

UNIONCAMERE

CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA

Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture



TRAIL INFORMA

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

N.3 | LUGLIO 2013

FOCUS

Nuove "vie" per lo sviluppo:
le reti ciclabili

Infrastrutture e connettività
in Lombardia

Novità

SPAZIO ICT

Dalla banda ultra larga alle smart city

INTERVISTA

Alessandro Cardì

Direttore Centrale Infrastrutture Aeroporti, Enac

LAVORI IN CORSO

CIM di Novara, un piano strategico
per diventare leader

WWW.TRAIL.UNIONCAMERE.IT



TRAIL INFORMA

UNIONTRASPORTI

PRESIDENTE

Antonio Paoletti

DIRETTORE TECNICO

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.3-2013
PERIODICO TRIMESTRALE

Tel. 02-3658.2880
Fax 02-3658.2888
email: info@uniontrasporti.it

Progetto grafico: COMCENTRICA SRL

Tutte le immagini sono protette da ©Copyright.



IN QUESTO NUMERO

03

EDITORIALE

Turismo e porti leve per lo sviluppo del mezzogiorno

05

FOCUS 1

Nuove "vie" per lo sviluppo: le reti ciclabili

08

SPAZIO ICT

Dalla banda ultra larga alle smart city

12

FOCUS 2

Infrastrutture e connettività in Lombardia

15

LE STATISTICHE DI TRAIL

I traffici portuali 2012

18

LAVORI IN CORSO

CIM di Novara, un piano strategico per diventare leader

21

INTERVISTA

Alessandro Cardi, Direttore Centrale Infrastrutture Aeroporti, Enac

23

ANGOLO NORMATIVO

La commissione europea adotta il quarto pacchetto ferroviario

25

NEWS

Il sistema camerale e le infrastrutture



Maurizio Maddaloni

Presidente della Camera di commercio di Napoli

EDITORIALE

TURISMO E PORTI LEVE PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO

Le regioni meridionali, con la Campania e l'area metropolitana di Napoli in particolare, all'interno di un contesto generale nazionale che non alimenta slanci di ottimismo, sono ulteriormente penalizzate da carenze infrastrutturali ed inefficienze del sistema dei trasporti, che ne pregiudicano l'accessibilità, lo sviluppo turistico e, conseguentemente, la competitività economica.

Se volgiamo lo sguardo alla situazione della nostra regione e dell'area metropolitana cittadina, rileviamo che la Campania, ed in particolare Napoli, detengono una buona dotazione infrastrutturale con livelli degli indici a volte superiori alla media nazionale, ma spesso si registrano profondi divari territoriali.

Le aree interne, come quelle di Benevento ed Avellino, difatti, risultano essere meno

dotate di infrastrutture di trasporto mentre quelle costiere presentano direttrici insufficienti rispetto al volume di traffico.

Se ci avviciniamo alla costa, invece, i riflettori puntati sui porti e sulle complesse macchine organizzative che reggono le attività commerciali e turistiche, alla luce della crescente globalizzazione dell'economia e degli scambi commerciali, l'attenzione è tutta rivolta verso gli scali marittimi, i quali sono sempre più considerati come nodi strategici del sistema infrastrutturale e logistico.

Il porto, quindi, assume sempre più il ruolo di supporto allo sviluppo del territorio e di interfaccia intermodale tra trasporto marittimo e i trasporti ferroviari, aerei, di merci e di persone. E' opportuno **rilanciare il ruolo dei porti anche attraverso l'istituzione dello sportello unico doganale** - promosso dal Nuovo

Piano della Logistica – che potrebbe rappresentare un importante driver in questa direzione.

Difatti una semplificazione delle operazioni di importazione e di esportazione, e di conseguenza uno snellimento burocratico, può portare ad una riduzione dei costi e ad un aumento dei flussi operativi e delle transazioni commerciali, tutto a vantaggio delle nostre imprese locali.

Il sistema camerale, rappresentando il luogo privilegiato nel quale le diverse articolazioni economiche del territorio

del calo dei consumi e del modo di vivere i viaggi e di fare turismo in generale. Ma poco o nulla è cambiato dopo la crisi dei mercati mondiali.

Per avviare politiche reali che puntino a eliminare i gap infrastrutturali in tema di mobilità e di accesso alle strutture portuali e alle principali vie d'ingresso ai poli turistici cittadini, è fondamentale dare vita a rinnovate alleanze tra imprese e territori. E per fare ciò, è necessario un mix virtuoso di scelte pubbliche e private. Le politiche pubbliche, oltre a risolvere in tempi brevi i necessari passaggi amministrativi relativi

di rappresentanza istituzionale delle imprese e quindi delle Camere di Commercio – è inevitabile mettere una pietra sopra alla lunga stagione dei sussidi e delle sovvenzioni statali a fondo perduto e puntare, anche attraverso l'accompagnamento degli enti camerali, a processi di innovazione sia tecnologica che organizzativa.

Penso alle Reti d'impresa e all'adozione delle tecnologie digitali anche e soprattutto nel comparto turistico ad alto contenuto di alfabetizzazione informatica da parte degli utenti e fruitori dei servizi turistici.

Fare impresa è programmare, è mercato, è domanda che si incrocia con l'offerta globale e con la concorrenza sempre più allargata in Europa e nel resto del mondo. Ma è sui tempi certi e sulla necessità di un crono programma degli investimenti cantierati che si gioca la partita fondamentale dei porti ma anche del sistema di accesso alle porte delle città.

Un doppio obiettivo che si può centrare solo a patto che tutte le Istituzioni, a partire da quelle nazionali, facciano un passo in più per costruire un Sistema Locale di sviluppo cui partecipino attivamente e in maniera propositiva tutti gli attori.

Serve un nuovo modello di gestione che sappia affrontare, con gli strumenti adeguati, le sfide della liberalizzazione delle attività portuali e le nuove prospettive di sviluppo derivanti dalla capacità di intercettare nuovo traffico crocieristico esistente tutto l'anno nel Mediterraneo.

Vi invito a leggere questo numero di Trail Informa che dedica il primo focus alle reti ciclabili, mentre il secondo riguarda la connettività delle infrastrutture aeroportuali in Lombardia. A seguire una nuova sezione rivolta all'ICT che esordisce con l'intervento di François de Brabant, "numero uno" di Between, società leader in questo campo. Interessante anche l'intervista ad Alessandro Cardi, Direttore centrale Infrastrutture Aeroporti di Enac che affronta le scelte future del sistema aeroportuale italiano.



si possono incontrare e riconoscere un obiettivo di sviluppo, può qualificarsi come attore in grado di arginare i conflitti potenzialmente emergenti fra i diversi interessi in gioco (pubblica amministrazione, operatori della logistica, tessuto imprenditoriale e cittadinanza), contribuendo a costruire quel consenso indispensabile affinché le iniziative legate allo sviluppo commerciale e soprattutto turistico possano essere realizzate in tempi ragionevoli ed in modo più efficace ed efficiente possibile.

Dalla crisi del 2008 ad oggi il turismo ha attraversato gli tsunami della recessione,

al funzionamento delle Authority (come nel caso dei porti che attendono i rinnovi dei vertici per poter realizzare i progetti di sviluppo cofinanziati dall'Unione europea), dovrebbero puntare su una serie di assi prioritari, a partire dallo sviluppo del capitale umano e del sistema formativo, il quale rappresenta l'investimento più importante per tenere insieme sviluppo economico e sviluppo sociale. Rilanciando così la formazione tecnico-professionale e la promozione dell'interscambio tra sistema formativo e mondo delle imprese.

Sul fronte delle scelte private – e qui si evidenzia il ruolo centrale del sistema



NUOVE "VIE" PER LO SVILUPPO: LE RETI CICLABILI

a cura di

Elena Bianco

Ricercatrice di Uniontrasporti

L'esempio della pista
ciclabile Bobbio –
Rivergaro nella provincia
piacentina

Investire per la crescita di un territorio richiede svariate azioni da parte degli enti locali che, a diversi livelli e con diversi gradi di intervento, concretizzano tale esigenza programmando e proponendo piani di sviluppo e modelli di crescita nuovi. Sempre più spesso si presentano progetti che abbandonano il paradigma tradizionale, basato sugli investimenti in grandi opere, in grado di assicurare un ritorno economico in tempi brevi e con un rapporto costi/benefici non sempre apprezzabile, per orientarsi verso investimenti minori che computano anche gli aspetti ambientali e sociali, in un'ottica di lungo periodo. Tale approccio interessa oggi tutti i settori economici rilevanti, fra i quali i trasporti: la mobilità ciclabile, come le infrastrutture per la mobilità dolce in generale, ne sono l'espressione più evidente.

Il progetto della pista ciclabile Bobbio – Rivergaro può essere un valido esempio di come stia cambiando, anche nella Penisola, il modo di approcciarsi allo sviluppo delle economie locali.

Le piste ciclabili o ciclovie rappresentano delle vere e proprie reti di trasporto che, come le infrastrutture tradizionali, hanno degli effetti sul territorio ove sono insediate, subendone a loro volta le peculiarità positive e negative. A livello europeo le progettazioni di tali reti sono affrontate con la stessa minuzia ed attenzione delle reti di trasporto convenzionali, per ragioni di tipo etico, legate alla sostenibilità ambientale e sociale, ma anche per questioni prettamente economiche, legate prevalentemente agli **effetti sul settore turistico**.

turistici già esistenti in Europa, per valutare il volume e il valore del cicloturismo; così si è pervenuti al dato che indica **per il 2009, 2.795 miliardi di vacanze in bicicletta giornaliere, per un valore di 52 miliardi di euro complessivi annui e di poco più di 18 euro per singola ciclo vacanza**. A distanza di tre anni, l'aggiornamento ha mostrato come, nonostante ancora non si possa parlare di un vero e proprio mercato del cicloturismo, i dati sono incoraggianti; **al 2012 le rilevazioni evidenziano 2.295 miliardi di vacanze giornaliere in bicicletta, per un valore di**

oltre 44 miliardi di euro all'anno e di poco più di 19 euro per singola ciclo vacanza. Ciò che si evince è una riduzione dei movimenti complessivi minima, a dispetto della situazione economica attuale, e un corrispondente aumento di valore per singola gita. Inoltre, al 2012 sono state rilevate 20,4 milioni di vacanze con pernottamenti fino ad una settimana, per una spesa annua di circa 9 miliardi di euro: in media 440 euro settimanali e 62 euro giornaliere. Sono valori simili a quelli del turismo tradizionale, ma che hanno l'ulteriore vantaggio di interessare realtà turistiche secondarie, poco conosciute negli itinerari usuali, ma predilette dai cicloturisti.

La commissione europea, anche a fronte di tali dati, ha riconosciuto il quid economico e sociale della rete Eurovelo, includendola fra le **reti transeuropee**; è un cambiamento di approccio fondamentale, sia da un punto di vista pratico, legato ai finanziamenti che saranno più

accessibili per tali infrastrutture, sia da un punto di vista di ruolo ed utilità di tali infrastrutture, che consentirà alla mobilità ciclabile di esprimere le proprie potenzialità.

Lo studio per la realizzazione della pista ciclabile Bobbio – Rivergaro, è stato pensato in funzione del valore aggiunto legato ad iniziative di questo tipo, che si esprime in termini di turismo sostenibile; sviluppo delle economie locali; stimolo per la conservazione, il recupero e il miglioramento ambientale, attraverso l'utilizzo di percorsi esistenti quali strade vicinali e poderali, ferrovie dismesse e soprattutto argini e sponde fluviali. Il progetto, promosso e co-finanziato dalla Camera di commercio di Piacenza e seguito da Uniontrasporti, con la collaborazione degli Arch. Roberto Ziliani e Giovanni Battista Menzani, ha lo scopo di realizzare un itinerario pedonale e ciclabile che consenta di attraversare tutto il territorio da Piacenza a Bobbio, superando la maggior parte degli ostacoli che hanno sino ad oggi determinato una forte frammentazione della viabilità



Sebbene non visiano statistiche ufficiali, né europee, né nazionali, sulla mobilità ciclistica, e sul cicloturismo in particolare, a livello europeo è stato condotto uno studio nel 2009, aggiornato successivamente nel 2012, **"The european cycle route network Eurovelo"**, per analizzare gli effetti del progetto omonimo.

Il progetto EuroVelo, creato dalla ECF, la Federazione dei Ciclisti Europei, assieme a partner regionali e nazionali ha due obiettivi fondamentali: migliorare la mobilità locale delle aree interessate; sviluppare il cicloturismo come forma sostenibile per vivere i territori e generare contemporaneamente crescita. Tale rete è costituita da 14 ciclovie, per un'estensione attuale di 45.000 km che dovrà arrivare, una volta completata, ad oltre 70.000 km. **Benchè non la si possa ancora considerare una vera e propria rete di trasporto e di turismo, renderla tale, in futuro, potrà generare con 60 milioni di viaggi annui, 7 miliardi di euro di entrate dirette, come prodotto del cicloturismo.**

Lo studio si basa su un modello che utilizza frazioni di flussi

esistente. Tale realizzazione, da una parte offrirà la possibilità di **qualificare ulteriormente il settore turistico, attraverso un progetto che integri in un unico "pacchetto" l'offerta turistica dei diversi comuni interessati alla realizzazione della ciclovia**; dall'altra consentirà la **riappropriazione del sistema ambientale, paesaggistico e storico – culturale dell'area in esame, da parte della collettività**.

L'idea progettuale parte dal concetto di "circolazione dolce" e di **greenway** di impronta europea, con le seguenti caratteristiche fondamentali:

1. svolgono una funzione di connessione tra centri abitativi e aree verdi, realizzando delle sinergie tra le risorse territoriali esistenti;
2. possono svolgere diverse funzioni, in particolare ecologiche, ricreative, storico – culturali, didattiche.

Il percorso della ciclovia Bobbio – Rivergaro si snoda nell'**Alta Val Trebbia**, lungo il bacino del fiume omonimo, fra i comuni di Piacenza e Ottone, in un'area che comprende oltre a **Bobbio e Rivergaro**, anche i comuni di **Cerignale, Coli, Corte Brugnatella, Ottone, Travo e Zerba**.

La realizzazione prevede una serie di interventi, su tracciato esistente o da realizzare, per un costo complessivo di circa 2 milioni di euro. A fronte di tale investimento sono stati valutati i benefici potenziali, partendo da due categorie di spese:

1. La spesa diretta (potenziale) di 370.360 euro annui che comprende spese di trasporto, pubblico o privato, spese per il ristoro, spese per l'attrezzatura (biciclette, manutenzione dell'attrezzatura, maglie, pantaloncini, occhiali, apparecchi fotografici, ecc.). Spese legate all'informazione quali opuscoli, cartine, acquisto di guide locali. Spese per i servizi come visite guidate, ingressi nei musei, noleggio delle biciclette, spese sostenute per la fruizione dei servizi presenti sul territorio. Infine, le spese per l'acquisto di prodotti locali (enogastronomici o di artigianato di qualità) e le spese di soggiorno.

La domanda potenziale, per tale spesa, è stata suddivisa in:

- **turisti giornalieri**, con una spesa di 25 euro giornalieri e presenze turistiche medie annue di 3.286 unità, per un valore complessivo (potenziale) di 82.150 euro;
- **turisti plurigiornalieri**, con una spesa di 60 euro giornalieri, per 3 giorni l'anno e presenze turistiche medie annue pari a 580 unità, per un importo complessivo (potenziale) di 104.400 euro;
- **residenti stagionali**, con una spesa di 5 euro giornalieri, per circa 6 giorni l'anno e con presenze medie annue pari a 1.620 unità, per un importo complessivo (potenziale) pari a 46.800 euro;
- **popolazione locale**, con una spesa media giornaliera pari a 1,50 euro, per venti giorni l'anno, e un'utenza potenziale di 4.567 unità, per un importo complessivo (potenziale) pari a 137.010 euro.

L'utenza media è stata dedotta, per tipologia e numero di unità medie, dalle ultime statistiche disponibili presso l'Osservatorio turistico piacentino, risalenti al 2011, mentre la spesa media è stata valutata partendo da studi di settore disponibili a livello europeo.

2. La **spesa indiretta (potenziale)**, comprende una serie di voci che non sono direttamente connesse ed imputabili alla pista ciclabile, ma sono legate all'indotto che scaturirebbe dalla sua realizzazione. Poiché non è possibile calcolare in modo preciso tali spese, è stata utilizzata la metodologia comunemente suggerita dalla bibliografia nazionale del settore, che vuole le spese indirette pari al 60% di quelle dirette; in tal caso si ottiene un importo di 220.000 euro annui.

Il beneficio (potenziale) complessivo annuo, che si ottiene dalla somma delle spese dirette e indirette, **si può quindi stimare in 592.000 euro, con un valore per km/anno pari a 17.400 euro.**

Rapportando tale valore al costo complessivo, stimato in poco più di 2 milioni di euro, si evince che l'investimento è ammortizzabile in circa 4 anni; un arco di tempo breve che acquisisce maggior valore a fronte degli ulteriori benefici che vanno ad aggiungersi ai precedenti e che sono difficilmente monetizzabili. Sono vantaggi intangibili, di tipo sociale e ambientale, che devono essere computati nel rapporto costi/benefici.

La ciclovia Bobbio – Rivergaro è un buon esempio di ciò che tali infrastrutture possono rappresentare per un territorio, non solo in termini di benefici economici attesi, ma anche in termini di **caratteristiche che le aree dove si estendono tali infrastrutture devono possedere**. L'Alta Val Trebbia, coinvolta in tale progetto, ha delle peculiarità che ne fanno la candidata ideale: innanzitutto, **un'economia già oggi focalizzata sul turismo**, con una domanda e un'offerta nel settore che si conciliano con le forme alternative quali il cicloturismo, presentando in tal senso un'offerta ricettiva extra alberghiera fatta di agriturismi e campeggi; **un ambiente da tutelare**, con forme di turismo sostenibili e da rivalorizzare, con infrastrutture poco invasive; **un'economia generale da riattivare**, quale quella manifatturiera artigianale, che può trovare anch'essa posto nell'offerta turistica del luogo, caratterizzandola. Sottolineare ciò è fondamentale perché evita quel falso ideologico che vede un investimento sempre e comunque utile; non è sempre così e ciò vale anche per gli investimenti più "soft" come quelli nella mobilità dolce.

La sfida che offre il modello di sviluppo, promosso in particolare dall'Unione europea, è proprio quella di scegliere investimenti che si concilino con i molteplici aspetti del territorio, coinvolgendone tutti gli stakeholders, in particolare cittadini ed imprese, e tutte le istituzioni ai vari livelli.



DALLA BANDA ULTRA LARGA ALLE SMART CITY

SPAZIO ICT


a cura di

François de Brabant

Presidente e Amministratore
Delegato di Between

È ormai riconosciuto che i servizi innovativi generati da Internet apportano grande valore sociale ed economico, in termini di qualità della vita e produttività. Internet diffonde potenzialmente a tutti cultura e conoscenza, offrendo servizi essenziali e nuove opportunità in aree come il lavoro, l'istruzione, la salute, i rapporti sociali e quelli con le istituzioni.

L'evoluzione delle reti di telecomunicazioni verso capacità sempre maggiori - ovvero la banda larga e la banda ultralarga - è la condizione necessaria per lo sviluppo e la diffusione di servizi innovativi, con crescenti livelli di integrazione, multimedialità e interattività. In effetti, le reti di telecomunicazioni rappresentano l'infrastruttura di base



Uniontrasporti da circa due anni ha avviato una nuova linea di attività progettuali sui temi della banda larga ed ultra larga, sullo stato della copertura e del relativo digital divide dei singoli territori e sulle opportunità che l'accesso ad un internet veloce può offrire al nostro sistema imprenditoriale.

Dopo una prima esperienza che ha coinvolto 18 Camere di commercio, quest'anno stiamo lavorando su 28 territori provinciali con una serie di obiettivi strategici:

- *mappare il singolo territorio provinciale, ma sempre con uno sguardo alla situazione nazionale e scendendo nel dettaglio comunale e di zona censuaria;*
- *sensibilizzare i vertici camerali e gli imprenditori dei singoli territori sull'importanza di poter svolgere le proprie attività in aree raggiunte dalla banda larga ed ultra larga al fine di usufruire di servizi in grado di rendere le imprese più competitive;*
- *valutare la fattibilità di interventi di infrastrutturazione sul*

territorio, coinvolgendo le stesse imprese che saranno i primi beneficiari di questo salto di qualità;

- *definire un modello di intervento delle Camere di commercio, al fine di rivestire un importante ruolo nello sviluppo della banda larga e dei servizi per le imprese.*

Per queste ragioni e riconoscendo la strategicità di questi temi per il sistema camerale e per le imprese, abbiamo voluto inserire una nuova sezione nel nostro magazine Trail Informa: da questo numero, oltre i due focus di approfondimento, troverete lo "Spazio ICT" che vi terrà aggiornati su situazioni, iniziative, interventi nel mondo delle nuove reti tecnologiche. La prima uscita di questa nuova area l'abbiamo affidata a François de Brabant, numero uno di Between, società leader nello sviluppo del business tramite l'uso innovativo ed efficace dell'Information & Communication Technology (ICT).

*Buona lettura
Claudio Pasini, AD Uniontrasporti*

per consentire lo scambio di informazioni e contenuti tra tutti i soggetti coinvolti nella Società dell'Informazione: cittadini, imprese, istituzioni.

L'impatto della disponibilità di infrastrutture avanzate sui processi innovativi si può declinare in diversi modi, per i diversi attori della Società dell'Informazione:

- **per i cittadini** (intesi come individui e famiglie), lo sviluppo di sistemi di comunicazione, che moltiplicano lo scambio e la circolazione di contenuti e informazioni, accresce in generale la predisposizione all'adozione di tecnologie e servizi innovativi, ampliando la sfera delle possibilità e delle opportunità;

- **per le imprese**, la valenza è duplice, in termini sia di innovazione di processo, che di prodotto. Da un lato, le infrastrutture avanzate consentono una migliore interazione tra le diverse strutture aziendali (a maggior ragione se distribuite territorialmente) e tra queste e l'ambiente esterno (clienti, fornitori, partner), con ripercussioni dirette sull'efficacia e l'efficienza dei processi aziendali. La disponibilità di un nuovo canale distributivo "immateriale" (le reti di telecomunicazioni) consente, inoltre, di ampliare il mercato territoriale di riferimento, creando nuove opportunità di sviluppo. D'altra parte, attraverso le nuove reti di telecomunicazioni è possibile creare nuovi prodotti/servizi, che possono rappresentare per le aziende un importante fattore di differenziazione e

diversificazione della propria attività, intervenendo, quindi, direttamente sull'innovazione di prodotto;

- **per le istituzioni**, i servizi abilitati dalle infrastrutture avanzate incidono direttamente sui processi interni intra- e inter-amministrativi, nonché sulla qualità delle relazioni con i cittadini e le imprese. Inoltre, l'innescò di un processo innovativo nella Pubblica Amministrazione, basato sulle tecnologie di rete, può attivare un circolo virtuoso per l'affermazione di prodotti e servizi innovativi, destinati non solo al settore pubblico, ma suscettibili di diffusione presso un bacino di utilizzatori più ampio.

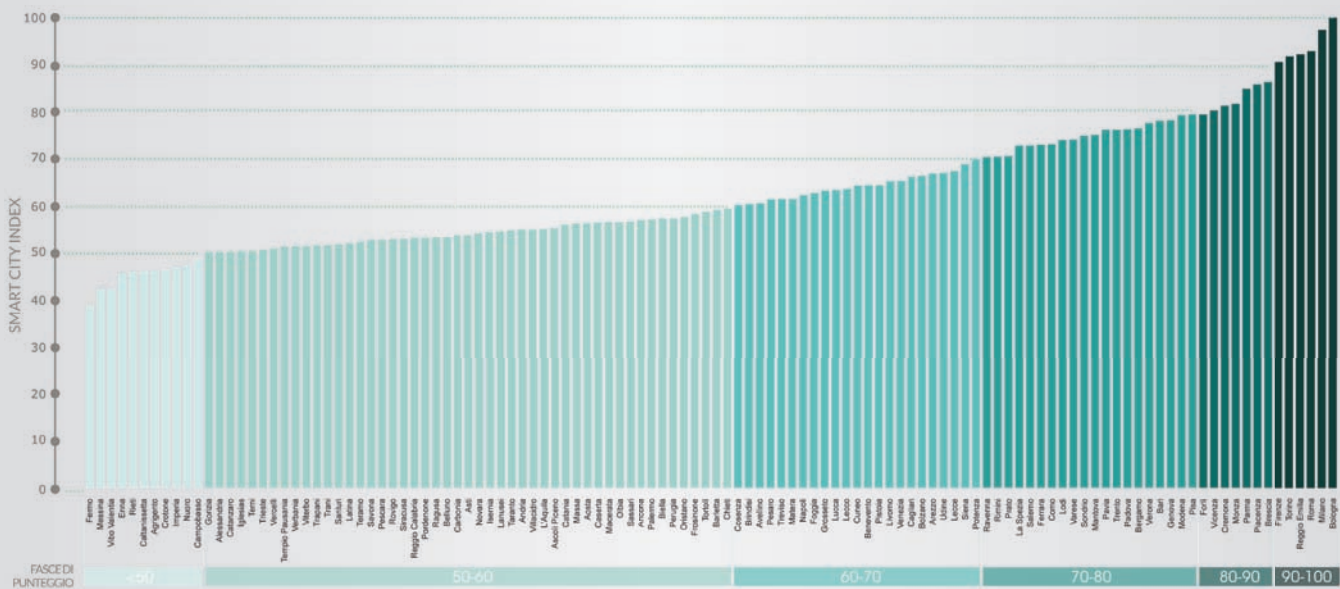
Dalla considerazione dell'importanza a tutto tondo della banda larga e ultralarga e delle applicazioni da essa abilitate, e dalla sua declinazione territoriale-cittadina, nasce il concetto di Smart City che può essere visto come l'involuppo delle piattaforme e delle reti che supportano l'attività di imprese e istituzioni e la vita quotidiana degli individui, creando un sistema interconnesso, interoperabile e quindi più "intelligente". È questo un tema sul quale Between negli anni ha sviluppato un know-how consolidato, frutto anche di un monitoraggio sistematico della diffusione dell'ICT (dalla banda larga alle piattaforme di servizi digitali), che si è recentemente tradotto nello "Smart City Index" (realizzato con il patrocinio dell'Agenzia per l'Italia Digitale e di Andigel, e grazie al supporto di Telecom Italia, Poste Italiane e Selex), un ranking di tutti i 116 Comuni capoluogo di provincia "primari" individuati dall'ISTAT rispetto alle applicazioni e ai servizi ICT resi disponibili, in tali città, dai principali stakeholders locali, pubblici e privati (www.smartcityindex.it).

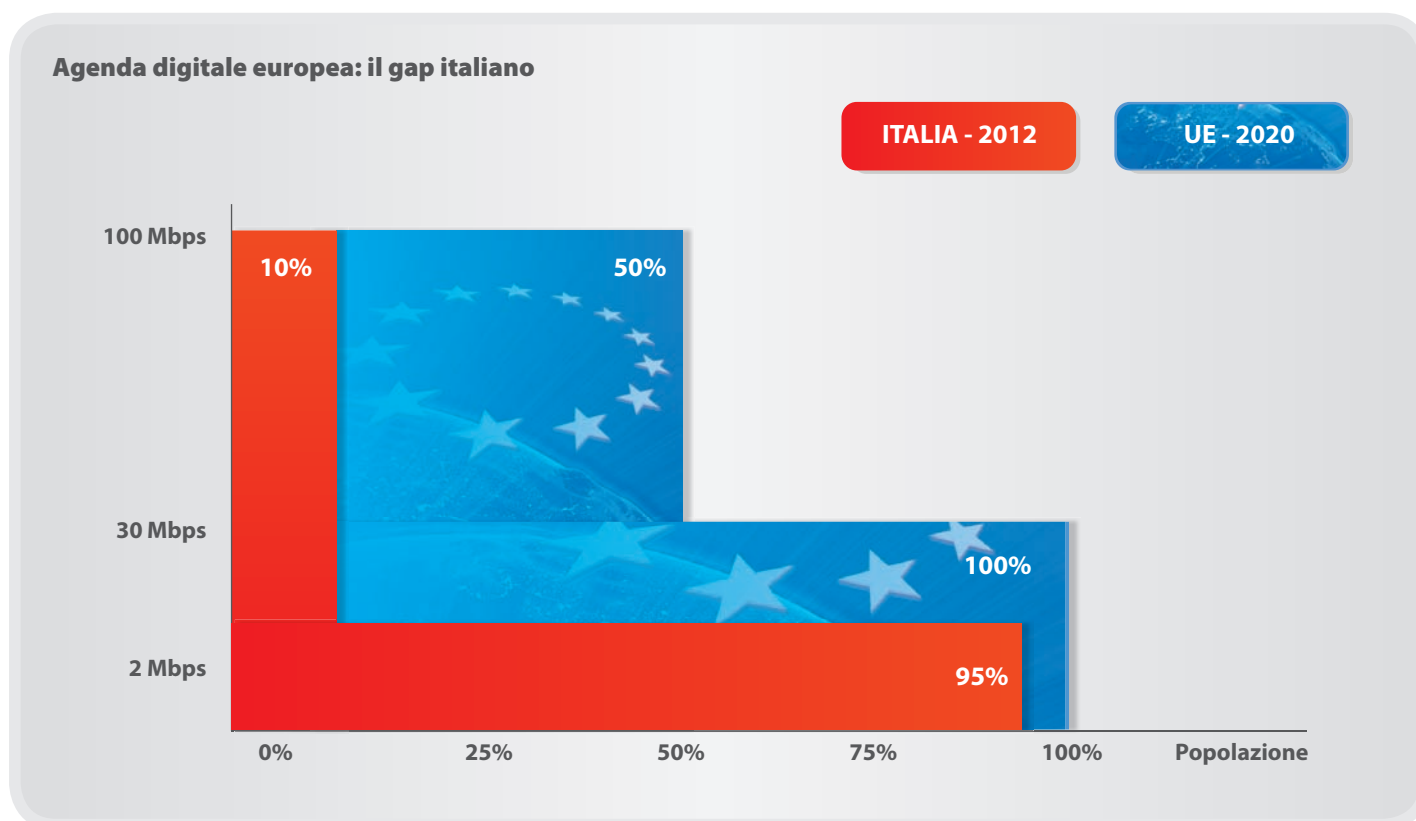
Da questa prima edizione dell'Indice Bologna risulta essere la città più "Smart" d'Italia seguita dalle due capitali, economica e politica, del nostro Paese, Milano e Roma, mentre Reggio Emilia al quarto posto della classifica rafforza il posizionamento dell'Emilia Romagna come regione-incubatore dell'innovazione ICT calata nel concreto delle principali attività della vita sociale, economica e pubblica. Più in generale, dall'analisi del ranking si ottiene che:

- le aree metropolitane mostrano un buon comportamento Smart, con 8 città (su 14) nelle prime 20;
- tra i 45 capoluoghi di medie dimensioni (superiori a 80.000 abitanti), spiccano Reggio Emilia (4°), Brescia, Piacenza, Parma e Monza, che occupano i posti in classifica dal 7° al 10°;
- anche alcune città più piccole (i capoluoghi inferiori a 80.000 abitanti sono in tutto 57) si distinguono per essere particolarmente "Smart": nelle prime 40 troviamo molte «piccole» città lombarde (Cremona, la più alta in classifica, 11°, Pavia, Sondrio, Mantova, Lodi e Varese). In questo gruppo di "piccole e virtuose" c'è anche Siena ed un capoluogo del Sud: Potenza.

Le reti a banda larga e ultra larga sono l'infrastruttura abilitante di questo "Progresso Digitale". Senza di esse le prestazioni associate alle applicazioni potenzialmente disponibili per cittadini, imprese e istituzioni sono di fatto inutilizzabili. La differenza più evidente tra banda larga e ultralarga consiste nella velocità

Smart City Index: ranking nazionale delle 116 città capoluogo





Osservatorio Banda Larga, Obiettivo Ultrabroadband - Between

massima raggiungibile dal collegamento: ragionevolmente si può assumere che il confine sia rappresentato all'incirca da 30 Mbps di velocità in downstream, ma in ogni caso la vera banda ultralarga è quella che nel prossimo futuro consentirà velocità simmetriche dell'ordine dei 100 Mbps.

La valenza strategica di queste infrastrutture è tale che la Commissione Europea ha da tempo stabilito una roadmap di sviluppo della copertura dei servizi a banda larga e ultralarga, sia nell'ottica della chiusura del Digital Divide (entro il 2013 il 100% della popolazione degli stati membri dovrà essere raggiunta da servizi a banda larga con velocità di download almeno di 2Mbps) che dello sviluppo della banda ultra larga, per cui entro il 2020 il 100% della popolazione dovrà essere raggiunta da servizi a 30Mbps e il 50% da servizi a 100Mbps.

La situazione italiana al 2012, in termini di penetrazione % sulla popolazione, rispetto agli obiettivi dell'Agenda digitale europea evidenzia il gap che il nostro paese deve colmare entro il 2020. Per consentire queste velocità si devono utilizzare fibre ottiche al posto dei tradizionali cavi in rame, pertanto queste reti prendono anche il nome di "reti di accesso ottiche" o più semplicemente "reti ottiche"¹. Le reti ottiche sono la base infrastrutturale per la costruzione delle reti di telecomunicazione NGAN (Next Generation Access Network) o NGN (Next Generation Network). Ad esse si affiancano le reti mobili di quarta generazione (4G) denominate LTE (Long Term Evolution) che permetterà di portare banda disponibile all'utente fino a 70-100 Mbps.

Per gli investimenti ad esso associati, lo sviluppo di queste reti a banda ultra larga richiede uno sforzo congiunto pubblico-privato che nel nostro Paese si è sinora tradotto sia nei piani di investimento di alcuni dei principali operatori di telecomunicazioni (in particolare Telecom Italia, Fastweb e Metroweb) che nel piano pubblico per la banda ultra larga che ha stanziato un budget di alcune centinaia di milioni di Euro, e del quale si vedono i primi riflessi grazie ai piani di investimenti presentati ad esempio dalla Regione Campania a fine giugno di quest'anno.

Rimane tuttavia un tema di fondamentale importanza da affrontare e risolvere, quello delle aree produttive. Distretti, aree industriali, zone artigianali sono infatti molto spesso delocalizzati rispetto ai centri urbani e quindi, anche quando questi ultimi sono oggetto di interventi per la realizzazione di reti a banda ultra larga e/o di progetti di "Smart City", le aree nelle quali è insediata la maggior parte delle imprese produttive e commerciali non sono raggiunte (o lo sono solo marginalmente) da tali infrastrutture e applicazioni digitali.

¹ Non si devono confondere le c.d. reti di accesso che sono la parte terminale delle reti di telecomunicazione ovvero quelle che portano il collegamento direttamente agli utenti, con le reti di trasporto che sono quelle che costituiscono la dorsale: le reti di trasporto sono oramai praticamente tutte ottiche già da qualche decennio.

INFRASTRUTTURE E CONNETTIVITÀ IN LOMBARDIA



a cura di

Sergio Valentini

Direttore Promozione e Sviluppo dei
Territori di Unioncamere Lombardia

Il posizionamento regionale
lombardo per attrattività e
infrastrutture:
analisi e confronti con le
aree europee concorrenti
II PARTE

FOCUS 2

Il presente focus va a chiudere l'esposizione dei risultati dedotti dagli "Osservatori regionali di connettività in Lombardia" commissionati da Unioncamere Lombardia e presentati al pubblico e alla stampa ad aprile 2013. Nella prima parte del contributo, riportata nel Trail Informa n. 2 del 2013, sono contemplate delle considerazioni di inquadramento della problematica e gli indicatori di accessibilità della regione Lombardia dal punto di vista ferroviario.

INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ AEREA PER PASSEGGERI E MERCI

Il bacino della Lombardia insiste su un sistema aeroportuale distribuito su ben quattro scali (Linate, Malpensa, Bergamo Orio al Serio e Brescia) e si è assestato nel tempo a seguito di un mix di pianificazioni – superate dagli eventi – e di auto-assestamento del comparto da parte degli operatori e dei gestori sulla base delle dinamiche di domanda. Ne risulta che ogni scalo svolge di fatto attualmente un proprio ruolo peculiare, talvolta distante dalle scelte dei decisori ma comunque efficiente. Il forte ridimensionamento di Linate per favorire lo sviluppo dello scalo di Malpensa non è avvenuto, per cui oggi lo scalo urbano è ancora attivo mentre lo sviluppo di Malpensa è stato fortemente compromesso dai disinvestimenti di Alitalia. Nel frattempo, Orio al Serio ha sviluppato la sua vocazione con carrier “low cost” andando ben oltre le soglie di utilizzo più ottimistiche ipotizzabili ai tempi della sua prima operatività.

Dalla Lombardia, secondo le rilevazioni del rapporto Unioncamere Lombardia/TRT, i collegamenti aerei degli aeroporti lombardi consentono di raggiungere circa 120 milioni di abitanti, un risultato non disprezzabile ma nettamente al di sotto della media, che pone la regione al di sopra solo di Barcellona e Berlino.

Accessibilità aerea passeggeri: abitanti raggiungibili in Europa entro 4 ore (in base a frequenza voli)

Area	Popolazione raggiungibile (milioni)	Numero indice di connettività aerea (passeggeri) a medio raggio
Parigi	137,033	1,12
Francoforte/Assia	136,443	1,11
Londra	135,784	1,11
Bruxelles	126,662	1,03
Amsterdam/Olanda	126,561	1,03
Milano/Lombardia	118,636	0,97
Barcellona/Catalogna	111,724	0,91
Berlino	89,231	0,73

Rapporto Connettività 2013 – Unioncamere Lombardia/TRT

Questi tempi di volo più alti sono spiegati in buona parte dalla insufficiente connettività da e verso gli aeroporti, per gli elevati tempi di accesso agli aeroporti con mezzi collettivi. Come si vede dalla tabella in calce, Milano e la Lombardia scontano la peggiore performance in questo senso, solo in parte spiegabile con un territorio in parte montuoso e sicuramente meno agevole di quello dove sono collocati i principali competitors.

Confronto tra i tempi medi di accesso agli aeroporti con i modi collettivi e tempi di volo medi verso destinazioni europee

Area	Tempo medio d'accesso agli aeroporti (min)	Tempo medio di volo (min)
Assia - Francoforte	94	185
Berlino	96	238
Bruxelles	81	186
Catalogna - Barcellona	93	205
Lombardia - Milano	110	183
Londra	93	162
Olanda - Amsterdam	49	188
Parigi	77	152

Rapporto Connettività 2013 – Unioncamere Lombardia/TRT

Non poteva mancare dalla analisi, infine, un raffronto tra queste medesime regioni per il traffico merci “cargo” rispetto alle aree extra-europee. Anche se i collegamenti non mancano, l'accessibilità della Lombardia per i cargo merci rivolti al mercato extraeuropeo vede la regione in fondo alla classifica, per la scarsa frequenza dei servizi, notevolmente inferiore a quella garantita da Londra, Parigi, Amsterdam e Francoforte.

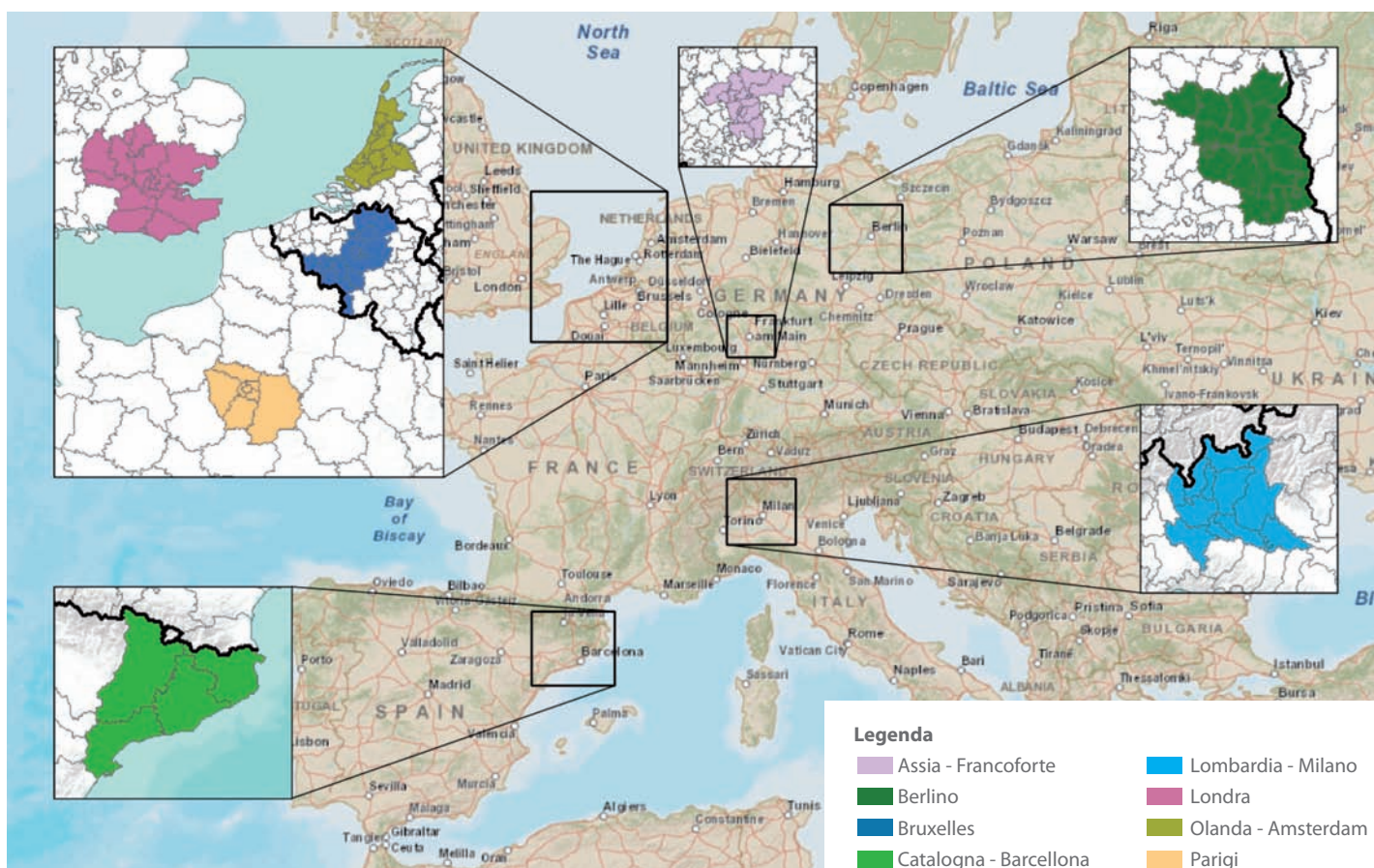
In questo caso i “feeder” merci su gomma verso questi aeroporti nord europei drenano ancora quote di traffico rilevanti, che forse le pianificate aree di supporto logistico intorno a Malpensa consentiranno di intercettare.

Accessibilità aerea delle merci - servizi cargo extraeuropei

Area	Numero indice di connettività aerea merci
Londra	1,34
Parigi	1,17
Francoforte/Assia	1,10
Amsterdam/Olanda	1,01
Milano/Lombardia	0,73
Bruxelles	0,65
Barcellona/Catalogna	n.d.
Berlino	n.d.

Rapporto Connettività 2013 – Unioncamere Lombardia/TRT

Regioni europee a confronto



Rapporto Connettività 2013 – Unioncamere Lombardia/TRT

ALCUNE (TEMPORANEE) CONCLUSIONI

Dalle elaborazioni degli osservatori di connettività merci e passeggeri per la Lombardia, emerge un quadro a chiaro-scuro, che vede comunque Milano e la sua regione in grado di competere con le aree più evolute del continente per l'accessibilità ferroviaria merci, mentre è ancora in ritardo per i collegamenti aerei e passeggeri. La disponibilità e qualità dei servizi di trasporto – sebbene non ancora in linea con le effettive necessità – è quindi quasi adeguata, pur avendo dovuto scontare negli ultimi anni criticità di ogni genere anche senza tenere conto della crisi economica: dal de-hubbing di Alitalia nei confronti di Malpensa ai ridotti investimenti sulle linee ferroviarie lungo la direttrice Nord-Sud che saranno interessate dai nuovi collegamenti in corso di completamento nella Confederazione Elvetica, che modificheranno drasticamente lo scenario attuale. Ne è emersa una indiscutibile capacità di adattamento del sistema logistico alle variazioni che lo hanno interessato, dando vita a fenomeni del tutto inattesi quali l'emergere di Bergamo-Orio come polo aereo "low-cost" di levatura continentale, integrato da una nuova vocazione "courier".

Il comportamento degli operatori e gestori logistici, ancorché non pianificato a livello centralizzato, è stato razionale ed efficiente, fornendo risposte tempestive e concrete alle esigenze degli operatori economici. Grande è stata, ad esempio, la capacità di

interconnettere tra loro reti logistiche nate in tempi diversi e per scopi differenti, a fronte di una concorrenza che – non essendo di norma multi-polare ma basata su una centralizzazione metropolitana sulle capitali politico-economiche – ha attratto ben altri investimenti e risorse pubblico-private.

Queste dinamiche di mercato hanno consentito alla Lombardia di mantenere una posizione competitività in termini di connettività non distante dai principali poli di attrattività europei, con i quali Milano e le altre provincie si confrontano quotidianamente. Ma ormai anche questa capacità di reazione non è sufficiente.

È ora necessario che i sistemi di governance infrastrutturale facciano un salto di qualità¹, per tenere il passo con le crescenti richieste e ottimizzare quindi l'allocazione delle risorse, ormai ampiamente insufficienti per permettersi di sprecarle, come hanno fatto nella vicina Svizzera. Solo un "upgrading" delle strutture e dinamiche di governance potrà consentire di intercettare risparmi e di percepire le interrelazioni tra le diverse reti infrastrutturali, consentendo al contempo di raccogliere appieno le esigenze socio-economiche degli operatori e delle popolazioni prevenendo anche malintesi con la popolazione.

1 Al riguardo si veda il recente rapporto McKinsey "Infrastructure productivity: how to save \$1 trillion a year", McKinsey Global Institute, McKinsey Infrastructure Practice, Gennaio 2013

I TRAFFICI PORTUALI 2012

LE STATISTICHE DI TRAIL



Sintetica descrizione
dell'andamento dei
traffici portuali nel 2012
e commento di alcuni
risultati particolarmente
interessanti.

Le statistiche 2012 dei volumi di merci e passeggeri movimentati nei porti italiani mostrano un segno negativo in quasi tutti gli scali dovuto principalmente alla contrazione della produzione industriale e ad una marcata riduzione delle importazioni che per molti siti italiani rappresentano l'attività primaria.

In totale i nostri porti hanno movimentato 460.857.892 tonnellate con un calo rispetto all'anno precedente del 3,6%, corrispondente in valore assoluto a 17.367.166 tonnellate in meno rispetto al 2011. Da una prima analisi a risentirne di più sono i porti più piccoli e in alcuni casi specializzati in determinate merceologie come ad esempio Fiumicino con -31,9% delle tonnellate o Termini Imerese con -37,1%.

Le "Merci varie" rappresentano i maggiori volumi movimentati; esse incidono per il 43,4% sul traffico portuale nazionale complessivo. Sotto questa voce si comprendono le merci containerizzate, le merci ro-ro e altre merci in colli. Le statistiche

del 2012 di questo comparto evidenziano un decremento complessivo del 5,1%. Ad incidere maggiormente sono le merci ro-ro che fanno registrare una perdita del 7,2% delle tonnellate rispetto al 2011. Questa diminuzione è dovuta in parte anche alla cancellazione di alcuni collegamenti di linea tra i porti italiani sull'Adriatico e la Grecia a causa della profonda crisi economica che ha colpito il paese.

Primi 5 porti per traffico container in Italia, anno 2012

Porto	Teus	Var % 12/11
Gioia Tauro	2.721.104	18,1
Genova	2.064.806	11,8
La Spezia	1.247.218	-4,6
Cagliari	621.536	3,0
Livorno	549.047	-13,9

Elaborazione su dati Assoport

Gli altri due comparti "rinfuse liquide" e "rinfuse solide" hanno registrato delle variazioni più contenute rispettivamente del -3,1% e -3,0%.

Il traffico container totale è stato di 9.612.386 teus. Nonostante le difficoltà a livello mondiale il risultato annuale si chiude con un segno positivo ed un incremento dello 0,9% pari a 85.578 teus in più. In termini numerici Gioia Tauro resta il primo porto italiano con oltre 2 milioni di teus, seguito da Genova e La Spezia. Questi

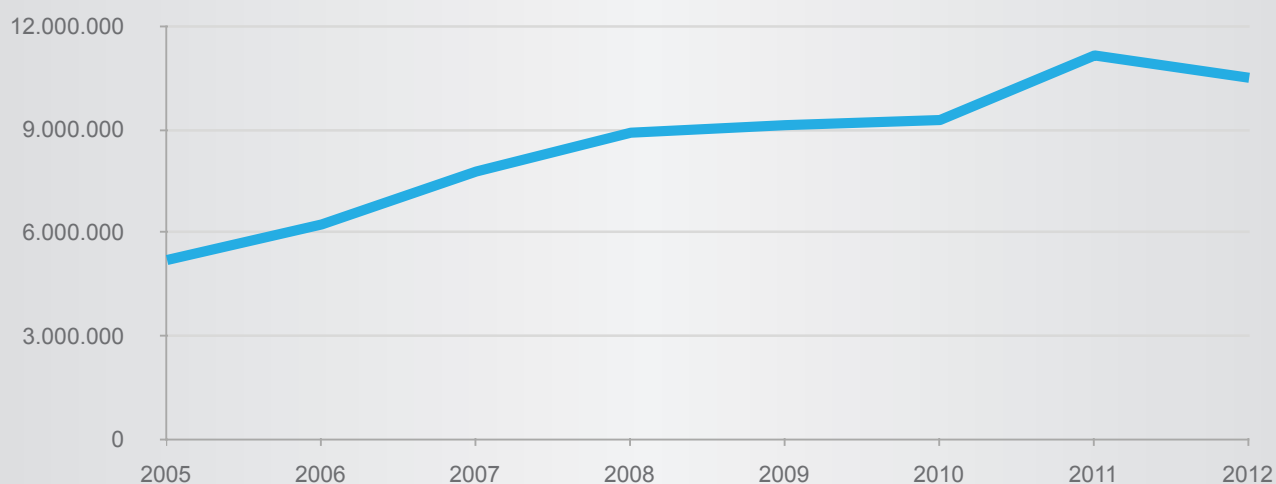
tre porti insieme intercettano il 63% del traffico containerizzato che interessa il sistema portuale italiano.

A livello di singoli scali Genova si conferma il primo porto in Italia per volumi di merci trasportate con 50.206.854 tonnellate. L'anno appena concluso ha registrato per lo scalo ligure una lieve flessione dello 0,5% determinata dalla riduzione dei volumi di rinfuse e merci convenzionali.

Una nota positiva è data dai porti del Friuli Venezia Giulia. Il porto di Trieste, infatti ha movimentato 49,2 milioni di tonnellate con un incremento del 2% rispetto al 2011. Il traffico container ha segnato un record con 408.023 teus (+3,8%). Il porto di Monfalcone allo stesso modo ha riportato risultati soddisfacenti movimentando oltre 3,7 milioni di tonnellate con un incremento del 7,2% rispetto all'anno precedente. Importante in questo senso il trasporto di prodotti metallurgici e dei combustibili minerali solidi. Positivo anche il trasporto delle autovetture che ha avuto un incremento dell'8,6%.

L'andamento negativo dei volumi di traffico registrato nel 2012 nei porti italiani si conferma anche nei risultati del commercio con l'estero via mare. Il calo complessivo è stato del 4,3%, ma a risentire maggiormente della contrazione della domanda e della riduzione della produzione è stato l'export con una flessione del 9,9%. Hanno tenuto le esportazioni in alcuni comparti come le materie secondarie e i rifiuti solidi urbani (+13,8%), i prodotti petroliferi raffinati (+13,3%), metalli (+12,5%) e i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (+12,6%) e questo ha fatto sì che le perdite complessive fossero limitate. Per quanto riguarda le importazioni invece il segno negativo predomina per tutte le voci merceologiche misurate. In particolare si sono praticamente dimezzati i volumi esportati relativi alla voce mezzi di trasporto (-49,6%) e le materie prime secondarie e i rifiuti solidi urbani (-35,3%).

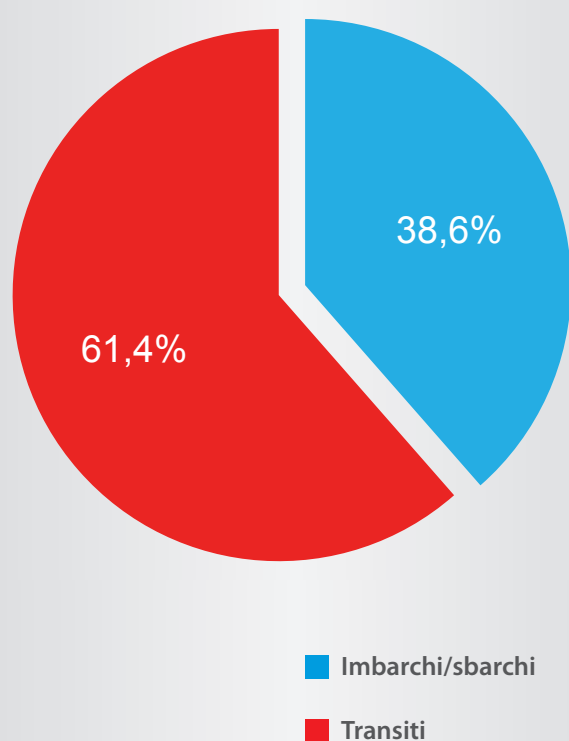
Commercio con l'estero via mare, anno 2012



Elaborazione su dati Assoport

Per quanto riguarda, infine, il traffico passeggeri, il dato complessivo è composto da 2 componenti: la prima è quella del traffico di linea che unisce la penisola con la Sicilia, la Sardegna e le molte isole minori che si trovano lungo le coste italiane; la seconda componente è quella turistica legata al comparto delle crociere. In totale il traffico passeggeri è diminuito del 10,5%, dovuto principalmente ad una riduzione degli spostamenti dei passeggeri di linea (-11%).

Andamento traffico crociere nei porti italiani, anno 2012

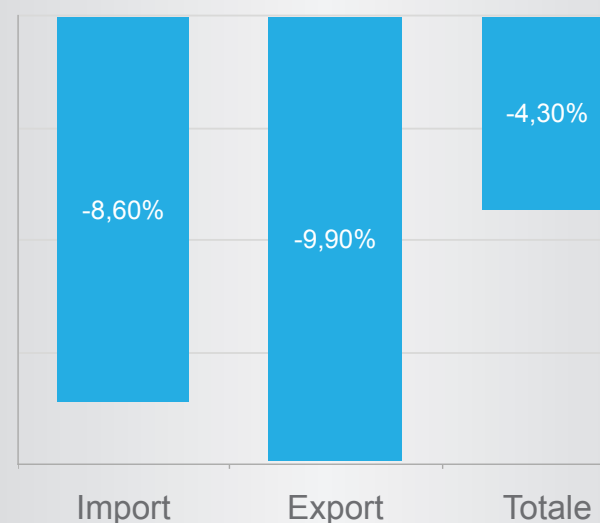


Elaborazione su dati Assoporti

Particolarmente significativa, invece, è stata la crescita dei traffici derivanti da crociere. Dal 2005 il numero di passeggeri che si è imbarcato/sbarcato dai porti italiani è raddoppiato passando da poco più di 5 milioni e oltre 10 milioni nel 2012. Il movimento complessivo nei porti italiani è cresciuto costantemente fino al 2011 anche se nell'ultimo biennio, a seguito anche della crisi economica che ha colpito le famiglie, la crescita è stata più lenta. Nel 2012 le difficoltà sono risaltate in maniera più evidente con una riduzione dei traffici del 5,82% rispetto all'anno precedente.

Tuttavia la sostanziale tenuta e le previsioni in crescita già dal 2013 non hanno scoraggiato gli investimenti per cui molti porti hanno in programma o stanno eseguendo lavori per potenziare le infrastrutture a supporto dei crocieristi e per l'accoglienza di navi sempre più grandi.

Distribuzione tra le componenti del traffico crociere, anno 2012



Elaborazione su dati Assoporti

Nel 2012 Civitavecchia conferma il primato tra i porti italiani con 2,4 milioni di passeggeri seguito da Venezia con 1,8 milioni circa. Tra le 2 componenti del traffico crociere "imbarchi/sbarchi" e "transiti", la voce che prevale è quella relativa a questi ultimi con una percentuale pari al 61% del totale. Sono solo 4 i porti che hanno una maggiore incidenza degli imbarchi/sbarchi rispetto ai transiti, ossia Venezia (81,3%), Savona (78,8%), Trieste (77,9%) e Genova (66,7%).

Accanto ai porti di maggiori dimensioni si collocano alcuni porti minori, come ad esempio Portofino, Capri, Amalfi, Santa Margherita Ligure, nei quali la presenza di navi da crociera coincide con l'attuazione di politiche mirate alla promozione del territorio. Il peso complessivo di questi porti sul totale di traffico crociere nel 2012 è del 2,4%.



CIM DI NOVARA UN PIANO STRATEGICO PER DIVENTARE LEADER

a cura di

Elisabetta Martello

Project Manager di Uniontrasporti

LAVORI IN CORSO

Novara si colloca in modo strategico nel Nord Ovest dell'Italia in quanto si trova all'incrocio di due fondamentali direttrici dei flussi commerciali continentali, ovvero i Corridoi europei Mediterraneo e Genova-Rotterdam. Il nodo logistico di Novara è anche punto di interscambio di importanti collegamenti autostradali (A4) e ferroviari che congiungono Torino a Venezia.

Le distanze di Novara rispetto ai tre capoluoghi regionali del Nord Ovest (40 km da Milano, 100 km da Torino, km 150 da Genova) rendono privilegiata la posizione geografica della

provincia per la concentrazione dei flussi trasportistici e logistici che interessano il Nord Italia e l'Europa. La prossima apertura dei trafori di base svizzeri, in sinergia con il progetto della linea Milano-Genova (Terzo valico) renderà l'interporto il fulcro del traffico merci del Sud Europa.

CIM spa è la società proprietaria dell'interporto di Novara, a capitale misto, in cui Regione Piemonte attraverso Finpiemonte, Satap Spa, Comune di Novara e Sito Spa sono i principali soci. Prima della presentazione ufficiale del **Piano strategico di sviluppo industriale 2011/2019** (ottobre 2011) allo scopo di collocare l'interporto novarese ai vertici dell'offerta nazionale degli interporti e della rete logistica, Cim Spa ha predisposto in coordinamento con la Provincia di Novara, l'**Atto di indirizzo per il sistema delle merci e della logistica nel Nodo di Novara** sottoscritto l'1 aprile 2011 da Governo, Regione Piemonte, Provincia, i Comuni di Novara, Galliate e San Pietro Mosezzo oltre a FS Logistica, Ferrovie Nord Milano e SATAP.

Il nuovo Piano di sviluppo si articola in tre fasi temporali:

- nella **fase iniziale (2011 – 2015)** sono in corso interventi per l'intermodalità, la logistica e l'autotrasporto, in particolare la strutturazione di un Terminale Intermodale Unico (T.I.U.) realizzato all'interno dell'attuale scalo di Novara Boschetto, ove attestare i traffici merci generati dai corridoi europei (Mediterraneo e Genova-Rotterdam), dai porti liguri e del Nord Europa, Cargo City (Malpensa) e, in prospettiva, dall'ultimazione del tunnel di base del Gottardo. Il piano comprende un'adeguata dotazione di magazzini finalizzati alla logistica ad alto valore aggiunto strettamente connessa all'intermodalità, una serie di servizi tecnologici quali stazioni rifornimento, centri di lavaggio, bonifiche, manutenzione, ma anche uffici, hotel e ristorazione.

- nella **fase intermedia (2016-2017)**, oltre ad un ulteriore sviluppo di spazi per la logistica, sulla base di un verifica preventiva che vedrà coinvolte le Regioni, gli Enti locali e gli operatori del settore, si pianificherà l'infrastrutturazione necessaria per far fronte all'apertura del nuovo tunnel di base del Gottardo, la cui operatività è prevista dal 2016. L'impatto degli effetti della nuova direttrice dovrà essere gestito nei tempi opportuni stante il previsto raddoppio dei traffici dal Nord Europa.
- l'**ultima fase del Piano (2018-2019)** prevede la possibilità di un'ulteriore espansione in termini di operatività terminalistica nell'eventualità che il mercato dovesse richiedere l'incremento delle potenzialità.

Il Cim di Novara prevede di passare entro il 2019 a 330mila metri quadrati di piazzali, contro i 170mila di oggi, con un aumento della superficie logistica coperta (per arrivare a 471mila metri quadrati) e delle aree adibite a servizi (che passerebbero da 3mila metri quadrati a 75mila). Aumenteranno progressivamente anche il numero di treni merci e le unità di trasporto annuali. **L'obiettivo della società di logistica novarese è quello di arrivare ad 800mila unità di trasporto all'anno.**

A conferma della direzione intrapresa, lo scorso gennaio il Cim ha inaugurato un nuovo collegamento con Parigi con sei convogli settimanali, generando un traffico ferroviario, gestito dalla società francese T3M, che consente di collegare il centro intermodale novarese direttamente con il terminal merci di Valenton.

Complessivamente il Piano prevede investimenti per circa 120 milioni di Euro nella prima fase 2011 – 2015 e a regime potrebbe sfiorare i 350 milioni di euro. Inoltre la crescita del sistema del

STATO AVANZAMENTO LAVORI

Il 4 luglio 2013 per l'attuazione della fase 1 del Piano strategico di sviluppo industriale del CIM, FS Logistica, i principali Soci del Centro Intermodale (Comune di Novara, Finpiemonte Partecipazioni, SATAP Società Autostrada Torino Alessandria Piacenza e Sito Spa) e CIM Spa hanno **siglato un accordo per dare ulteriore impulso al trasporto merci e alla logistica dell'intera zona di Novara**, con 500 camion al giorno e 196 treni a settimana, una delle principali aree di afflusso delle merci del Sud Europa.

FS Logistica, società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è proprietaria di aree, anche attrezzate, a Novara Boschetto che sono considerate strategiche dal CIM in quanto agevolmente integrabili alle proprie e pertanto ideali per potenziare l'offerta di servizi destinati agli operatori del trasporto delle merci.

La partnership industriale, di durata pluriennale, **prevede che FS Logistica metta a disposizione di Cim le proprie aree a Novara a fronte di corrispettivi, di diritti di governance sul Cim, nonché di una riserva di capacità terminalistica nei terminal intermodali controllati da Cim che sarà utilizzabile dalle società del Gruppo FS.** Sono state inoltre previste opzioni all'eventuale trasferimento della proprietà degli asset immobiliari in Cim che le società potranno esercitare al verificarsi di determinate condizioni. L'accordo produrrà effetti immediati nella capacità terminalistica dell'Interporto. Già da alcuni mesi infatti, sulla base di pre-accordi con il gruppo FS, Cim ha avviato la realizzazione di nuovi binari all'interno dello scalo di Novara Boschetto. Grazie a questo intervento, supportato finanziariamente dalla Regione Piemonte tramite l'Assessorato ai Trasporti, sarà possibile incrementare il numero dei treni lavorati facendo fronte alle richieste di attestazione di nuovi traffici, principalmente da Belgio, Olanda e Francia.

traffico merci e la logistica del nodo di Novara rappresenta la condizione per raggiungere obiettivi occupazionali adeguati e in linea con gli standard nazionali.

Il Piano strategico di sviluppo industriale ricomprende anche politiche e scelte innovative in termini di ICT, ambiente (cogenerazione, fotovoltaico e biomasse), city/reverse logistic e nuove tecnologie operative, progetti attivati già nel 2012. Attraverso una propria società, Crosstec stl, costituita da Cim spa per l'85% e Horos srl per la restante quota, sviluppa applicazioni tecnologiche nell'ambito logistico, come la Piattaforma Logistica WOLT (Web Oriented Logistic and Transport).

Inoltre, **CIM Spa, Comune di Novara e Camera di Commercio di Novara hanno sottoscritto un "Protocollo d'intesa per la realizzazione di una logistica urbana efficace, efficiente e sostenibile"** avente come oggetto un servizio di city logistic per creare sinergia tra gli operatori della distribuzione, ottimizzare i volumi per diminuire l'utilizzo di mezzi inquinanti, supportare le consegne con servizi logistici e di trasporto a basso impatto, fornire servizi innovativi, ecologici ed efficienti agli operatori economici, creando aree multifunzionali per la sosta e la movimentazione delle merci.

L'interporto di Novara dispone di un terminal intermodale con una estensione complessiva di oltre **170.000 mq** all'interno del quale sono operativi 7 binari da oltre 600 m l. ciascuno. La gestione del terminal e delle relative attività di handling è affidata a Eurogateway srl, società collegata a CIM Spa, la quale gestisce anche il terminal intermodale di Novara Boschetto. Complessivamente Eurogateway gestisce settimanalmente 148 coppie di treni da/per Olanda, Belgio, Francia, Germania, regno Unito e Italia.

L'Interporto di Novara dispone di **tre magazzini per la logistica per complessivi 66.000 mq di superficie coperta:**

- **M1 4.000 mq**
- **M2 24.500 mq**
- **M3 37.500 mq**

Dispone di circa 3.000 mq di uffici. Presso l'interporto sono inoltre attivi:

- un centro di riparazione container, semi-rimorchi, cisterne e casse mobili;
- un centro di prima manutenzione materiale rotabile

E' in fase di allestimento un'area attrezzata per la sosta dei mezzi pesanti.



INTERVENTI IN PROGRAMMA

L'interporto di Novara è interessato da alcuni interventi di potenziamento ed espansione individuati nel Piano strategico di sviluppo industriale:

- **Interporto Est:** CIM Est è il nuovo terminal intermodale dedicato alla logistica e ai servizi, evoluzione dell'attuale interporto ad Est della Tangenziale di Novara, già in fase di progettazione e che si svilupperà su un'area di 1.000.000 mq, raccordato con 12 binari da 1.000 metri ciascuno, magazzini e maxi aree stoccaggio. Attualmente quest'opera risulta in fase di progettazione preliminare, e la consegna dei lavori è prevista per il 2015. A questo progetto, previsto dai piani territoriali del Comune e della Provincia di Novara si affiancherà la realizzazione a Nord di un'ulteriore area per la logistica e l'industria collegata all'Interporto da oltre 1,5 milioni di mq, nei comuni di Novara e Galliate.
- **Completamento Interporto Ovest:** si prevede l'estensione del terminal Ovest su una superficie 234.000 mq che a regime si svilupperà su un'area di circa 839.000 mq. Al momento i lavori per la realizzazione di quest'opera sono in corso. Il costo si attesta a 108.332.330 di Euro.

Realizzazione binari presa consegna all'interno del terminal RFI Novara Boschetto 1° Stralcio attuativo: l'Interporto di Novara Boschetto attualmente si connette al sistema ferroviario nazionale tramite un unico binario che si diparte dallo Scalo di Novara Boschetto. Scalo ferroviario ed Interporto sono fisicamente separati dall'alveo del torrente Terdoppio. Il primo stralcio attuativo consiste nella realizzazione di 2 binari per una lunghezza di 600 m. Questa nuova configurazione permette a CIM di attivare nell'area Boschetto una ulteriore attività intermodale che, nell'ottica di un potenziamento dei traffici nell'area, permetterà una forte sinergia con il terminal esistente e, una volta realizzato anche il secondo stralcio attuativo, il raddoppio delle potenzialità di traffici merci. Attualmente i lavori risultano in corso, il costo previsto delle opere è di 1,71 milioni di Euro.

www.otinordovest.it

ALESSANDRO CARDI

DIRETTORE CENTRALE INFRASTRUTTURE AEROPORTI, ENAC

a cura di

Rosanna Guzzo

Project Manager di Uniontrasporti



Misurarsi con il mercato, costituire una rete di nodi integrata e garantire la coesione territoriale sono i punti di partenza delle future scelte che il sistema aeroportuale italiano dovrà affrontare.

INTERVISTA

1. *Di recente sono stati predisposti due documenti di pianificazione e programmazione nel settore, il Piano nazionale degli aeroporti – da parte di Enac nel febbraio 2012 - e l'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale – da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel gennaio 2013. A suo avviso, quali sono le scelte che il Paese deve compiere sul futuro dell'aeroportualità?*

Il nostro Paese, da diversi anni, non riesce a dotarsi di strumenti di pianificazione delle infrastrutture che offrano una lettura integrata tra le diverse modalità.

L'evoluzione che il mercato ha avuto negli ultimi decenni e la crisi dei modelli produttivi che ha investito l'Europa a seguito della competizione portata dalle economie emergenti delle Regioni dell'Est europeo e asiatiche, hanno generato nuovi bisogni o comunque una significativa rivisitazione della modalità di soddisfazione degli stessi.

Gli effetti della globalizzazione hanno comportato la necessità di relazioni molto più ampie ed articolate che nel passato, così come il maggior benessere di Paesi emergenti ha alimentato i flussi turistici verso il nostro Paese. Tutto ciò, unitamente alle

esigenze di mobilità dei cittadini italiani, comporta una rilettura delle funzioni che il sistema aeroportuale deve assicurare ed una riqualificazione nell'offerta infrastrutturale sia in termini di qualità dei servizi che soprattutto in termini di intermodalità.

La forte connotazione internazionale del trasporto aereo, stimabile in circa il 70% a fronte di un 30% di traffico domestico, ed il prevalere della modalità point to point, comporta scelte di sviluppo che tengano conto del mercato.

Non è infatti pensabile che, in un sistema ampiamente liberalizzato, l'offerta infrastrutturale del Paese risponda a logiche dirigistiche, ovvero decidendo "dove e come" i passeggeri paganti, provenienti dall'Europa o da altre parti del mondo, debbano arrivare limitando gli aeroporti nella loro distribuzione territoriale o incidendo in modo riduttivo sul ruolo che gli stessi assumono nella rete nazionale.

Ritengo che le scelte che in prospettiva possono meglio soddisfare le esigenze che oggi sono già riconoscibili, debbano partire dal mercato e misurarsi con esso, fornendo un disegno di rete che favorisca l'accesso ai mercati per le PMI e l'accessibilità ai territori, in particolare ai flussi turistici internazionali che sempre più costituiranno l'asse portante del traffico. Va superata

la dimensione regionale nella sua accezione amministrativa e individuate le macro aree che per affinità socio economiche esprimono omogenee esigenze di connettività aerea con il resto del continente.

L'offerta infrastrutturale che deve essere garantita al Paese non potrà prescindere da un disegno di rete che fornisca un ottimale livello di copertura del territorio e ne favorisca la coesione a livello nazionale ed europeo; esso dovrà altresì differenziare i ruoli funzionali degli scali al fine di ottimizzare gli investimenti aeroportuali con livelli coerenti con il ruolo degli stessi.

Una corretta classificazione ed articolazione dei ruoli funzionali deve inoltre consentire l'individuazione dei nodi strategici cui vanno assicurate le condizioni di massimo sviluppo e le priorità negli investimenti connessi alla intermodalità ed alla accessibilità territoriale.

Nell'ottica di quanto sopra riportato, la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborata dall'ENAC, sulla base di un ampio studio di settore, fornisce ampie risposte e utili indicazioni.

2. La liberalizzazione del settore aereo pone l'esistenza di un difficile connubio: da una parte le legittime aspettative di profitto delle società di gestione degli scali e dall'altra il diritto costituzionale dei cittadini alla mobilità. Come trovare un equilibrio soddisfacente tra i due elementi soprattutto nel caso degli aeroporti con dimensioni ridotte?

Il tema proposto può essere affrontato sotto diversi profili.

Un primo ordine di risposta potrebbe rinvenirsi nella costituzione di una rete aeroportuale che ponga la coesione del territorio tra i propri criteri fondativi.

Tale previsione porrebbe da sé le basi per una risposta strutturale al tema della accessibilità dei cittadini ad una rete globale di trasporti. Per contro, l'offerta di strutture aeroportuali non può esaurire il tema della mobilità dei cittadini, in quanto altre modalità (gomma o ferro), se in grado di offrire una qualità accettabile del servizio, potrebbero sopperire egregiamente alla carenza di aeroporti ove in grado di connettere i territori ai nodi aeroportuali più importanti.

E' comunque evidente che il modello della gestione aeroportuale basata sul principio della privatizzazione della stessa presenta elementi di scarsa sostenibilità economica nel caso dei piccoli aeroporti, e può incidere negativamente sulla mobilità dei cittadini.

Per questa fascia di aeroporti, ove non caratterizzati da obblighi di continuità territoriale, bisognerebbe definire un modello gestionale meno oneroso, nella consapevolezza che un equilibrio economico potrebbe essere ricercato anche con un approccio più ampio, in grado di valutare il beneficio economico portato dall'aeroporto al territorio, e derivando da esso un sostegno alla gestione dell'aeroporto.

In tal senso appare determinante, nei casi di aeroporti con traffico limitato, l'assetto proprietario della società che, ove costituisse anche diretta rappresentanza dei soggetti territoriali che beneficiano della presenza dell'aeroporto,

potrebbe operare utilmente anche mediante meccanismi di compensazione tra i costi di gestione e i benefici economici degli operatori sul territorio.

3. Così come alcune compagnie aeree si sono evolute verso il low cost, è possibile pensare anche ad un analogo modello di gestione degli scali per la fornitura dei diversi servizi di cui necessitano i passeggeri e le merci che utilizzano un aeroporto? Ritiene questa una strada praticabile per i cosiddetti aeroporti minori?

Certamente, anche nel settore degli aeroporti è possibile ricercare soluzioni strutturali a basso contenuto economico, con livelli di servizio di minor pregio, che rendano il costo del trasporto aereo sostenibile anche per quegli scali con traffico limitato.

Esperienze in tal senso sono state condotte in alcuni Paesi europei, in particolare su scali serviti da compagnie low cost, con discreto successo.

Anche in Italia potrebbero essere avviate esperienze simili, ancorché decisioni di tale portata dovrebbero essere in relazione alla tipologia di traffico da ospitare.

4. Sovente si legge di tempi dilatati per giungere alla concessione, totale o parziale, dell'aeroporto alle varie società di gestione che ne fanno richiesta. Come si può fare per accelerare il processo autorizzatorio, oggi troppo spesso rallentato?

La lunghezza dei processi autorizzatori è un tema che affligge il settore aeroportuale impedendo di fatto la possibilità di pianificare investimenti sia sul piano delle infrastrutture che su quello delle relazioni con gli operatori aerei.

Un suo snellimento potrebbe intervenire modernizzando le regole che ne sottendono il funzionamento per semplificare il processo decisionale che ne caratterizza l'iter.

Difatti, l'intervento di tanti attori e che vede esprimersi, dopo le valutazioni dell'ENAC, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e successivamente anche il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per giungere poi alle osservazioni che esprime la Corte dei Conti in fase di registrazione del Decreto di concessione, rende l'iter stesso lungo e complesso con ripetizione di atti procedurali per ogni successiva osservazione che dovesse intervenire.

Per rendere più efficace ed efficiente il processo autorizzatorio, sarebbe opportuno ricondurre al solo Ministro dei Trasporti la responsabilità di concludere l'iter sulla base della proposta dell'ENAC. Il Ministero dell'Economia potrebbe comunque effettuare i propri controlli sull'operato dell'ENAC o di altri soggetti, utilizzando le moderne tecniche di auditing in uso presso tutti gli organismi nazionali ed internazionali.

Ciò consentirebbe, inoltre, di avere una diretta relazione tra l'esercizio dei poteri e le responsabilità.

Per approfondimenti consultare il sito dell'Enac <http://www.enac.gov.it>

IL 30 GENNAIO 2013

LA COMMISSIONE EUROPEA ADOTTA IL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO

Per poter affrontare la crescente domanda di traffico, la congestione, la sicurezza dell'approvvigionamento di combustibili e la decarbonizzazione la Commissione Europea adotta una serie di proposte dirette a migliorare la qualità e ad incrementare l'offerta dei servizi ferroviari.



Con il Quarto Pacchetto ferroviario la Commissione vuole incoraggiare una maggiore innovazione nelle ferrovie europee ed aprire alla concorrenza i mercati del trasporto nazionale di passeggeri, nonché indicare una serie di riforme tecniche e strutturali di ampia portata. Le proposte riguardano **quattro ambiti** principali: a) efficienza delle norme e delle omologazioni; b) migliore qualità e maggiore possibilità di scelta grazie all'ingresso di nuovi attori nella gestione dei servizi ferroviari; c) separazione della rete; d) forza lavoro competente. Con questi provvedimenti il trasporto passeggeri dovrà essere completamente liberalizzato dal 2019, e gestione della rete e operatività dei treni dovranno essere separati.

La Commissione Europea punta, finalmente, alla liberalizzazione della rete ferroviaria; diverse sono le misure poste in atto, prima fra tutte vi è la **riduzione delle spese amministrative delle imprese ferroviarie** in modo da favorire nuovi operatori sul mercato. Difatti sarà l'Agenzia ferroviaria europea, l'European Railway Agency (Era), e non più i singoli Stati membri, a rilasciare

le autorizzazioni necessarie per l'immissione dei veicoli sul mercato e quelle riguardanti il certificato Pan-UE di sicurezza degli operatori. Ciò comporterà una riduzione del 20% dei tempi di **ingresso nel mercato da parte di una nuova impresa ferroviaria** ma anche una riduzione, della stessa percentuale, sia del costo che della durata della procedura di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo previsto per le imprese dell'ordine di 500 milioni di euro entro il 2025.

Il secondo ambito descritto nel Quarto Pacchetto ferroviario riguarda, invece, l'ingresso di nuovi attori nella gestione dei servizi ferroviari: a decorrere dal dicembre 2019 le imprese ferroviarie potranno offrire servizi di trasporto nazionale di passeggeri in tutta Europa, presentando offerte per contratti di servizio pubblico o offrendo servizi commerciali su base competitiva. L'apertura del mercato del trasporto ferroviario passeggeri permetterà di ottenere molteplici benefici per gli utenti sia in termini di migliori servizi e maggiore scelta sia in termini economici. Entro il 2035 si punta, infatti, ad assicurare, con l'adozione di riforme strutturali, un risparmio di oltre 40 miliardi di euro ed una fornitura di circa 16 miliardi supplementari di km/passeggero.

Ad oggi solo la Svezia ed il Regno Unito hanno integralmente aperto il mercato del trasporto ferroviario passeggeri riportando, nell'arco di 10 anni, un aumento del numero di passeggeri trasportati di circa il 50%; in Austria, in Italia, nella Repubblica Ceca e nei Paesi Bassi, invece, si è avuta una parziale apertura dei mercati che ha consentito, secondo la Commissione Europea, un risparmio del 20-30%.

Con il terzo punto la Commissione propone di **rafforzare il ruolo dei gestori delle infrastrutture** rendendoli indipendenti, sia operativamente che finanziariamente, da tutti gli operatori che assicurano la circolazione dei treni nonché coordinati a livello UE in modo da avere lo sviluppo di una rete genuinamente europea. In tal modo i gestori delle infrastrutture dovranno avere il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria – compresa la pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura, la gestione quotidiana e la manutenzione e la pianificazione degli orari. Per conseguire questo obiettivo, la proposta punta sulla separazione istituzionale (c.d. unbundling), consentendo alle imprese ferroviarie indipendenti dai gestori dell'infrastruttura l'immediato accesso al mercato interno del trasporto di passeggeri, a partire dal 2019. Tuttavia la Commissione ha previsto anche la possibilità che l'indipendenza tra gestore dell'infrastruttura e gestore del servizio venga garantita da una "struttura di holding" integrata verticalmente. In tal caso ad un'impresa ferroviaria inserita in una struttura verticale potrà essere vietato di operare in altri Stati membri a meno che non dimostri che sono state adottate tutte le clausole di salvaguardia necessarie per assicurare condizioni paritarie nella pratica e che nel suo mercato nazionale è possibile una concorrenza leale. Si applica la c.d. clausola di verifica della conformità.

Ultimo punto trattato nel IV Pacchetto ferroviario riguarda la **forza lavoro**. Con l'apertura dei mercati a nuovi competitor verranno creati maggiori e migliori posti di lavoro. Di qui la necessità per la Commissione di regolare il quadro normativo dell'Unione europea al fine di tutelare i lavoratori: alle nuove imprese che si aggiudicano il contratto di servizio pubblico, difatti, è imposto l'assorbimento del personale della vecchia impresa al momento del passaggio di consegna, andando oltre gli obblighi generali sul trasferimento di imprese sanciti dall'UE. Inoltre è previsto per le ferrovie che si apriranno a nuovi mercati la possibilità di nuove assunzioni qualificate al fine di sostituire il personale che andrà in pensione.

Il quarto pacchetto non fa altro che insistere sulla traccia segnata da decenni di direttive e regolamenti. Già con i precedenti pacchetti si punta alla liberalizzazione del mercato senza però ottenere grandi cambiamenti. Si auspica, quindi, che con quest'ultimo intervento si riesca ad indurre grandi trasformazioni strutturali e beneficiare delle conseguenze di un mercato del trasporto ferroviario passeggeri completamente libero.





INCONTRI INFORMATIVI SUL CLOUD COMPUTING E DIGITAL MARKET PROMOSSE DALLE CAMERE DI COMMERCIO

Nel mese di luglio Uniontrasporti ha avviato il primo ciclo di incontri informativi promossi dalle Camere di commercio di Vercelli, Rimini, Potenza e Matera nell'ambito di accordi territoriali per diffondere presso i tessuti imprenditoriali locali i servizi ICT resi disponibili dalla banda larga. Tali incontri ripartiranno a settembre per concludersi a fine anno e vedranno coinvolte numerose Camere di commercio, quali Biella, Reggio Emilia, Parma, Modena, Bologna, Forlì-Cesena, Ravenna, Ferrara, Rimini, Trieste, Ancona, Pesaro Urbino, Fermo, Macerata, Salerno, Campobasso, Isernia, Matera e Potenza.

L'obiettivo del progetto camerale è aumentare la capacità degli imprenditori di intercettare i trend tecnologici e i bisogni emergenti, di aumentarne la maturità professionale, la sfera di influenza e il potere sul mercato, di accrescerne la percezione rispetto all'impatto della loro attività sull'azienda e sul mercato, attraverso una maggiore consapevolezza dei vantaggi offerti da servizi ICT più qualificanti e dalla disponibilità di personale adeguatamente formato.

I temi degli incontri di sensibilizzazione sono il **cloud computing** e il **digital market** che saranno sviluppati da docenti dell'Università di Tor Vergata e formatori di Ifoa.



LA GIORNATA DELL'ECONOMIA DI TERNI DEDICATA ALLE INFRASTRUTTURE

La Camera di commercio di Terni ha focalizzato l'attenzione dell'11-esima edizione della Giornata dell'Economia, tenutasi lo scorso 20 giugno, su un tema ritenuto rilevante per lo sviluppo del territorio e la ripresa dell'economia ternana: **le infrastrutture e l'ammodernamento della rete a servizio della provincia.**

Durante i lavori è stato presentato uno studio svolto da Uniontrasporti che ha avuto lo scopo di valutare i vantaggi del realizzare le infrastrutture di trasporto, di cui il territorio necessita, in termini di incremento dell'accessibilità, nonché della ricchezza della zona e della sua occupazione. Mediante una metodologia consolidata, è stato possibile quantificare questi vantaggi, arrivando ad affermare che se nei prossimi anni si investirà in infrastrutture di trasporto per un totale di circa 2 miliardi di Euro - adeguando la rete attuale con interventi mirati sia nel settore stradale che in quello ferroviario, come pure in quello dell'intermodalità - il territorio provinciale vedrà incrementare il proprio Prodotto Interno Lordo del 50% circa, ossia di circa 3 miliardi di Euro. Allo stesso tempo, durante la realizzazione delle opere e negli anni seguenti per un effetto diretto e indotto di interdipendenze settoriali, si creeranno 21 mila nuovi posti di lavoro.

La giornata è stata poi l'occasione per presentare un aggiornato progetto preliminare di un intervento che il territorio attende ormai da anni: **l'adeguamento della S.S. Flaminia nel tratto Terni-Spoleto.** Si tratta di un'opera che si rende necessaria soprattutto ai fini della sicurezza, ma anche per potenziare il collegamento con l'aeroporto di Perugia e più in generale per migliorare le connessioni trasversali del Centro Italia. La progettazione è stata realizzata grazie alla concreta collaborazione delle Camere di commercio di Terni e Perugia e della Cassa di Risparmio dell'Umbria.

OPERE PER L'AMMODERNAMENTO DELLA RETE TERNANA

- L'ADEGUAMENTO DELLA S.S. FLAMINIA NEL TRATTO TERNI-SPOLETO
- IL COMPLETAMENTO DELLA DIRETTRICE CIVITAVECCHIA-ORTE-TERNI-RIETI
- LA NUOVA DIRETTRICE TERNI-ROMA VIA PONZANO ROMANO
- LA STRADA DELLE TRE VALLI: SPOLETO-ACQUASPARTA
- IL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA NEL TRATTO TERNI-SPOLETO



PROGETTO ACROSSEE

UN'AZIONE TRANSFRONTALIERA PER IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ DEL SUD-EST EUROPA

Il progetto ACROSSEE (Accessibility improved at border crossings for the integration of South East Europe), mira al miglioramento dell'accessibilità transfrontaliera nell'area del Sud Est Europa attraverso il coordinamento tra le amministrazioni nazionali e gli attori principali, alla luce della normativa comunitaria. Il progetto risponde ad un obiettivo generale, dal triplice valore:

- contribuire al dibattito sull'estensione delle TEN-T ai Balcani Occidentali rafforzando le attuali iniziative che favoriscono l'intermodalità e la co-modalità dei corridoi europei transnazionali
- contribuire all'adozione di un modello comune di trasporto per tutta l'area del Sud Est Europa, integrato con il resto dell'Europa
- migliorare l'accessibilità transfrontaliera dei flussi di merci.

ACROSSEE trae origine e nasce dalla lunga esperienza maturata nel corso di un precedente progetto europeo – SEETAC (South East Europe Transport Axis Cooperation), che mirava a risolvere

sia problematiche di ordine amministrativo, quali la mancanza di una cooperazione istituzionale strutturata ai passaggi di frontiera, sia problematiche di ordine operativo, come l'assenza di standard condivisi in materia di protezione, sicurezza e standard ambientali nelle diverse modalità di trasporto.

Sotto la guida dell'Iniziativa Centro Europea i partner del progetto (Ministeri dei trasporti, Camere di Commercio, Università, Associazioni di Trasporti e Industria, Regioni ed istituti dedicati agli studi di trasporti) si dedicheranno inoltre ad interventi di breve periodo con lo scopo di facilitare gli scambi e circolazione ai border crossings.

Il progetto è co-finanziato dal programma di cooperazione transnazionale – South East Europe con un budget totale di quasi 2,9 milioni di Euro. Il progetto ha la durata di 24 mesi e si concluderà il 30 settembre 2013.

Per info www.acrossee.net

TRAIL | SARDEGNA



IL NUOVO OSSERVATORIO REGIONALE SARDEGNA. INFRASTRUTTURE ED ECONOMIA SI INCONTRANO.

Uno strumento dinamico e facilmente fruibile che il Sistema camerale sardo vuole utilizzare per il monitoraggio congiunto e completo della situazione socio-economica e infrastrutturale regionale, in grado di fotografare la situazione attuale, ma anche di verificarne gli stadi evolutivi, analizzando e confrontando periodicamente lo stato di salute dei principali indicatori socio-economici e degli interventi previsti sul sistema infrastrutturale sardo.