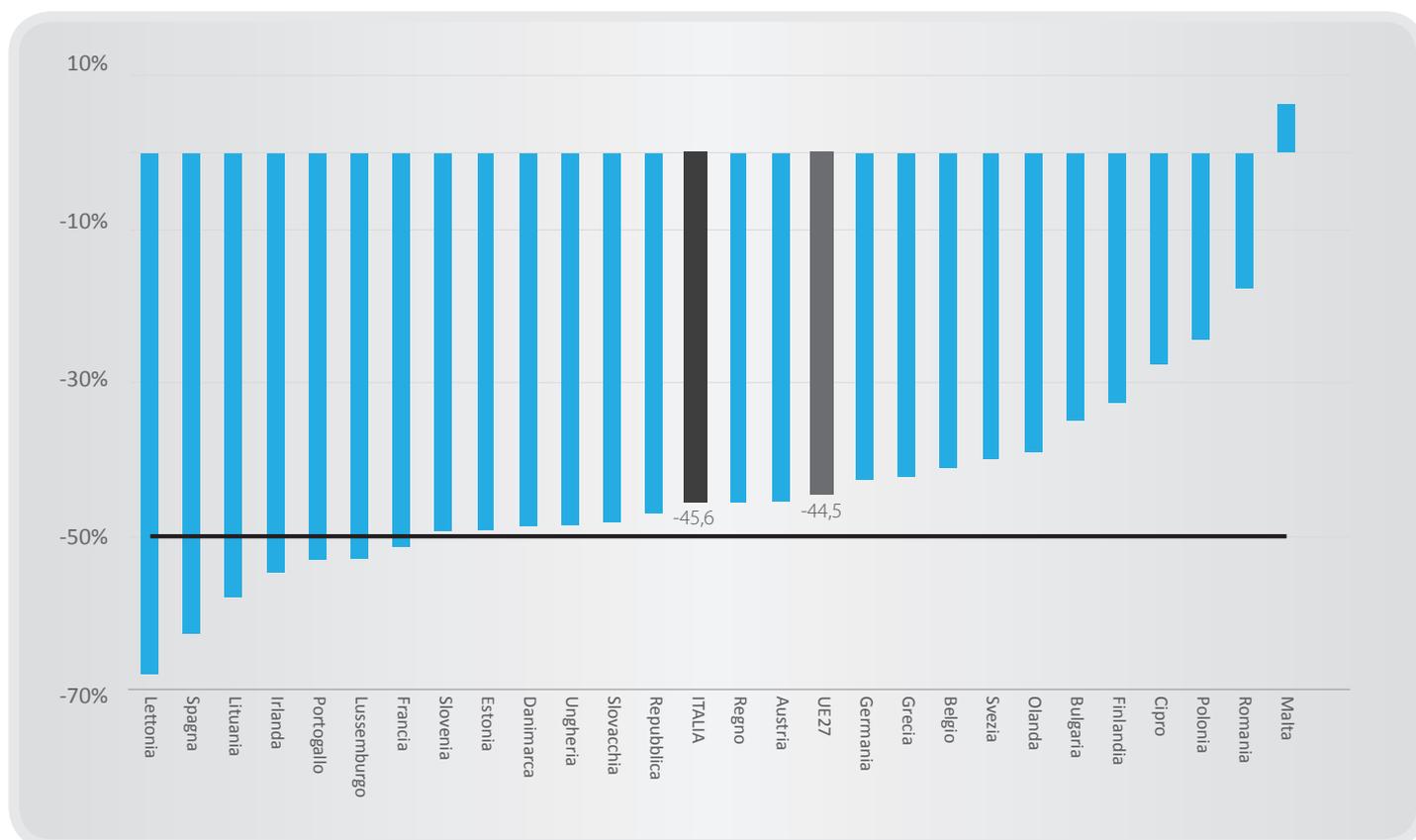
Le principali cause di questo altissimo costo sociale, seppur in decrescita, vengono spesso rimandate agli scarsi investimenti nel trasporto pubblico locale, che determinano, come conseguenza, un utilizzo sempre più massiccio del trasporto

Indice di gravità degli incidenti stradali



Elaborazione Uniontrasporti su dati Istat

Morti in incidenti stradali nei Paesi dell'UE 27. Variazione % 2011/2001



Elaborazione Uniontrasporti su dati ACI-Istat 2011

privato. A questo si aggiunge un'oggettiva difficoltà per i Comuni nel provvedere ad un'adeguata manutenzione e messa in sicurezza delle strade, a causa dei vincoli imposti dal Patto di stabilità interno. I finanziamenti per il trasporto pubblico locale che dallo Stato vengono girati alle Regioni, sempre più difficilmente riescono ad arrivare ai Comuni: oltre che essere sempre più esigui (nel 2010 e nel 2011 i fondi conferiti dallo Stato alle Regioni hanno subito dei tagli anche del 50%), spesso vengono dirottati per la copertura di altre spese, in particolare quelle relative alla sanità. La miopia di queste scelte consiste nel non considerare che **maggiori investimenti nel trasporto pubblico locale potrebbero ridurre ulteriormente il numero di incidenti** e, di conseguenza, i costi della sanità.

Oltre agli investimenti nel trasporto pubblico, oggi esistono numerosi strumenti mediante i quali è possibile combattere la problematica dell'incidentalità, partendo dall'educazione dei più giovani fino ad arrivare alle **tecnologie più innovative**. Tra i progetti più interessanti, messi in atto per raggiungere l'obiettivo europeo di ridurre l'incidentalità sulle strade del 50% entro il 2020, c'è lo **"Smart City"**. Solo nel 2012 gli Stati Uniti hanno stanziato il 2,4% del proprio PIL nella costruzione di strade intelligenti, cioè monitorate grazie a tecnologie capaci di segnalare anomalie o incidenti, mentre l'Europa si attesta intorno al 5%. In cantiere ci sono diversi progetti legati alle Smart City e agli Intelligent Transport Systems, tra cui

l'ambizioso Connecting Europe Facility che unisce il concetto di Smart City a quello di sostenibilità ambientale e infrastrutture intelligenti e vuole rendere più comodi e facili gli scambi tra i Paesi europei sia in termini di persone che di merci. L'idea di fondo di questa tornata di innovazione, di cui le Smart City sono il soggetto principale, risiede nella Internet of Things, ossia, in questo particolare contesto, nell'uso di sensori capaci di creare intelligenza artificiale da applicare alle strade che percorriamo ogni giorno, in modo da poterle monitorare con un livello di attenzione avanzato e quindi garantire una maggiore sicurezza per gli utenti.

Sul territorio nazionale, Torino rappresenta una delle prime città italiane ad aver puntato sulla tecnologia applicata ai trasporti: dalla gestione del traffico con il progetto Si.mo.ne. (un primato, nell'ambito dell'infomobilità, riconosciuto anche in Europa) alla logistica urbana. Ovviamente le tecnologie, da sole, non possono generare benessere, è quindi fondamentale un coordinamento a livello nazionale, anche in termini normativi. Le politiche Smart City richiedono anche una generosa iniezione di competenze all'interno delle Amministrazioni locali.

La necessaria multidisciplinarietà, l'importanza dell'innovazione tecnologica, l'evoluzione dei rapporti pubblico-privato sono solo alcuni degli aspetti che mettono in luce la complessità dei nuovi modelli di riferimento e la centralità degli aspetti di formazione e costruzione delle competenze.

GABRIELE VENTURINI

DIRETTORE DELLA PIATTAFORMA SVILUPPO NUOVI BUSINESS DI LANDI RENZO

a cura di

Elisabetta Martello

Project Manager di Uniontrasporti



Le proposte imprenditoriali per una mobilità più ecosostenibile.

Trail Informa ha incontrato Gabriele Venturini, Direttore della piattaforma sviluppo nuovi business di Landi Renzo, per parlare di un'importante innovazione tecnologica, di sicuro interesse per le società impegnate nel trasporto merci su gomma. L'azienda emiliana è molto nota nel settore dei sistemi ad alimentazione alternativa e si è posta agli onori delle cronache, oltre che per la crescita industriale e le partnership con le Case Auto, anche come partner di molti Governi che nel mondo hanno deciso di implementare la propria strategia a favore di una mobilità più ecosostenibile.

1. Ing. Venturini, cosa caratterizza questa vostra nuova proposta, il Diesel Dual Fuel?

È una tecnologia pensata per rispondere a nuove esigenze di interlocutori che sino ad oggi non potevano prendere in considerazione le alimentazioni gassose: chi guida veicoli diesel. Partiamo da uno scenario attuale: l'incremento del prezzo del diesel (a dicembre 2012 +2,5% rispetto a gennaio 2012, +5% rispetto a dicembre 2011 e addirittura +29% rispetto a gennaio 2011) ha senz'altro ridotto la marginalità dei trasportatori. Noi

proponiamo una soluzione: il sistema Diesel Dual Fuel. Questa tecnologia permette infatti di diminuire i costi d'esercizio sino al 30% e le emissioni di polveri sottili (PM) e di CO₂. Inoltre, l'accesso ai centri storici, per chi trasporta merci ed in particolare per chi lo fa con veicoli diesel, è divenuto e diventerà sempre più difficile a causa delle delibere comunali e provinciali, orientate a ridurre le emissioni di particolato. È probabile che, nel prossimo futuro, anche questa tecnologia venga riconosciuta ufficialmente facente parte del perimetro green-tech e che, quindi, possa anche essa beneficiare di un libero accesso ai centri storici in occasione della loro chiusura, come oggi avviene per le auto bi-fuel. Il motore non viene alimentato dai due carburanti in maniera alternata, come avviene proprio nelle auto Bi-Fuel a benzina, ma appunto da una miscela di gasolio e metano. Il Sistema Diesel Dual Fuel Landi Renzo è installabile senza nessuna modifica al propulsore originario e garantisce le stesse prestazioni in termini di coppia e potenza erogata. Un indicatore presente all'interno dell'abitacolo consente di scegliere il tipo di alimentazione (diesel normale oppure Dual), ma segnala anche l'autonomia residua e il consumo medio; nel caso di esaurimento del metano il veicolo ritorna automaticamente a funzionare in modalità Diesel. I sistemi Dual

IVECO EUROCARGO
DDF



Motore-Engine: **F4EA0681B**
 Potenza-Power: **176 Kw**
 UE emission standard: **EURO 3**

Landirengo Dual Fuel

Serbatoio metano - CNG Tank: **180 (90+90) lt ***
 UE emission standard: **EURO 3**
 Average diesel substitution with CNG: **fino a - up to 60%**
 Sostituzione media diesel con Metano:

CO2 emissions: - 15%

PM10 emissions: - 60%

Risparmio-Savings*: > 30%

Autonomia-Range: + 20%



(*) il numero e la capacità dei serbatoi dipendono dall'allestimento del veicolo
 both the number and the capacity of the tanks depend on the fitting of the vehicle.
 (**): al prezzo corrente medio del carburante - at current Italian average fuel price



La scheda tecnica dell'automezzo Eurocargo è un esempio di applicazione del sistema Diesel Dual Fuel su mezzi di trasporto ad uso commerciale. Il contributo annuale all'impatto ambientale ed al risparmio sui costi di gestione è notevole. Con la tecnologia Dual Fuel promuoviamo logistica sempre più ecosostenibile e rispettosa dell'ambiente.

Fuel Landirengo sono già disponibili per la maggior parte dei veicoli commerciali (ad esempio intera gamma Ducato fino ad Euro4 compreso e molti modelli di motore Heavy Duty fino ad Euro 3). La rumorosità del motore viene decisamente ridotta mentre l'autonomia può essere incrementata in maniera modulare in funzione delle esigenze dell'utilizzatore.

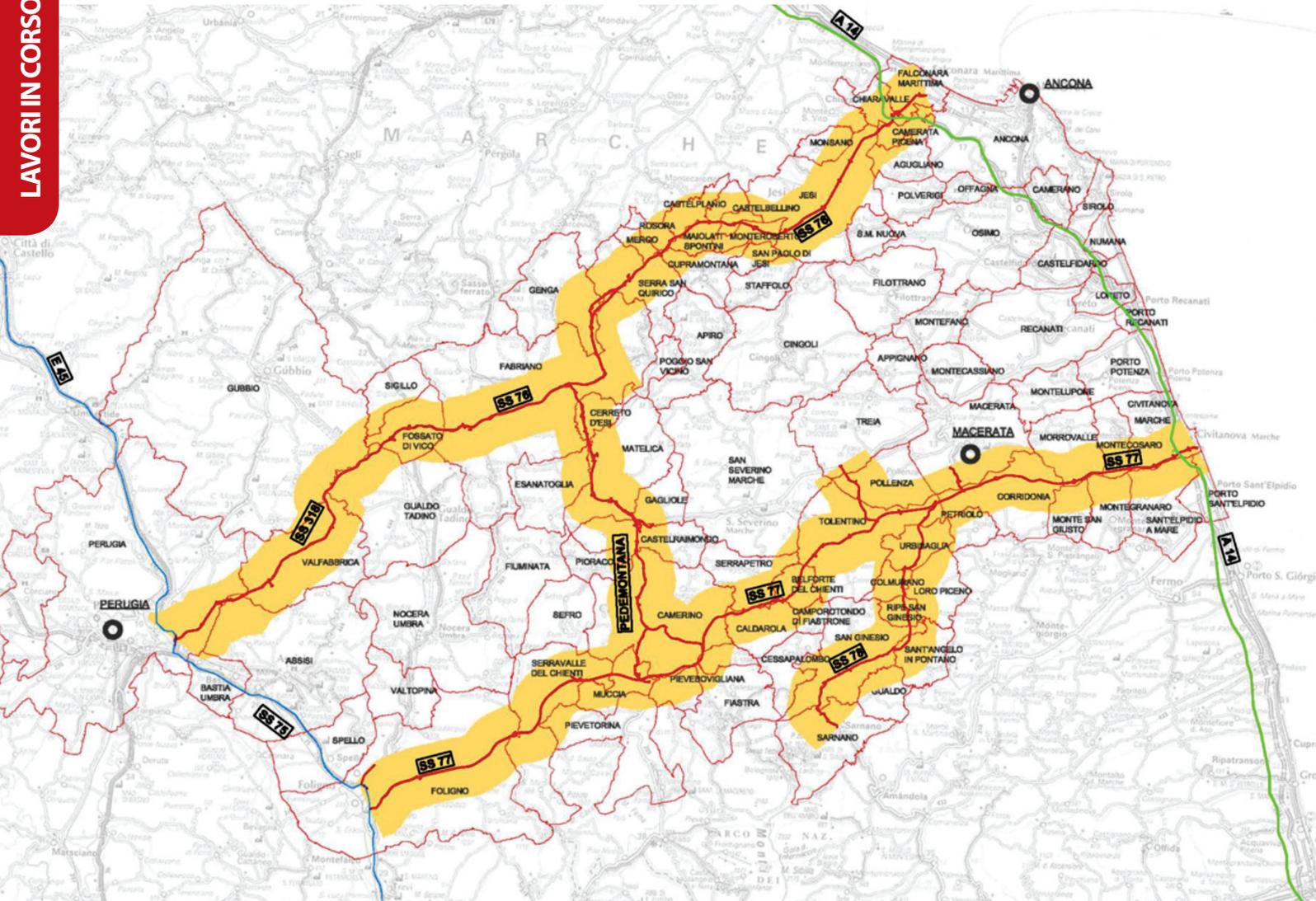
2. Davvero molto interessante. Come siete arrivati a considerare strategica questa proposta?

Landi Renzo, quotata in Borsa dal 2007, è da anni la più grande azienda mondiale per i sistemi ad alimentazione gassosa, con un market share internazionale di oltre il 30%. Ampliare i target di mercato è una delle nostre strategie di crescita e ciò avviene con notevoli investimenti in Ricerca & Sviluppo, tra i quali la prossima inaugurazione di un grande centro R&D nei prossimi

mesi, futuro punto di riferimento con pochissimi paragoni in Europa. Il sistema Dual Fuel, come spiegavo prima, risponde ad esigenze concrete di interlocutori per noi anche nuovi, ma oggettivamente interessati a questo tipo di soluzione. Mi riferisco quindi non solo alle auto dei privati, ma anche ai vettori che trasportano merci, alle flotte di autobus urbani ed extra-urbani, ai veicoli compattatori dei rifiuti: esigenze comuni di risparmio economico e minor impatto inquinante.

3. La vostra società è storicamente impegnata nella mobilità ecologica, giusto?

Sì, in effetti si tratta di una costante che caratterizza tutti i 60 anni di vita aziendale. Il nostro fondatore, Renzo Landi, era dotato di creatività, ma anche di lungimiranza. A cavallo tra gli anni '60 e '70, in largo anticipo sui tempi attuali, egli enfatizzava il minor impatto ambientale di GPL e metano rispetto ai carburanti tradizionali, e lo faceva sia di persona che sui cataloghi della propria azienda. Oggi verificiamo quanto in ciò fosse un assoluto precursore. Se sino agli anni '90 i vantaggi per gli utenti in termini di risparmio hanno determinato la crescita costante dell'alimentazione alternativa a GPL e metano, negli ultimi due decenni lo sviluppo di una forte sensibilità dell'utente finale e delle istituzioni verso l'ambiente ha rappresentato un volano aggiuntivo allo sviluppo del settore. Landi Renzo è fortemente orientata allo sviluppo continuo della propria attività, perseguito mediante una costante attenzione all'attività di ricerca e sviluppo, finalizzata alla produzione di nuovi componenti e sistemi e all'evoluzione di quelli esistenti. Tale attività viene affidata ad un team interno di ingegneri e tecnici, che rappresentano il 20% del totale dei dipendenti. I nostri investimenti hanno quindi prodotto non solo la tecnologia Dual Fuel, ma anche la prossima omologazione di un sistema per ibridizzare in senso elettrico i veicoli, a prescindere dal carburante che utilizzano. Infine, già da anni abbiamo attivato una attività di ricerca sulle celle a combustibile, che utilizzano l'idrogeno come vettore d'energia per i motori elettrici. In definitiva, il nostro impegno è orientato all'obiettivo di proporre a diverse tipologie di clienti una gamma tecnologica che comprenda tutte le soluzioni per il trasporto ecologico. Ricordo poi la fondazione, nel 2006, di Landirengo Corporate University una scuola aziendale di alto profilo che, tra gli obiettivi, ha il trasferimento all'esterno del know-how utile a diffondere una maggiore sensibilità nei confronti del rispetto dell'ambiente, in un'ottica di Responsabilità Sociale d'Impresa. La Corporate University ha un Direttore che coordina un Comitato Scientifico; quest'ultimo fornisce indicazioni sulle direzioni da intraprendere, alla luce dell'evoluzione dello scenario internazionale e tecnologico e suggerisce iniziative formative e informative utili a sviluppare le capacità e le competenze necessarie.



QUADRILATERO UMBRIA-MARCHE: COME PROCEDONO I LAVORI

a cura di

Rosanna Guzzo

Project Manager di Uniontrasporti

Il centro della nostra penisola è stato storicamente infrastrutturato più per agevolare gli spostamenti in direzione nord-sud che per permettere i movimenti di tipo trasversale. Il risultato è che ancora oggi ci sono territori isolati o comunque con un'accessibilità limitata, che compromette il normale svolgimento della vita degli abitanti e lo sviluppo pieno dell'economia.

Le Marche e l'Umbria aspettano il completamento del cosiddetto progetto Quadrilatero da decenni. Si tratta di una serie di

infrastrutture viarie - il cui nome evoca la forma geometrica formata dai loro tracciati - dello **sviluppo complessivo di circa 160 km**, che, una volta ultimate permetteranno di avvicinare i territori, i suoi abitanti e i suoi prodotti, alle principali dorsali del paese, e con esse i mercati di scambio, nazionali ed europei. Nel dettaglio vanno a comporre il Quadrilatero le due trasversali, da Perugia ad Ancona e da Foligno a Civitanova Marche, e la Pedemontana delle Marche, in direzione nord-sud, da Fabriano a Muccia/Sfercia, più quattro ulteriori interventi atti a migliorare l'accessibilità puntuale di altrettante zone interne (Macerata, San Severino Marche, Sarnano, Pontecentesimo).

Innovativa e particolare è la forma di **Partenariato Pubblico Privato** messo a punto dalla società pubblica di progetto Quadrilatero Marche Umbria spa per reperire i fondi residui rispetto al finanziamento pubblico disponibile per gli interventi, che si fermerà all'85% del complessivo valore dell'opera, valutato in circa **2,1 miliardi di euro**. E' stato predisposto un Piano di Area Vasta, individuando 15 aree leader, tramite il quale si prevede di "catturare", nell'arco temporale di trent'anni, parte del valore complessivo derivante dalla realizzazione del progetto ed in particolare dall'insediamento di nuove aree produttive adiacenti alla infrastruttura viaria. Il contributo dei privati all'opera sarà concretizzato attraverso le seguenti fonti:

- i **canoni di concessione** per la realizzazione e gestione dei nuovi insediamenti produttivi;
- l'**imposta comunale** sui nuovi insediamenti produttivi (ex ICI, attuale IMU);
- parte degli **oneri di urbanizzazione** dei nuovi insediamenti;
- il **diritto annuale** degli esercizi di riferimento da pagare alle **Camere di commercio** (che potrà essere anche aumentato rispetto all'attuale fino a un massimo del 20%);
- la vendita dei **materiali di risulta** provenienti dalla realizzazione delle infrastrutture viarie.

I primi cantieri di questo intervento sono partiti, dopo anni di stop e rinvii, nel 2007, per giungere a fine 2009 all'apertura al traffico dei primi 2,7 km di strada ammodernata a 4 corsie sulla SS 77 tra Collesentino e Pontelatrate, provocando nella zona un significativo decongestionamento del traffico, soprattutto di quello pesante.

Ad oggi i cantieri aperti sono tanti e interessano il 41% dell'estensione complessiva del Quadrilatero. Sulla direttrice Perugia-Ancona, costituita dalle statali 318 e 76, dal 2009 sono in corso i lavori su tre tratti, ad opera della società di progetto DIRPA che porteranno alla realizzazione di quattro corsie con un investimento di circa 500 milioni di euro:

- Pianello-Valfabbrica, la cui apertura è prevista per dicembre 2013;
- Fossato di Vico-Cancelli, la cui fine dei lavori è indicata per marzo 2015;
- Albacina-Serra San Quirico, che sarà aperta al traffico a settembre 2014.

Contemporaneamente, sono partiti anche i lavori di realizzazione di una superstrada a quattro corsie per un miliardo di euro di investimento, sul tratto più impegnativo dell'intero sistema viario, in termini di opere d'arte necessarie (il 60% infatti sarà in galleria): quello compreso tra **Foligno e Pontelatrate, sulla SS 77**. Per attraversare l'Appennino umbro-marchigiano è prevista la realizzazione delle due gallerie naturali più lunghe del percorso, quella di Sostino e quella di Varano, rispettivamente di 2,8 e 3,5 km, i cui scavi sono stati completati all'inizio del 2012. Da cronoprogramma, tutto il tratto, i cui lavori sono affidati alla società di progetto Val di Chienti, sarà concluso ed aperto al traffico nei primi mesi del 2014.

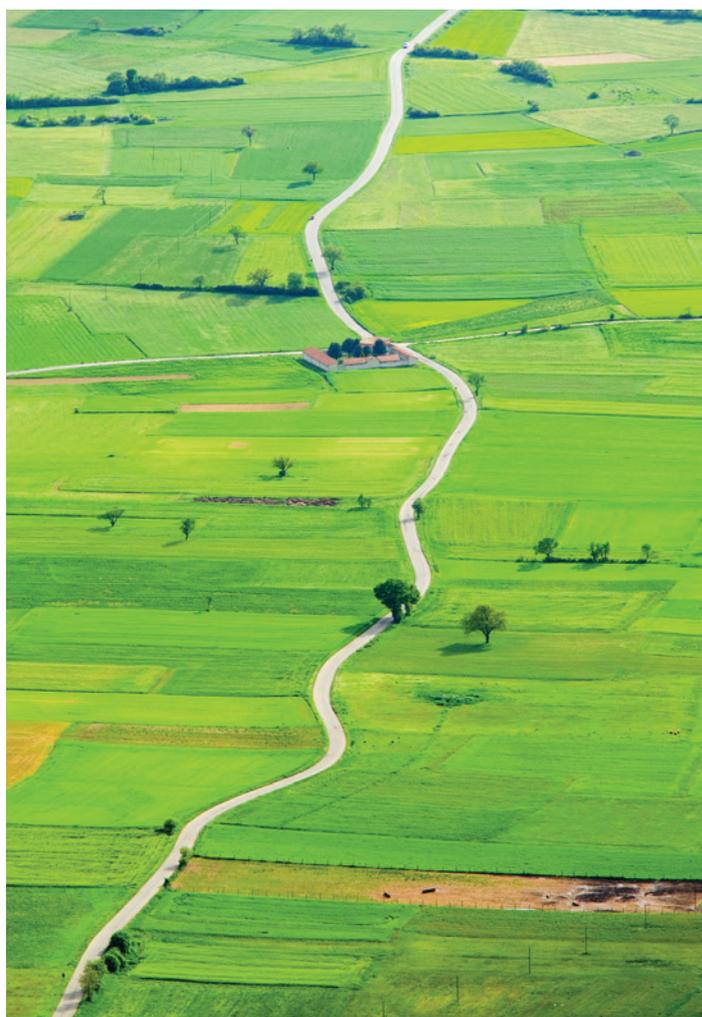
Risulta **in fase di progettazione più della metà degli assi**

Il progetto "Quadrilatero Umbria-Marche" si propone di avvicinare geograficamente le due regioni attraverso dei collegamenti viari che miglioreranno l'accessibilità alle aree interne del territorio attraversato dall'Appennino. Queste infrastrutture si innesteranno con il corridoio europeo Helsinki - La Valletta e potranno collegarsi in modo efficiente con l'Europa.

Il potenziamento viario avrà ricadute positive sul contesto sociale ed economico legate allo sviluppo delle attività produttive e del mercato del lavoro, nonché sul miglioramento della qualità della vita attesa dalla aumentata accessibilità alle aree urbane.

che compongono il progetto Quadrilatero (57%). I cantieri dovrebbero essere aperti nelle prossime settimane sul **tratto Pontecentesimo-Foligno sulla SS 3**, in quanto il progetto esecutivo risulta completato. Il prossimo marzo 2013 è previsto anche l'avvio dei lavori della Pedemontana, ed in particolare del tratto più a nord compreso tra **Fabriano e Matelica**, il cui progetto esecutivo è stato approvato dal Consiglio d'Amministrazione della società di progetto Quadrilatero il 19/12/2012. Al Contraente generale Val di Chienti sono affidati i lavori, il cui costo è di 90,2 milioni di euro ed interamente finanziati dalla Regione Marche, che porteranno alla realizzazione di una strada a scorrimento veloce, con sezione di tipo C, ossia due corsie complessive di ampiezza ciascuna pari a 3,75 metri.

Questa importante e attesa opera, che da cronoprogramma vedrà la chiusura dell'ultimo cantiere entro la primavera del 2015, resta un esempio di collaborazione tra istituzioni pubbliche e privati: la sua realizzazione è, infatti, in corso grazie alla messa in campo di risorse economiche e concertative da parte dei vari soggetti interessati. Da sottolineare, nell'operazione, il ruolo delle **Camere di commercio locali**, che riconoscendo l'assoluta necessità di queste opere per i territori interessati, hanno destinato a questi interventi infrastrutturali il diritto annuale che percepiscono da parte di ciascuna impresa iscritta o annotata nel Registro delle imprese (come previsto dall'art. 18 della Legge 580/93 e successive modificazioni).



Lo stato di attuazione delle diverse tratte che compongono il progetto Quadrilatero

	TRATTE	ESTENSIONE (KM)	STATO ATTUAZIONE
LAVORI CONCLUSI	SS77 Collesentino – Pontelatrive	2,7	Inaugurato 03-12-2009
	SS77 Foligno – Pontelatrive	34,7	Avvio cantieri 09/11/2009
LAVORI IN CORSO	SS76 Serra S. Quirico – Albacina, Fossato di Vico – Cancelli	22,3	Avvio cantieri 16/02/2009
	SS318 Pianello – Valfabbrica	8,1	Avvio cantieri 25/05/2009
LAVORI IN PROGETTAZIONE	Intervalliva Macerata	3	Prog. Def. in corso di istruttoria interna
	Intervalliva Tolentino – San Severino	7,2	Prog. Def. in corso di istruttoria interna
	SS78 Sforzacosta – Sarnano	31	Prog. Def. in corso di istruttoria interna
	Allaccio SS 77 - SS3 Foligno	8	Prog. Def. prossima Conferenza di Servizi
	Allaccio SS77 - SS16 Civitanova Marche	1,3	Prog. Def. in corso Conferenza di Servizi
	Pedemontana Matelica - Muccia/Sfercia	10	Prog. Def. conclusa procedura Conferenza di Servizi
	Pedemontana Fabriano - Matelica nord	25	Prog. Esec. completato. Prossima apertura cantieri
SS3 Pontecentesimo – Foligno	5	Prog. Esec. completato. Prossima apertura cantieri	

IN VIGORE DALL'INIZIO DEL 2013 IL **DECRETO SVILUPPO BIS**

Con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale n. 294/2012 del 19 ottobre 2012, il Decreto Sviluppo bis (DL179/2012) è diventato operativo a tutti gli effetti. Con esso entrano in vigore una serie di interventi diretti ad aumentare la cultura e l'identità digitale degli italiani e a modificarne i rapporti con la pubblica amministrazione. Viene introdotta nell'ordinamento la definizione di impresa innovativa (start-up) e vengono corrette alcune norme sugli appalti pubblici, più una serie di interventi sulle infrastrutture. Tutto ciò sempre con l'obiettivo di porre in essere misure urgenti per la crescita del Paese.



Agenda digitale,
creazione di imprese
innovative, nuovi
strumenti fiscali per
agevolare la realizzazione
di opere infrastrutturali ed
altro ancora al centro del
provvedimento.

Uno degli ultimi atti del Governo Monti è stata l'approvazione del c.d. DL Crescita 2.0 che, insieme a misure già avviate per la scuola e la PA, nonché ai bandi di gara per le Smart Cities & Communities cerca di portare l'Italia ai livelli dei competitors europei. Al centro del documento vi è l'**Agenda digitale**. In effetti lo Stato promuove lo sviluppo dell'economia e della cultura digitali, definisce politiche di incentivo alla domanda di servizi digitali e favorisce l'alfabetizzazione informatica, nonché la ricerca e l'innovazione tecnologiche, quali fattori essenziali di progresso e opportunità di arricchimento economico, culturale e civile.

L'Agenda prevede di completare la copertura **banda larga** (almeno 2 Megabit) entro il 2013 e di fare un po' di **banda ultra larga**. Per quest'ultima nel decreto sono previste agevolazioni per chi scava: si dimezzano i tempi per le varie autorizzazioni e si riducono del 75% i costi di scavo ricorrendo alle mini trincee e non più a quelle tradizionali. Si pone attenzione anche alle

misurazioni elettromog, riducendo i valori di immissione dei campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici permettendo una maggiore diffusione della nuova tecnologia LTE (Long Term Evolution). Agli operatori di telecomunicazione viene concesso l'accesso alle parti comuni degli edifici per mettere in posa la fibra ottica ma avranno l'onere di ripristinarle a proprie spese. Si individuano 150 milioni di euro da destinare ad interventi nelle aree del Centro Nord, che si vanno ad aggiungere ai circa 600 milioni, già disponibili, per il Sud.

Si va, quindi, verso la digitalizzazione e l'innovazione economica del Paese, ma anche verso un sostanzioso risparmio economico. Secondo la School of Management del Politecnico di Milano si

il conferimento degli indirizzi e degli stradari comunali. Nasce il **documento digitale unico**, in formato tessera, che andrà a sostituire la carta d'identità e la tessera sanitaria. I cittadini potranno, così, dotarsi gratuitamente di uno strumento che gli permetta di accedere facilmente a tutti i servizi online della PA. Ed ancora; ogni cittadino potrà scegliere di comunicare con la Pubblica Amministrazione esclusivamente attraverso la PEC, il c.d. **domicilio digitale**, attivo dal 1° gennaio di quest'anno. Le imprese individuali dovranno fornire obbligatoriamente tale indirizzo al momento di iscrizione nel Registro delle imprese o all'Albo delle imprese artigiane al fine di ridurre notevolmente i tempi e gli oneri per gli adempimenti burocratici.



stima che si avranno risparmi per 20 mld e maggiori entrate per 5 mld di euro in tre anni grazie all'Agenda Digitale.

Viene istituita l'**Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente (Anpr)**, un centro unico di gestione dei dati che andrà a sostituire l'Indice Nazionale delle Anagrafi (Ina) e l'Anagrafe della popolazione italiana residente all'estero (Aire). In tal modo l'ISTAT potrà effettuare con cadenza annuale il censimento generale della popolazione e delle abitazioni, realizzando anche l'Archivio nazionale delle strade e dei numeri civici, utilizzando

Anche la **PA dovrà digitalizzarsi**: i dati dovranno essere forniti open data, ovvero in formato usufruibile da chiunque; le comunicazioni tra le diverse amministrazioni pubbliche e tra PA ed i privati dovranno avvenire esclusivamente per via telematica. Rientrano in tale disposizione la trasmissione dei certificati di malattia e di congedo parentale nel settore pubblico. Per garantire una maggiore trasparenza e tempi più celeri tutte le procedure di acquisto di beni e servizi da parte della PA dovrà avvenire esclusivamente per via telematica, mentre la stessa sarà obbligata ad accettare, insieme agli operatori che

gestiscono servizi pubblici, **pagamenti in formato elettronico** a prescindere dall'importo della singola transazione. La disposizione sui pagamenti elettronici si applicherà dal 1° gennaio 2014 anche per chi effettua attività di vendita di prodotti e di prestazione di servizi, anche professionali.

Le novità del decreto riguardano anche la scuola. Vengono istituiti servizi ed innovazioni per favorire l'**istruzione digitale**. Dall'anno accademico 2013-2014, nelle università verrà introdotto il **fascicolo elettronico dello studente** che permetterà di raccogliere tutti i documenti, gli atti e i dati relativi al percorso di studi; verrà favorita la dematerializzazione dei flussi informativi tra i vari atenei al fine di facilitare la mobilità degli studenti fra gli stessi. Sempre a partire dall'anno accademico 2013-2014, nelle scuole sarà possibile adottare **libri di testo in formato esclusivamente elettronico**, oppure abbinato alla versione cartacea. Laddove, poi, vi sono centri territoriali isolati o piccoli (basti pensare ad esempio ai comuni montani) dove risulta difficile formare classi, sarà possibile istituire **centri scolastici digitali** tramite apposite convenzioni con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, che consentano il collegamento multimediale e da remoto degli studenti alle classi scolastiche.

Nel campo delle cure sanitarie, il decreto sviluppo bis istituisce il **fascicolo unico sanitario** nel quale saranno riportati tutti i dati di tipo sanitario e le strutture cliniche potranno conservare le cartelle cliniche solo in formato digitale. Vengono accelerati i tempi per le **prescrizioni mediche digitali** e viene stabilita la loro spendibilità su tutto il territorio nazionale.

Per quanto riguarda i **procedimenti civili**, è disposto che le comunicazioni e le notificazioni a cura della cancelleria saranno effettuate esclusivamente per via telematica su posta certificata, qualora il destinatario è munito di un indirizzo PEC, così come avverrà nei **processi penali** per le notifiche a persona diversa dall'imputato. Anche nel fallimento, le comunicazioni dei momenti essenziali della **procedura fallimentare** avverranno per via telematica.

La Sezione VII del Decreto Legge è, invece, dedicata alla **Ricerca, Innovazione e Comunità Intelligenti**. Vengono promossi la definizione e lo sviluppo di grandi progetti strategici di ricerca e innovazione connessi alla realizzazione dell'Agenda digitale italiana e in conformità al programma europeo Horizon2020, con l'obiettivo di favorire:

- lo sviluppo delle comunità intelligenti;
- la produzione di beni pubblici rilevanti;
- la rete a banda ultralarga, fissa e mobile e i relativi servizi;
- la valorizzazione digitale dei beni culturali e paesaggistici;
- la sostenibilità ambientale, i trasporti e la mobilità;
- la difesa e la sicurezza.

Per lo sviluppo dei grandi progetti strategici di ricerca sono individuati 70 milioni di euro disponibili dal Fondo per la

crescita sostenibile e massimo 100 milioni di euro dal Fondo per gli investimenti in ricerca scientifica e tecnologica (FIRST). Nell'ambito del decreto Crescita 2.0 sono, inoltre, presenti disposizioni dirette a favorire la crescita sostenibile, lo sviluppo tecnologico, l'occupazione, in particolare giovanile, con riguardo alle **imprese start-up** innovative, intese come le società di capitali, anche sotto forma di cooperativa, non quotate in borsa la cui maggioranza del capitale sociale e dei diritti di voto nell'assemblea ordinaria sia detenuta da persone fisiche. E' altresì necessario che le società debbano essere costituite ed operare da non più di 48 mesi, avere la loro sede principale degli affari in Italia e non aver distribuito utili. Inoltre, il totale del valore della produzione annua, dopo il secondo anno di attività, non deve superare i 5 milioni di euro e le start up devono avere quale oggetto sociale esclusivo lo sviluppo e la commercializzazione di prodotti o servizi innovativi ad alto valore tecnologico. Infine le società innovative non devono essere state costituite per effetto di una fusione, scissione societaria o a seguito di cessione di azienda o di ramo di azienda. Inoltre le start up devono soddisfare uno dei seguenti criteri:

1. sostenere spese in ricerche e sviluppo in misura pari o superiore al 30% del maggiore tra il costo ed il valore della produzione;
2. impiegare personale altamente qualificato per almeno un terzo della propria forza lavoro;
3. essere titolare o licenziatario di almeno una privativa industriale.

Infine, per consentire una gestione più flessibile e più funzionale alle esigenze di governance tipiche delle start up, soprattutto se costituite in forma di Srl, sono introdotte, inoltre, una serie di facoltà, come ad esempio la possibilità di dar vita a contratti di lavoro a tempo determinato, la prima volta per almeno 6 mesi; nel periodo tra i 6 mesi ed i 3 anni sono possibili dei rinnovi contrattuali senza soluzione di continuità, dal 4° anno in poi occorre l'assunzione a tempo indeterminato e la possibilità di remunerare il lavoratore anche con quote della società (stock options).

Ulteriori misure per la crescita sono previste a partire dalla Sezione X del decreto legge; per favorire la realizzazione di **nuove opere infrastrutturali** di importo superiore a 500 milioni di euro mediante l'utilizzazione dei contratti di partenariato pubblico privato, la cui progettazione definitiva sia approvata entro il 31 dicembre 2015, è riconosciuto un **credito di imposta** fino al 50% a valere sull'IRES e sull'IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera. Viene, infine, istituito lo **Sportello unico per l'attrazione di investimenti esteri** al fine di agevolare le imprese che vogliono realizzare investimenti di tipo produttivo e industriale sul territorio italiano.



LOGISTICA, UNA RISORSA DA SFRUTTARE PER PRATO

DA UN'INDAGINE DELLA CAMERA DI
COMMERCIO EMERGE CHE CI SONO
OPPORTUNITÀ DI CRESCITA MA SERVE
UNA STRATEGIA

E' dedicata alla "Efficienza della logistica all'interno dell'area metropolitana" l'indagine promossa dalla Camera di commercio di Prato e realizzata da Uniontrasporti con la collaborazione dell'Interporto della Toscana Centrale e con il coinvolgimento di alcune imprese del settore che si sono rese disponibili a farsi intervistare per individuare punti di forza e debolezza del nostro sistema logistico.

L'indagine focalizza la sua attenzione sull'offerta di servizi di trasporto e logistica all'interno dell'area metropolitana, tramite interviste dirette ad alcune aziende leader del settore anche a livello nazionale e alcune imprese che invece operano a livello locale.

Tra le maggiori criticità segnalate ci sono fattori contingenti, come il costo del carburante, e altri oggettivi, come la difficoltà della viabilità sull'Appennino. Emerge anche uno scarso utilizzo del trasporto su rotaia, mentre si evidenziano i rapporti con il porto di Livorno e di La Spezia, che restano i due punti

privilegiati per il contatto con i mercati asiatici.

L'indagine evidenzia anche possibili soluzioni alle criticità individuate. Se da una parte le imprese che operano nel settore e che utilizzano l'Interporto della Toscana Centrale lamentano una scarsa varietà di portafoglio legato prevalentemente alla presenza di una clientela quasi esclusivamente legata al mondo della moda, allo stesso tempo una maggiore interazione con il trasporto su rotaia e un'intensificazione dell'utilizzo di sistemi tecnologicamente avanzati per la gestione della movimentazione delle merci, potrebbero portare risultati positivi. Anche la gestione associata tra imprese di alcuni servizi comuni oppure la nascita di consorzi tra imprese che hanno obiettivi simili potrebbero aiutare a sviluppare maggiormente il settore della logistica nell'area pratese, che resta strategicamente molto importante per la sua centralità all'interno dell'area metropolitana e toscana, ma che necessita di una strategia più efficace per poter crescere e diventare una reale opportunità di crescita per il territorio.

PUNTI DI FORZA

- Posizione geografica strategica del territorio pratese
- Presenza di un interporto a 3 km dal casello autostradale
- Presenza del distretto tessile più grande in Italia
- Presenza dei porti di Livorno e La Spezia per gli approvvigionamenti asiatici
- Organizzazione logistica integrata al completo servizio del cliente
- Disponibilità ad investire in nuove strutture e competenze
- Elevata capacità di seguire e interpretare i mutamenti del mercato, cogliendone e sviluppandone le diverse opportunità (diversificazione del prodotto)
- Produzione in piccoli lotti, molto vari e con ridotti tempi di consegna

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Perentorietà delle aziende clienti sul servizio just in time
- Frazionamento dei punti di prelievo/consegna e conseguente dispersione del trasporto
- Transit time: mezzo di trasporto "prigioniero" nelle operazioni di carico e scarico
- Vincoli infrastrutturali legati all'orografia regionale (Appennino)
- Trasporto su ferro inconciliabile con le esigenze di flessibilità delle tracce orarie e di restituzione dell'unità di carico e con la merce trasportata (prettamente groupage)
- Poco portafoglio: operatori con clienti quasi esclusivi e legati alla moda
- Limitata operatività degli uffici doganali rispetto agli orari di apertura e mancanza di una regolamentazione uniforme sul territorio nazionale
- Cultura imprenditoriale improntata all'individualismo e disomogeneità dimensionali delle aziende

OPPORTUNITA'

- Ultimazione e accelerazione dei lavori di completamento dell'Interporto di Prato
- Snellimento della burocrazia
- Creare sinergie tra imprese (per es. consorzi)
- Coordinamento e razionalizzazione delle attività comuni all'interno dell'Interporto (per es. costi di gestione, sicurezza...)
- Incentivare l'utilizzo del trasporto su ferrovia
- Sviluppare l'innovazione (per es. informatizzazione dei processi aziendali, banda larga)

MINACCE

- Sfiducia nel sistema politico-istituzionale e nella pubblica amministrazione
- Intermodalità poco incentivata a livello politico e culturale
- Poca negoziabilità dei contratti di servizio (basati solo sul costo e non sulla qualità) e patteggiamento al ribasso sui pagamenti
- Pagamenti a lunghissima scadenza a oltre 90 giorni contro costi immediati (carburante, pedaggi, autisti, leasing, ecc.)
- Lentezza di realizzazione delle opere infrastrutturali e logistiche (per es. completamento interporto di Prato)
- Troppa concorrenza rispetto alla domanda e mancanza di professionalità tra le imprese di trasporto (competizione sleale nel cabotaggio stradale)



INFRASTRUTTURE:

LA CRISI COLPISCE IL MERCATO DELLE OPERE PUBBLICHE E IL PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO.

L'aggravarsi della crisi nel 2012 e i tagli alla spesa pubblica colpiscono il mercato delle opere pubbliche: gli importi dei lavori messi in gara scendono dai 30,7 miliardi di euro del 2011 ai 24 del 2012, con una flessione del 21,7%. Nel solo mese di dicembre la flessione è stata del 28%. A differenza di quanto accaduto negli scorsi anni, la flessione colpisce tanto le opere pubbliche di sola esecuzione, sino a ieri principali protagoniste della crisi, quanto anche il partenariato pubblico e privato, il settore su cui tanto si punta per rilanciare la spesa infrastrutturale del paese. Anzi il crollo del partenariato pubblico e privato - in base ai dati dell'Osservatorio Nazionale promosso da Unioncamere, Utpf-Dipe e Ance e realizzato da Cresme Europa Servizi - è ancora maggiore: si passa dai 13,3 miliardi di euro di lavori messi in gara nel 2011, agli 8,7 del 2012. Una flessione del 34,7%.

E all'origine di questo notevole calo vi è innanzitutto il crollo, dopo un biennio espansivo, delle grandi opere di importo superiore a

50 milioni di euro da realizzare in PPP che, in un anno, si sono ridotte del 39,7%.

Al calo degli importi non corrisponde la flessione della domanda, che al contrario continua a crescere anche nel 2012, spinta soprattutto dai Comuni e da altri soggetti che operano a livello locale. Il problema, però, è che essa fa sempre più fatica a concretizzarsi. Non a caso per le opere in PPP aggiudicate le cose sono andate ancora peggio: si passa da 796 gare aggiudicate nel 2011 a 642 nel 2012 (-19,3%) e da 8,3 miliardi di euro a 3,8 (-54%).

Sviluppare programmi di analisi, assistenza e conoscenza tecnica diventa quindi una variabile strategica in questa difficilissima fase di mercato, per delineare le possibili operatività e le sinergie che possono consentire alla crescente domanda di partenariato pubblico e privato di svolgere un ruolo di volano per il rilancio del Paese. Per approfondimenti si può scaricare il rapporto annuale sul PPP 2012 dal sito infopieffe.it.

INFRASTRUTTURE PER LA BANDA LARGA IN PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO

MANUALE D'USO PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI DI INFRASTRUTTURA A BANDA LARGA IN PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO

I servizi innovativi abilitati dalle reti a banda larga e ultra larga hanno un impatto positivo sulle imprese e sullo sviluppo del business, in termini sia economici che sociali, come dimostrato da diversi studi. La disponibilità di reti di telecomunicazioni a banda larga e ultra larga costituisce un importante strumento di sviluppo a disposizione dei territori e dei sistemi economici locali per le ricadute positive dal punto di vista di crescita economica, di aumento della competitività delle imprese, di sviluppo di nuovi posti di lavoro e di miglioramento della qualità della vita.

Queste nuove reti richiedono una posa più o meno capillare sul territorio della fibra ottica i cui costi sono in gran parte dovuti alle opere civili (scavi, cavidotti, ...) e gli investimenti necessari per una copertura totale del nostro Paese sono significativi.

Alcuni degli operatori di telecomunicazione attualmente presenti in Italia hanno in programma piani di cablaggio in fibra ottica che però riguardano le aree dove esiste una potenziale domanda di servizi a banda larga, generalmente aree metropolitane o comunque aree urbane, tale da ripagare gli investimenti in tempi compatibili con le aspettative degli azionisti. C'è il rischio concreto che numerose aree a forte insediamento produttivo, generalmente esterne ad aree urbane, possano venirsi a trovare in situazione di digital divide. Dall'altra parte, l'impiego delle risorse pubbliche, peraltro limitate, deve sottostare ad una serie di regole. Questo comporta definire delle priorità degli interventi e cercare di coinvolgere il più possibile i privati attraverso forme di partenariato pubblico privato (PPP) per intervenire in queste aree se non a "fallimento di mercato", certo meno appetibili per investimenti esclusivamente privati.

Negli ultimi anni è cresciuto molto l'interesse delle Camere di commercio per il tema della banda larga e ultra larga, infrastruttura indispensabile per la competitività delle nostre imprese, con enormi potenzialità, ma che forse sconta ancora una ridotta consapevolezza delle grandi opportunità che

offre. Allo stesso tempo le Camere di commercio sono da anni impegnate nel dare il proprio contributo all'infrastrutturazione del Paese e sono pronte a fare la loro parte anche per lo sviluppo di questa infrastruttura.

Partendo da queste considerazioni Unioncamere ha pensato di mettere a punto un vero e proprio "Manuale d'uso" che possa supportare le Camere di commercio e le altre amministrazioni pubbliche nella realizzazione di interventi infrastrutturali in tema di reti a banda larga e ultra larga, finanziando l'intervento in partenariato pubblico privato (PPP). Questa iniziativa va a completare il quadro degli "strumenti" (moduli formativi destinati agli imprenditori per diffondere la cultura sul digitale e sui servizi innovativi, mappatura puntuale della situazione delle infrastrutture a banda larga e ultra larga, studi di fattibilità per interventi di infrastrutturazione di specifiche zone industriali) che Uniontrasporti mette a disposizione delle Camere di commercio per supportarle nell'azione di inclusione digitale delle imprese associate, di indirizzo e contributo al processo di trasformazione infrastrutturale del territorio.

Il Manuale è disponibile sul sito uniontrasporti.it.



TRAIL | LAZIO



TRAIL LAZIO
OSSERVATORIO REGIONALE SULLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA
SEBASTIANO BEGIORRE, ANTONIO BIANCHI, ANTONIO DI LORO, ANTONIO DI LORO E FIORENTINO

cerca nel sito

UNIONCAMERE LAZIO
CAMERE DI COMMERCIO DEL LAZIO

HOME CHI SIAMO SERVIZI NEWS LINKS CONTATTI

INFRASTRUTTURE

- Interporti
- Aleri Nodi Logistici
- Aeroporti
- Viabilità
- Porti
- Ferrovie

PROVINCE

- Frosinone
- Latina
- Rieti
- Roma
- Viterbo

RICERCA INFRASTRUTTURE E INTERVENTI

MONITORAGGIO ENTI DI GESTIONE DOCUMENTI

selezionare [v] tipologia [v] categoria [v]
tipologia [v] localizzazione [v] stato dell'opera [v]
carica [v] cerca

NEWS

08/10/2012
FIUMICINO: FIRMA LA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE
Il presidente dell'Unione Provinciale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta ed il sindaco del Comune di Fiumicino hanno firmato un...

26/07/2012
FIUMICINO, AL VIA IL NUOVO AEROPORTO. COSTERA 12 MILIARDI
ROMA - Aeroporti di Roma ha presentato oggi il master plan definitivo dello sviluppo al 2044 del nuovo aeroporto di Fiumicino. L'annuncio da Vinci ha...

25/07/2012
"I LOW COST DI CIAMPINO SU FIUMICINO, LA CRISI CANCELLA VITERBO"
"La difficile situazione economica che sta attraversando il nostro Paese ci costringe a rivedere il piano..."

SERVIZI

LE ULTIME INFRASTRUTTURE INSERITE

INTERPORTO DI FIUMICINO
L'interporto di Fiumicino si estende a 4 chilometri dal terminal aereo Cargo City dell'aeroporto di Fiumicino, nel comune di Fiumicino ed a 16 chilometri dal GRA. L'infrastruttura sarà una stazione di accesso diretto dall'autostrada Roma - Civitavecchia, a pochi...

PORTO DI GAETA
Il porto costituisce una struttura essenziale per la logistica dei trasporti del Lazio meridionale, con un bacino medio-termale, con un bacino medio-termale per il cataneggio nel basso medio-termale. Il porto dispone di 800 m di assenti e 12 mila mq di piazzale con 200 prese frigo a temperatura...

IN COLLABORAZIONE CON

BENVENUTO NEL TRAIL LAZIO, IL NUOVO OSSERVATORIO REGIONALE SULLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA PRESENTI SUL TERRITORIO LAZIALE.

Il cuore del sistema Trail LAZIO è il monitoraggio attraverso il quale è possibile ricercare le infrastrutture provinciali e gli interventi previsti. Il Trail LAZIO monitora ciò che succede territorialmente e fornisce all'utente la conoscenza tramite l'acquisizione dei dati e la consapevolezza del processo di pianificazione e realizzazione delle opere.