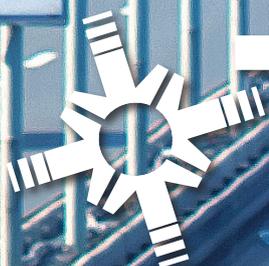


UNIONCAMERE

CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA

Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture



TRAIL INFORMA

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

N.2 | APRILE 2012

FOCUS

Il Corridoio Baltico-Adriatico:
il nuovo tracciato europeo

Il tasso di motorizzazione in Italia:
le scelte da fare

INTERVISTA

Gilberto Galloni
AD di FS Logistica

LAVORI IN CORSO

Stato dell'arte sui nodi logistici italiani

WWW.TRAIL.UNIONCAMERE.IT



TRAIL INFORMA



UNIONTRASPORTI

PRESIDENTE

Paolo Odone

DIRETTORE

Antonello Fontanili

TRAIL INFORMA

Rivista del sistema
delle Camere di commercio italiane

DIRETTORE RESPONSABILE

Antonello Fontanili

REDAZIONE

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

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Elisabetta Martello

ANNO 3 N.2-2012

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

Nuovi scenari per le camere di commercio

06

FOCUS 1

Il Corridoio Baltico – Adriatico: il nuovo tracciato europeo

09

FOCUS 2

Il tasso di motorizzazione in Italia: le scelte da fare

13

LE STATISTICHE DI TRAIL

Dati di traffico 2011 e trend 2008/2011 nel Nord Ovest

16

INTERVISTA

Gilberto Galloni, AD di FS Logistica

18

LAVORI IN CORSO

Stato dell'arte sui nodi logistici italiani

21

ANGOLO NORMATIVO

Il nuovo piano di azione coesione per il mezzogiorno

24

NEWS

Il sistema camerale e le infrastrutture



Silvio Di Lorenzo

Presidente della Camera di commercio di Chieti

EDITORIALE

NUOVI SCENARI PER LE CAMERE DI COMMERCIO

La capacità delle Camere di commercio di fare rete e di essere, al tempo stesso, un'organizzazione in grado di coniugare la dimensione europea o internazionale con quella locale, trova nel tema delle infrastrutture una sua particolare specificità.

Lo sviluppo delle infrastrutture è una tematica sempre più strategica nelle scelte di politica economica nazionale e regionale. Nella globalizzazione, dove le scelte di localizzazione e delocalizzazione coinvolgono sempre di più tutte le regioni italiane, occorre competere sui fattori della modalità logistica che incidono sensibilmente sui costi di gestione.

L'inefficienza logistica rappresenta una sorta di "tassa occulta" che al sistema Paese costa, secondo le stime di Confetra, circa 12 miliardi l'anno, impendendo al sistema produttivo italiano di proiettarsi in modo competitivo verso il Nord e il Centro Europa.

Le Camere di commercio, quindi, possono contribuire a diminuire il gap che comprime la capacità di sviluppo delle imprese promuovendo una serie di azioni volte alla diffusione della cultura logistica, alla concertazione per favorire la gestione del consenso su opere infrastrutturali di interesse collettivo, ad investimenti verso progetti di sviluppo di reti infrastrutturali innovative come, per esempio, la banda larga.

Ma, per uscire da questo impasse e da una visione prospettica appannata dalla crisi, il Sistema camerale, insieme agli altri interlocutori regionali, deve acquisire un ruolo e una propria strategia comune sia in campo industriale che nel sistema della logistica e delle infrastrutture, ovvero

proporre una progettualità credibile e fattibile. E' altresì importante stabilire e condividere un'agenda delle priorità su cui investire le risorse.

Sul piano della logistica, anche in Abruzzo è necessario operare con diverse modalità di trasporto merci per ridurre i costi della filiera logistica quindi incentivando l'intermodalità per favorire la diminuzione della quota attuale del 94% di trasporto su gomma. La strada

un punto di vista produttivo con le realtà e le specializzazioni presenti in diverse aree della regione.

La nostra analisi conferma che le infrastrutture intermodali risultano assenti o strategicamente non funzionali alla struttura produttiva locale ed ai flussi di traffico: infatti, la quasi totalità delle merci dei traffici nazionali e l'89% dei traffici internazionali viaggiano su gomma, quindi **le strutture portuali**



da percorrere è la valorizzazione e il potenziamento dei nodi esistenti con riferimento al sistema portuale regionale, all'interporto di Manoppello, ai due autoporti costieri di San Salvo e Roseto e al sistema ferroviario.

Nello specifico, la Camera di commercio di Chieti ha esaminato attentamente la situazione della portualità abruzzese (Pescara, Ortona e Vasto) ed ha verificato che, nel contesto di macroarea adriatica, il sistema portuale della regione Abruzzo movimentava meno di due milioni di tonnellate di merci, per la gran parte d'importazione e liquide. Tale situazione contrasta fortemente con la centralità dell'Abruzzo sia nel Corridoio Adriatico, sia nel sistema delle reti di comunicazione, in particolare con la dorsale tirrenica e nell'area metropolitana di Roma, sia da

marittime appaiono sottoutilizzate se si effettua un confronto con realtà italiane significativamente comparabili.

A partire da questi dati incontrovertibili, la Camera di commercio di Chieti sta lavorando alla costituzione di una **Autorità portuale regionale gestita da una Azienda Speciale (Aspo)**, che potrà orientare la propria attività di gestione, promozione, studio ed informazione nei confronti degli enti pubblici e privati, nazionali ed esteri, interessati allo sviluppo dei porti abruzzesi e gestire le tipologie di merci potenzialmente "catturabili". L'obiettivo è rilanciare i porti di Ortona e di Vasto attraverso il coordinamento dei fondi nazionali ed europei per migliorare fondali, piazzali e magazzini per la movimentazione di container e di prodotto sfuso e portare il

traffico da 1,4 a 2 milioni di tonnellate in tre anni.

Strettamente collegato al sistema logistico ed infrastrutturale, si pone il rilancio di alcuni settori di attività strategici tanto per il territorio di Chieti quanto per la regione abruzzese. Si tratta del settore alimentare, in quanto l'Abruzzo presenta un distretto industriale alimentare della pasta di rilievo internazionale, del settore automotive, con riferimento al segmento dei furgoni (attività "core" di Sevel), dei motorini e tagliaerba (attività "core" di Honda) e della Pilkington Italia SpA per la produzione di vetro per l'edilizia. A seguire, altri settori come quello meccanico, del vetro e degli articoli in gomma.

L'altra grande progettualità a cui la Camera di commercio di Chieti sta lavorando nell'ambito di un Accordo sottoscritto da Provincia di Chieti, Confindustria Chieti, Università de L'Aquila, Patto Territoriale Sangro-Aventino e Camera di commercio di Chieti, riguarda il **Campus dell'Automotive** la cui realizzazione è nel territorio teatino e si prevede la nascita di Laboratori di ricerca, un Centro di Formazione/direzione, un Incubatore Spin-Off (per la promozione di nuova imprenditorialità nei settori innovativi) ed aree di Esposizione e test, con una pista di prove.

Il programma di attività è finalizzato a realizzare un complesso organico di opere pubbliche destinate a costituire un Polo di Innovazione Tecnologica a servizio prevalente delle imprese operanti nel territorio regionale ma che potrà erogare servizi a case automobilistiche e dell'automotive e sarà gestito su base convenzionale da un Organismo di Ricerca Pubblico partecipato da istituzioni pubbliche e dalle Università del Territorio.

Si tratta di un progetto importante, cantierabile, per il quale sono già stati assegnati oltre 33,7 milioni di euro attraverso i fondi del PAR-FAS Abruzzo.

La Camera di commercio è in prima fila ed è disponibile a ricoprire il ruolo che gli enti locali vorranno assegnarle.

Abbiamo creduto sin dall'inizio in questo progetto che favorisce la creazione in loco di innovazione e di competenze professionali avanzate utilizzabili dalle aziende regionali, ma vendibili anche fuori e in altri settori dell'industria.

A livello regionale, tuttavia, non posso ignorare le infrastrutture strategiche di cui l'Abruzzo ha bisogno per non rimanere emarginata rispetto ai grandi corridoi europei che attraversano l'Italia, e, soprattutto, fuori dalle direttrici dell'alta velocità, che a nord si ferma a Ravenna, e a sud, devia da Bari verso Napoli, raggiungendo così il nord attraverso la dorsale tirrenica.

Analogamente è evidente che devono avvenire in tempi rapidi i lavori di dragaggio dei fondali del porto di Pescara la cui inaccessibilità ha provocato danni serissimi agli operatori commerciali che gravitano intorno allo scalo cittadino.

L'Abruzzo non deve sganciarsi dalle maglie delle reti transeuropee di trasporto e deve incoraggiare ogni sforzo per essere collegata ai grandi corridoi europei, e proprio a tale tema che questa edizione del Trail Informa dedica il focus sul Corridoio Baltico-Adriatico il cui tracciato è stato recentemente ridisegnato. L'altro focus invece pone l'attenzione sul grande problema della congestione stradale e delle ripercussioni che genera a livello ambientale e sulla salute umana mentre è interessante la lettura dell'intervista all'amministratore delegato di Fs Logistica, Gilberto Galloni. Vi auguro buona lettura e vi anticipo che il prossimo numero del Trail Informa n. 3 sarà completamente dedicato all'Atlante delle priorità e delle criticità infrastrutturali dal punto di vista del mondo economico.



Il processo di revisione della politica europea, terminato dopo una consultazione durata 2 anni, ha portato alla individuazione di 10 corridoi che andranno a costituire, entro il 2030, la rete centrale di trasporto europea. Per quanto riguarda l'Italia vengono confermati pur se, in alcuni casi, modificati nel tracciato i corridoi Mediterraneo, Helsinki – La Valletta (ex Berlino – Palermo), e Genova Rotterdam). La novità è il riconoscimento della priorità del corridoio Baltico – Adriatico nella rete di trasporto centrale europea. Al centro di una forte azione di lobby presso la Commissione europea, che ha visto uniti i rappresentanti delle regioni del Nord est, della Bassa Austria, della Slovenia e altri Paesi interessati, questo corridoio nasce come ideale prolungamento del Progetto Prioritario 23 che unisce Danzica, con Varsavia e Vienna. Per le nostre regioni del Nord Est questo asse costituisce una reale opportunità non solo per raggiungere i mercati del Baltico ma per catturare quei traffici provenienti dal Medio Oriente e dalla Cina che attraversano il canale di Suez. Negli sviluppi futuri il corridoio Baltico – Adriatico potrà estendere la sua influenza alle altre regioni, italiane ed estere, che si affacciano sull'Adriatico, anche in funzione di una strategia europea per la costituzione di una Macroregione Adriatico – Ionica.

Il corridoio Baltico - Adriatico attraversa 9 paesi (Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca Austria, Italia, Slovenia, Slovacchia) e interessa circa 115 milioni di abitanti. Si tratta di

IL CORRIDOIO BALTICO - ADRIATICO: IL NUOVO TRACCIATO EUROPEO

a cura di

Alessandro Africani

Project Manager di Uniontrasporti

un asse ferroviario intermodale che avrà la funzione di collegare alcune delle regioni più produttive del Nord Est italiano, dell'Austria e della Polonia con i più importanti porti del Baltico e dell'Adriatico (Trieste, Monfalcone, Venezia, Ravenna, Koper).

Il suo tracciato ha idealmente inizio nell'area metropolitana di Helsinki. Attraversato il braccio di mare che separa la Finlandia dal continente, il corridoio attraversa le principali città delle ex repubbliche sovietiche di Estonia, Lettonia e Lituania. In Polonia l'asse attraversa aree economicamente vitali come Katowice, Varsavia e Danzica, importante porto commerciale sul Mar Baltico e la regione della Slesia. Proseguendo verso sud il corridoio attraversa la Moravia, in Repubblica Ceca, che con la sua capitale Brno è una delle aree più vitali del Paese, fino all'Austria dove interessa regioni come la Carinzia. Infine, attraverso il valico del Tarvisio, il corridoio entra in Italia e tocca il Friuli Venezia Giulia, il Veneto e l'Emilia Romagna. Trieste costituisce uno degli snodi principali di questo tracciato, dal momento che il suo porto rappresenta uno dei capisaldi. Inoltre, è qui che il corridoio Baltico - Adriatico si collega al Corridoio Mediterraneo (Lione - Torino - Milano - Trieste) e quindi diventa un asse di riferimento per le imprese che si trovano nella pianura padana. Mentre a Bologna interseca il corridoio Helsinki - La Valletta.

Il completamento dei lavori nelle previsioni dei progettisti non avverrà prima del 2025, tuttavia in alcune delle aree attraversate sono già a buon punto. Infatti, negli anni passati sono stati già fatti ingenti investimenti per la realizzazione del Corridoio 23 da cui prende origine. In Polonia ad esempio è stata ammodernata la linea ferroviaria tra Varsavia e Katowice. Attualmente è possibile percorrerla ad una velocità di 160 km/h che diventerà di 250 km/h al termine di tutti i lavori ed

è in fase di completamento la tratta tra Danzica e Vienna. In Repubblica Ceca proseguono i lavori per la modernizzazione della linea tra Petrovice e Breclav, mentre in Slovacchia è stata completata l'elettrificazione della linea transfrontaliera tra Katowice e Zilina. Il vero nodo della programmazione dei lavori è costituito dalla tratta austriaca. Infatti, per questo paese sono previsti il tratto tra Graz e Klagenfurt da costruire ex novo e il superamento del passo del Semmering. Quest'ultimo si presenta particolarmente difficile a causa delle asperità del territorio. L'attuale linea ferroviaria, risalente al periodo austro-ungarico, venne considerata per l'epoca una sorprendente opera di alta ingegneria ferroviaria per la capacità di superare i dislivelli che caratterizzano il passo, ma è ad oggi del tutto inadatta ai moderni standard delle reti europee. Nel 2011 è stato dato avvio ai lavori per un tunnel di circa 33 km che è parte del tracciato Graz - Klagenfurt, mentre è dell'aprile 2012 la notizia dell'inizio dei lavori per l'attraversamento del Semmering, a lungo fermi a causa delle proteste dei Land della Bassa Austria preoccupati dell'impatto sull'ambiente delle opere.

Per quanto riguarda, infine, la tratta italiana essa è in esercizio già da tempo. La linea Pontebbana che collega Udine al Tarvisio, recentemente ristrutturata, costituisce la tratta nazionale del corridoio Baltico - Adriatico. Dal 2000 questa ferrovia ha subito dei profondi cambiamenti grazie all'apertura di una nuova tratta da Carnia a Tarvisio di cui buona parte in galleria, che ha portato alla soppressione della vecchia linea, a singolo binario e dal percorso tortuoso, con tutte le sue stazioni, per fare spazio ad una moderna linea a doppio binario elettrificato a 3000 Volt CC. Dal Posto di Movimento VAT nei pressi di Udine, si dirama in direzione sud la linea di circonvallazione di Udine che permette il transito dei treni merci verso Cervignano e Gorizia senza attraversare la stazione di Udine. Fanno parte del progetto

La nuova rete di trasporti europea è formata da una rete centrale costituita da 10 corridoi essenziali e da ultimare entro il 2030, e una rete globale da completare entro il 2050 che, alimentando la rete centrale, garantirà la piena copertura del territorio dell'Ue e sarà gestita in gran parte dagli Stati membri. Entrambe le reti comprendono tutti i modi di trasporto: stradale, ferroviario, aereo, fluviale, marittimo e intermodale. Lo scopo è quello di garantire che progressivamente, entro il 2050, la grande maggioranza dei cittadini e delle imprese d'Europa non debbano impiegare più di 30 minuti per raggiungere la rete globale.

di sviluppo del corridoio anche i lavori per la costruzione di piattaforme intermodali tra Udine, Venezia e Ravenna, e le interconnessioni portuali con i porti adriatici che fanno parte della rete, ovvero Trieste, Venezia e Ravenna.

Del corridoio Baltico - Adriatico sono state sottolineate in più sedi le potenzialità per lo sviluppo economico e il potenziamento delle aree interessate. Ad esempio, con un volume di merci di oltre 51 milioni di tonnellate, l'area Tarvisio/Semmering/Wechel è una delle aree transalpine più importanti d'Europa. Attualmente la distribuzione dei traffici in questa zona è nettamente sbilanciata a favore della strada su cui sono transitate, nel 2011, 33,4 mln tonn, mentre la ferrovia raccoglie circa la metà delle tonnellate (18,3 mln tonn). La realizzazione del corridoio potrebbe avere come primo effetto quello di riequilibrio dei flussi di traffico portando una maggiore quota di merci verso la ferrovia, modalità più "amica dell'ambiente" rispetto alla strada. Questo consentirebbe come effetto secondario di raggiungere in minore tempo gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento previsti negli accordi internazionali.

Lungo tutto il tracciato, il corridoio Baltico - Adriatico interseca altri 5 corridoi che fanno parte della Rete di Trasporto Transeuropea per cui a buona ragione può essere considerato la spina dorsale dei trasporti nell'Europa Centrale. In Italia come, già detto interseca il **corridoio Mediterraneo e il corridoio Helsinki - La Valletta**. Lungo i porti che ne costituiscono i terminali si interseca con le **Autostrade del Mare**. A Varsavia tocca il **corridoio Varsavia - Berlino - Amsterdam/Rotterdam - Felixstowe - Midlands**. Presso Brno e Bratislava si incontra con il **corridoio Amburgo - Rostock - Burgas/TR border - Pireo- Lefkosia**.

L'asse ferroviario in oggetto non costituisce però, un'importante infrastruttura solo per la merci ma dalla sua implementazione può trarre enorme vantaggio anche il traffico dei passeggeri. Lungo il tracciato del Corridoio Baltico - Adriatico si trovano, infatti, numerose conurbazioni urbane. La disponibilità di un collegamento ferroviario di alta qualità offre enormi occasioni di collegamento e le aree che attualmente sono deficitarie sotto l'aspetto dei collegamenti su ferro potranno vedere aumentate le loro possibilità di accesso al sistema ferroviario.

Per quanto riguarda l'Italia, il corridoio agevolerà nei nostri porti lo smistamento delle merci provenienti dal Far East attraverso il Canale di Suez verso tutto il Centro Europa. Inoltre, si stanno studiando i vantaggi economici e di connessione e di coesione territoriale che l'estensione del corridoio fino a Marche, Abruzzo, Molise e Puglia avrebbe per la crescita delle aree economiche ed industriali lungo l'Adriatico, al pari di quanto il corridoio Helsinki - La Valletta potrebbe portare alle regioni che si affacciano sul Tirreno.

Nel mese di dicembre 2011 è stata approvata alla Camera una mozione per le iniziative di completamento per il corridoio

Baltico - Adriatico. In tale mozione i Deputati italiani hanno chiesto al Governo di impegnarsi in tutte le sedi competenti per la valutazione dell'inserimento nel corridoio anche dei porti di Ancona, Pescara, Bari, Brindisi e Taranto. In risposta, attraverso il Ministro delle Infrastrutture, il Governo italiano ha confermato l'impegno, per il momento, di trovare una soluzione per il prolungamento del corridoio fino ad Ancona.

Nelle intenzioni dei sostenitori dell'azione si rimarca anche il beneficio che tale prolungamento potrebbe avere anche nell'ottica della costruzione della Macroregione Adriatico - Ionica, un'area che raggrupperà gli otto Paesi che si affacciano sull'Adriatico e sullo Ionio e che dovrebbe coordinare le risorse disponibili sul bilancio dell'Unione europea 2012-2013 in una «prospettiva sinergica e di governance condivisa». L'attività della Macroregione Adriatico - Ionica vedrà insieme Italia, Grecia, Slovenia, Croazia, Bosnia, Serbia, Montenegro e Albania discutere di politiche ed azioni condivise che riguardano la tutela ambientale, con particolare riferimento al mare, il turismo, i trasporti, le infrastrutture, soprattutto quelle portuali, le autostrade del mare, energia e sicurezza.



FOCUS 1



IL TASSO DI MOTORIZZAZIONE IN ITALIA: LE SCELTE DA FARE

a cura di

Iolanda Conte

Project Manager di Uniontrasporti

Il traffico veicolare è considerato ad oggi uno dei principali responsabili dell'inquinamento atmosferico. Il processo di combustione innescato per muovere i veicoli consuma ossigeno ed emette CO² oltre ad una serie di polveri sottili che risultano molto dannose per la salute.

Nella distribuzione dei traffici tra le diverse modalità di trasporto è evidente un uso quasi esclusivo della strada sia per le merci che per i passeggeri. Analizzando i dati Eurostat relativi al modal split nell'Ue questo fenomeno trova conferma nel fatto che riguarda circa il 90% dei movimenti interni.

Storicamente lo sviluppo della rete stradale ha seguito la progressiva crescita dei centri abitati e la diffusione delle aree industriali. Rispetto alla ferrovia, pur nella sua rigidità, essa offre una maggior capillarità e capacità di raggiungere anche le aree più periferiche. Per questo motivo nel corso degli anni, il veicolo stradale si è affermato come principale mezzo di collegamento tra le diverse aree.

Nel 2010 sul territorio italiano hanno circolato 48,6 milioni di veicoli tra auto private ciclomotori, motocicli, veicoli per le merci e autobus. Le autovetture per uso privato sono state complessivamente 36,7 milioni e corrispondono ai 3/4 dei veicoli immatricolati.

Il tasso di motorizzazione è una misura quantitativa della relazione esistente tra il sistema della mobilità individuale ed il sistema residenziale. Il suo valore si calcola attraverso il rapporto tra gli autoveicoli circolanti e la popolazione di una

certa area. Valori elevati dell'indicatore sono sintomo di uno sviluppo non sostenibile.

Nel confronto con i principali paesi europei, l'Italia sconta uno dei più alti tassi di motorizzazione. Infatti, secondo i dati sui veicoli immatricolati, risultano 60,6 autovetture ogni 100 abitanti a fronte di un valore medio dell'Ue27 pari a 47,3 autovetture ogni 100 abitanti. Solo il Lussemburgo evidenzia un tasso superiore con 66,0 vetture ogni 100 abitanti.

Uno sguardo a livello di macroarea evidenzia che non ci sono grandi differenze tra Nord, Centro e Mezzogiorno. Semmai, a fare la differenza, è la presenza di centri urbani o di aree maggiormente antropizzate, che però risentono della scarsità o inadeguatezza di collegamenti interni. È così, ad esempio, per il Centro dove alcune aree interne del Lazio, come Viterbo e Frosinone, o dell'Umbria sono carenti di possibilità di trasporto

Secondo l'Ue, la sostenibilità dei trasporti deve essere garantita nel lungo periodo non solo modificando le modalità di gestione delle risorse ma anche il modo in cui si viaggia. Uno degli obiettivi della Commissione entro il 2050 è la riduzione del 60% delle emissioni di carbonio derivanti dall'utilizzo di combustibili fossili per l'alimentazione dei veicoli.

alternative a quello stradale, per cui negli spostamenti quotidiani si ricorre maggiormente all'uso dell'automobile privata. A differenza di quanto potrebbe sembrare immaginando le strade trafficate delle regioni del Sud questa ripartizione è quella che ha il tasso di motorizzazione più basso (58,28 autovetture ogni 100 abitanti). I fattori che incidono in questo caso sono principalmente di tipo economico. I redditi bassi, l'alto livello di disoccupazione, i costi elevati delle assicurazioni (soprattutto in alcune regioni dove diventano addirittura proibitivi) scoraggiano l'acquisto di automobili. A livello regionale vi sono delle situazioni abbastanza eterogenee: la Liguria è la regione con il tasso di motorizzazione più basso (52,07), seguita dalla Puglia con 55,72. All'estremo opposto sono collocati l'Umbria (con un tasso pari a 66,96) e il Lazio (66,91).

Interessanti considerazioni sulla sostenibilità del traffico generato dalle auto nel nostro paese vengono da un altro indicatore dato dal rapporto tra numero di autovetture e consistenza della rete stradale. In media nel 2010 per ogni 100 km di strade c'erano 20.006 autovetture.

A fare la differenza in questo caso è la distribuzione della rete stradale primaria (autostrade e strade statali) nelle diverse aree, più capillare e moderna al Nord e meno diffusa ed efficiente man mano che si scende verso le regioni del Centro e del Mezzogiorno.

Le conseguenze dell'alto tasso di motorizzazione per gli spostamenti privati fanno sentire i loro effetti soprattutto nell'ambito dei centri urbani, dove quotidianamente si muovono migliaia di persone per motivi di lavoro, studio o altro. Diversamente da quanto si possa immaginare, tuttavia, il fenomeno non interessa particolarmente i grandi comuni, come Roma, Milano, Napoli. In queste città, infatti, la disponibilità di reti di trasporto urbano su ferro e l'adozione di misure per disincentivare l'uso dell'auto nei centri storici hanno dato col tempo i loro buoni frutti al punto che Roma, ad esempio, con poco meno di 2 milioni di abitanti ha un tasso di motorizzazione in riferimento alle autovetture pari a 69,02, mentre Napoli si ferma a 57,6 e Milano a 54,11. Il dato è compensato, però, da due fattori: da un lato, un alto tasso di motorizzazione di motocicli, sicuramente più comodi e veloci per spostarsi in centro e spesso non oggetto delle ordinanze di restrizione della circolazione nelle ZTL; dall'altro, il numero di autovetture che entrano in città dai comuni limitrofi.

Per anni, in ogni parte del mondo, si è utilizzato il tasso di motorizzazione come una sorta di indice di benessere dei cittadini. Grazie al miglioramento delle condizioni economiche nel corso del '900, l'automobile non è più uno status distintivo del cittadino abbiente, ma è diventato un fenomeno di massa, al punto che il mercato dell'auto è diventato un indice importante dell'andamento dell'economia, soprattutto in quei Paesi come l'Italia in cui il settore dell'automotive costituisce una voce importante del PIL.

Quali siano i risvolti negativi di un elevato tasso di motorizzazione si possono facilmente immaginare. Attualmente benzina e gasolio sono i principali carburanti utilizzati per l'alimentazione dei veicoli stradali. La diffusione dell'automobile per gli spostamenti privati, l'incremento del trasporto su gomma per le merci fanno sì che il traffico veicolare possa essere considerato uno dei principali imputati dell'inquinamento atmosferico. L'inadeguatezza della rete stradale genera effetti di congestione e molti incidenti, che hanno ripercussioni anche sui costi della sanità. Nei centri urbani la qualità della vita risente molto del traffico, per i livelli di rumorosità, per la sottrazione di spazi ad aree verdi per realizzare parcheggi sempre più capienti, ecc. Come conseguenza, se da un lato il mercato continua ad incoraggiare gli acquisti presentando modelli sempre più accessoriati e potenti, dall'altro sta nascendo la consapevolezza

di essere molto vicini al limite oltre il quale la mobilità diventa insostenibile.

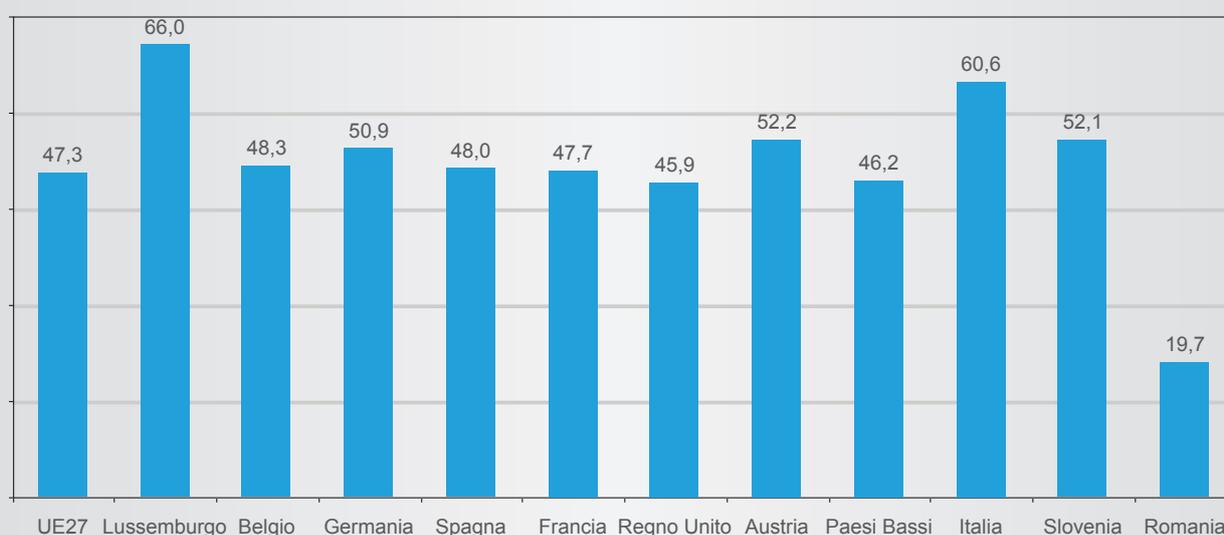
Le amministrazioni comunali, per prime, si stanno muovendo in più direzioni per ridurre il tasso di motorizzazione e anche a livello centrale si studiano diverse soluzioni ciascuna realizzabile con intervalli di tempo diversi e in ambiti differenti ma tutte con lo stesso obiettivo nel lungo periodo: ridurre il numero di autovetture in circolazione e incentivare modalità di trasporto alternative.

incrementare in maniera esponenziale l'uso delle auto private, con conseguenti problemi di traffico, rumore, inquinamento ambientale, incidenti e maggiore tempo impiegato per spostarsi. Anche le aziende possono fare qualcosa per ridurre il tasso di motorizzazione contribuendo alla realizzazione di piani di mobility management.

Contemporaneamente stanno nascendo diversi strumenti per l'osservazione e la misurazione dei fenomeni legati all'eccessivo utilizzo del mezzo stradale. Il Climate Policy Tracker, nell'ambito dell'Ue, monitora quei settori che in maniera diretta e indiretta

Tasso di motorizzazione Ue anno 2009

Il tasso di motorizzazione (TM) è dato dal numero veicoli circolanti ogni 100 abitanti.



Eurostat

Gli interventi che danno effetti nel breve periodo sono sicuramente quelli che vanno ad incentivare il car sharing e comportamenti virtuosi da parte di cittadini che condividono le autovetture private per recarsi sul posto di lavoro. In molte città si sta diffondendo il bike sharing e le amministrazioni locali stanno intervenendo costruendo piste ciclabili e punti di prelievo/recupero per le biciclette, con tariffazioni agevolate e sistemi tecnologici avanzati per il pagamento.

Per ottenere effetti di più ampia portata i comuni e le amministrazioni regionali e provinciali potrebbero scegliere di concentrare maggiori risorse nel settore del trasporto pubblico. Il comparto è entrato in profonda crisi nell'ultimo biennio a seguito soprattutto della riduzione drastica dei fondi trasferiti dallo Stato alle Regioni. Questo costituisce un elemento di forte preoccupazione per associazioni di consumatori e ambientalisti. Al di là degli importanti problemi occupazionali, e delle ricadute sulla mobilità delle fasce deboli della popolazione, il taglio dei servizi pubblici ha l'effetto di

influenzano e aumentano l'emissione di gas serra nell'atmosfera: la politica generale in materia di clima, i trasporti, l'industria, le costruzioni, l'agricoltura, il settore forestale e l'offerta di energia. Annualmente viene emesso un rapporto nel quale si evidenziano i risultati delle azioni di monitoraggio.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti in Italia, il Climate Policy Tracker evidenzia l'adozione di alcune iniziative a livello locale per incrementare l'uso di mezzi elettrici e a basso impatto ambientale, ma allo stesso tempo si prende atto della poca incisività e dell'ambito limitato di queste misure.

Per quanto riguarda l'efficienza energetica è necessario migliorare le politiche fin qui adottate. Infatti ci sono delle norme che incoraggiano la sostituzione dei veicoli merci maggiormente inquinanti, ma non sono stati fissati dei target specifici. In generale si rileva che manca un coordinamento tra i soggetti pubblici responsabili di controllare il passaggio ad un sistema di trasporto low - carbon. Le infrastrutture ferroviarie non sono ancora sufficientemente potenziate e concorrenziali

Area geografica	Tasso di motorizzazione autovetture	n. di autovetture/ 100 km
Valle d'Aosta	105,15	17.580
Piemonte	62,43	19.120
Lombardia	58,57	36.801
Liguria	52,07	16.089
Nord Ovest	59,35	26.331
Trentino Alto Adige	54,65	10.548
Friuli Venezia Giulia	61,75	21.240
Veneto	59,52	27.169
Emilia Romagna	60,91	20.689
Nord Est	59,86	21.224
Toscana	63,55	17.145
Marche	63,25	15.143
Umbria	66,96	11.692
Lazio	66,91	33.807
Centro	65,38	21.136
Abruzzo	62,59	9.338
Molise	62,01	5.984
Campania	58,36	29.656
Calabria	59,41	12.246
Puglia	55,72	18.902
Basilicata	59,58	5.900
Sud	58,28	16.041
Sicilia	61,64	17.719
Sardegna	59,27	11.748
Isole	61,05	15.780
Italia	60,62	20.006

Elaborazione su dati ACI e ISTAT, anno 2010

con il trasporto su gomma. La tassazione sui carburanti è molto elevata e non c'è una tassazione specifica per le emissioni di CO².

In questo quadro le amministrazioni locali, il governo centrale, i gestori di infrastrutture e i costruttori di autoveicoli sono chiamati a fare presto delle scelte che siano coerenti e definitive. Come ha rilevato l'Ue il problema principale dell'Italia non è tanto il ritardo accumulato rispetto ad altri paesi quanto

piuttosto la mancanza di coordinamento e unicità di azione da parte di tutti questi soggetti, i quali non solo devono prendere le decisioni ma orientare gli investimenti e gestire le risorse.

Quello che serve è anche un cambiamento di abitudini da parte degli utenti che, in un'ottica di futuro sostenibile, dovranno dare maggiore importanza alla problematica ambientale e ricorrere, in maniera più consistente a forme di trasporto alternative e a basse emissioni inquinanti.



DATI DI TRAFFICO 2011 E TREND 2008/2011 NEL NORD OVEST

Il Nord Ovest catalizzatore dei grandi traffici commerciali.

Il quadro di sintesi sulla mobilità nelle 4 regioni che costituiscono il Nord Ovest d'Italia – Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria e Lombardia – è rivelatore della forte vocazione logistico - intermodale di questa macroarea del Paese, in grado di attrarre e movimentare importanti volumi di merce mediante diverse modalità di trasporto, da quella su gomma a quella aerea. Su strada viaggia il 32% della merce in origine e di quella in destinazione rispetto a quanto si muove su gomma nell'intera nazione. Nei porti circolano merci per oltre 80 milioni di tonnellate, mentre il sistema aereo trasporta ogni anno tonnellate di prodotti pari ai due terzi del totale italiano.

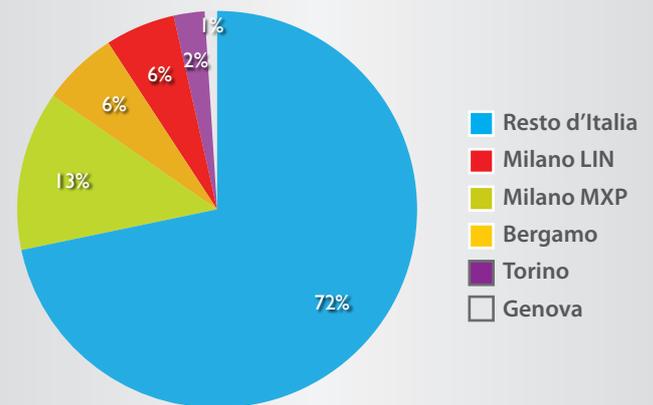
Il **sistema autostradale** del Nord Ovest d'Italia, con i suoi 1.893 km di estensione complessiva (oltre il 28% dello sviluppo nazionale), si caratterizza per la presenza di 12 importanti assi. Da ovest verso est, orizzontalmente, si incontrano: la A32

Torino - Bardonecchia, la A4 Torino - Milano - Brescia - Padova, la A21 Torino - Piacenza - Brescia, la A33 Asti - Cuneo, la A10 Genova - Ventimiglia e la A12 Genova - Sestri Levante, lungo la costa ligure. Da nord verso sud, verticalmente, si incrociano, la A5 Torino - Aosta - Monte Bianco, la A6 Torino - Savona, la A7 Genova - Milano, la A1 Milano - Bologna, la A26 Genova Voltri - Gravelona Toce, la A8 Milano - Varese e la A9 Lainate - Como - Chiasso. Da un'elaborazione delle ultime statistiche autostradali annuali pubblicate dall'Aiscat si evince che nel 2010 sulla rete autostradale del Nord Ovest sono stati registrati complessivamente oltre **33 miliardi di veicoli*km** (+0,5% rispetto al 2008) che equivalgono a **circa il 40% del traffico autostradale** totale registrato sull'intero territorio nazionale. Questo valore rappresenta i chilometri complessivamente percorsi nell'anno dalle differenti tipologie di veicoli, leggeri e pesanti, che si sono immessi sulla rete autostradale del Nord Ovest e tiene anche conto dei **29,4 milioni di veicoli*km** ripartiti **tra i 3 trafori** presenti in questa macroarea: il Frejus (40%), tra il Piemonte e il dipartimento francese della Savoia; il Monte Bianco (35%), tra la Valle d'Aosta e il dipartimento francese dell'Alta Savoia; il Gran San Bernardo (25%), tra la Valle d'Aosta e il Cantone svizzero del Vallese.

La debole crescita, tra il 2008 e il 2010, delle percorrenze complessive sulla rete autostradale del Nord Ovest è in particolare dovuta ad un incremento del 2,3% nella categoria dei veicoli leggeri, mentre quella dei veicoli pesanti si è alleggerita del 4,9%. Questo dato deriva da una particolare decrescita

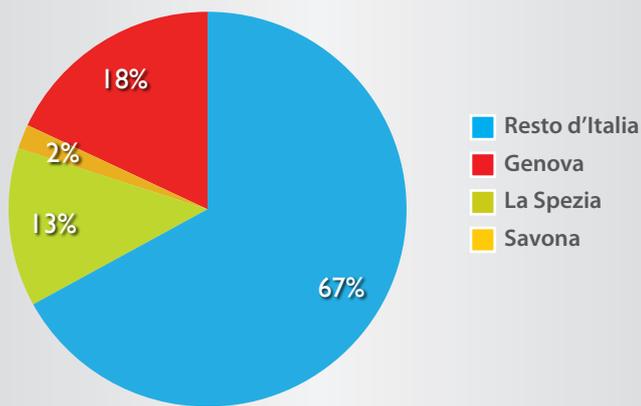
18% sul traffico totale (del 20% se si considerano solo i veicoli pesanti). Viceversa, tra le tratte autostradali meno frequentate nel 2010 risultano, escludendo i 3 trafori: la A33 Asti - Cuneo, peraltro in fase di ultimazione, che però tra il 2008 e il 2010 ha registrato un raddoppio dei veicoli*km complessivi; la A32 Torino - Bardonecchia; la A6 Torino - Savona, la A5 Torino - Aosta - Monte Bianco; la A12 Genova - Sestri Levante.

Ripartizione del traffico passeggeri negli aeroporti del Nord Ovest - anno 2011



Elaborazione Uniontrasporti su dati Assaeroporti

Ripartizione del traffico container (TEU) nei porti del Nord Ovest



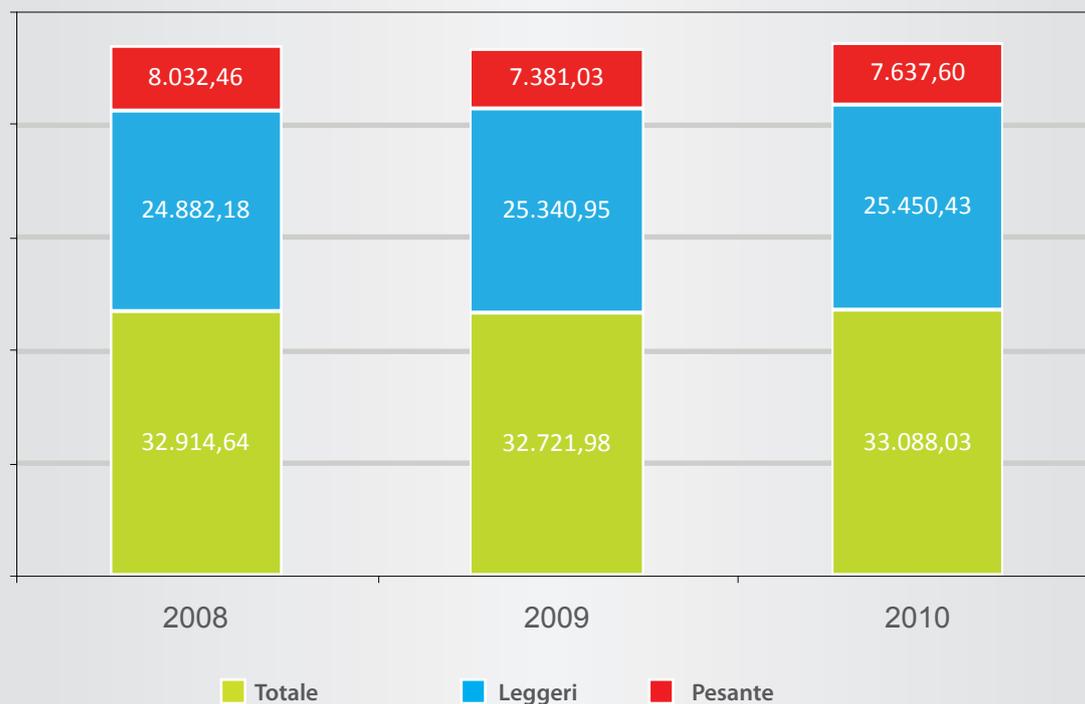
Elaborazione Uniontrasporti su dati Assoport e Autorità Portuali

La **rete ferroviaria** del Nord Ovest ha uno sviluppo di 4.145 km (il 25% dell'estensione nazionale), con ancora il 23% a binario unico non elettrificato, ma l'8% ad Alta Velocità, tratte Torino - Milano, Milano - Treviglio e Milano - Bologna (il 27% della rete nazionale ad Alta Velocità). Le linee ferroviarie cardine per questo territorio fanno perno sui nodi di Milano, Torino e Genova attraverso i quali sono possibili i collegamenti tra il Nord Ovest e tutto il territorio nazionale. Le direttrici più importanti coinvolgono le seguenti tratte: Torino - Milano - Brescia, Milano - Bologna, La Spezia - Genova - Ventimiglia e Genova - Alessandria. Poiché le ultime statistiche di traffico nel comparto ferroviario per regione, secondo la fonte Istat, risalgono al 2005, non si è ritenuto significativo riportarle in questo contesto, dal momento che non tengono conto, per esempio, dell'attivazione delle linee ad Alta Velocità/Capacità.

Il **sistema portuale** del Nord Ovest è rappresentato dai 3 porti liguri di Genova, Savona e La Spezia. Questi 3 nodi portuali si dedicano, con percentuali differenti, sia al traffico passeggeri che merci. A differenza di altri scali nazionali che presentano una specializzazione per particolari tipologie di traffico, i porti liguri sono attrezzati per imbarcare e sbarcare diverse tipologie di merce: rinfuse solide e liquide, prodotti siderurgici, merci varie e convenzionali, Ro-Ro e container. Per la loro collocazione geografica, i porti liguri possiedono anche una naturale vocazione a costituire la porta di accesso per il Sud Europa: in un raggio di 500 km, infatti, è compresa una delle

delle percorrenze di veicoli pesanti attraverso i trafori del Gran San Bernardo (-17%) e del Frejus (-11%) e sulla A32 Torino - Bardonecchia (-11%). La tratta autostradale più trafficata è, invece, la A4 Milano - Brescia - Padova, con un'incidenza del 26% sul totale delle percorrenze nella macroarea e del 29% se si considerano solamente i veicoli pesanti; subito dopo si colloca la tratta della A1 Milano - Bologna, con un'incidenza del

Trend del traffico autostradale nel Nord Ovest, veicoli*km in milioni



Elaborazione Uniontrasporti su dati Aiscat

aree europee più ricche e produttive, comprendente, oltre al Nord Italia, la Svizzera, l'Austria, la Baviera e tutto il sud della Germania. Considerando i traffici totali dell'intero sistema portuale italiano, l'area del Nord Ovest ha un peso del 17% per quanto riguarda le tonnellate movimentate via mare, del 33% per numero di TEU e del 10% per numero di passeggeri. Secondo i dati di traffico portuale relativi all'anno 2011, in questa macroarea sono state movimentate complessivamente circa 82,1 milioni di tonnellate (+8% rispetto al 2009 e -1% rispetto al 2010), oltre 3,3 milioni di TEU (+20% rispetto al 2009 e +3% rispetto al 2010) e poco più di 4,5 milioni di passeggeri (-1% rispetto al 2009 e -6% rispetto al 2010).

Il porto di Genova primeggia sia nel comparto cargo che passeggeri, assorbendo il 54% dei TEU movimentati nella macroarea, il 61% delle tonnellate e il 76% dei passeggeri. Anche La Spezia si distingue movimentando il 40% dei TEU che circolano nel sistema portuale ligure. Lo scalo di Genova vanta ottime performance non solo a livello regionale, ma anche nazionale, posizionandosi al primo posto per numero di tonnellate movimentate e al secondo per numero di TEU nella classifica dei porti italiani - dopo Gioia Tauro - seguito da La Spezia, che occupa il 3° posto. In controtendenza rispetto ai porti di Genova e La Spezia, nel porto di Savona il traffico container nel 2011 è risultato in flessione del 13% scendendo dai 196.274 TEU del 2010 ai 170.427 del 2011. In compenso, però, lo scalo ponentino ha archiviato il 2011 in crescita registrando un +20% nel movimento complessivo di passeggeri - trattandosi di un

porto particolarmente dedicato al traffico crociere - e un +4% nel tonnellaggio movimentato.

Il **sistema aeroportuale** del Nord Ovest è composto da 7 aeroporti di rilevanza internazionale: 2 in Piemonte, Torino Caselle e Cuneo Levaldigi; 4 in Lombardia, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo - Orio al Serio e Brescia; 1 in Liguria, Genova. Insieme questi aeroporti hanno movimentato, nel 2011, oltre 42,2 milioni di passeggeri (il 28% rispetto al dato nazionale) e poco più di 634,1 mila tonnellate di merce (il 67% rispetto al dato nazionale), con un incremento, tra il 2009 e il 2011, del 12% nel comparto passeggeri e del 25% nel comparto merci.

L'aeroporto di Milano Malpensa eccelle, con un enorme distacco rispetto agli altri aeroporti, sia per il traffico passeggeri sia per il traffico merci, catturando, da solo, rispettivamente il 46% e il 71% della macroarea, con variazioni di traffico positive nel triennio 2009-2011 (crescite del 10% e del 31% rispettivamente). Nello stesso triennio, tutti gli aeroporti del Nord Ovest registrano variazioni positive almeno in una categoria. Casi singolari sono l'aeroporto di Brescia nel quale i passeggeri diminuiscono dell'83% e quello di Genova, in cui il trasporto cargo diminuisce del 30%. L'aeroporto di Cuneo ha movimentato merce soltanto nel 2010, tra i 3 anni considerati, con poco più di 2.000 tonnellate, ma nel 2011 l'incremento di passeggeri, rispetto al 2009, è stato del 76%.

GILBERTO GALLONI

AD DI FS LOGISTICA SPA

a cura di

Elisabetta Martello

Project Manager di Uniontrasporti



Interventi organizzativi e tecnologie informatiche sono le azioni che il Gruppo Fs adotta per contribuire al riequilibrio modale.

1. *Negli ultimi anni i servizi ferroviari hanno registrato un trend negativo. Perché, a Suo avviso, il trasporto ferroviario in Italia non decolla a differenza di quanto avviene nei principali competitor commerciali europei?*

Il trasporto ferroviario delle merci è correlato alla produzione industriale di un Paese.

Se il PIL diminuisce, il trasporto delle merci ne viene inevitabilmente influenzato, compreso quello ferroviario.

Alcune situazioni rendono la ferrovia meno competitiva:

La prevalenza in Italia delle piccole/medie imprese, la cui dimensione produttiva fatica a collimare con le quantità minime del trasporto ferroviario, 750 tonnellate per la stessa destinazione.

La destrutturazione produttiva connessa alla globalizzazione dei mercati che vede la continua diminuzione per peso per unità

trasportata ed un costante aumento del numero di spedizioni. La vendita del prodotto franco fabbrica, modalità che in Italia supera il 50%, che, per un Paese trasformatore e senza materie prime, è particolarmente negativo.

Lo sbilanciamento della produzione fra il Nord ed il Sud della penisola per la quale diviene complesso l'uso dei treni completi con origine e destinazione prefissati.

2. *Quali azioni di potenziamento infrastrutturale ed interventi organizzativi e tecnologici possono contribuire al riequilibrio modale o all'innalzamento della quota del trasporto merci su rotaia? Nel piano di investimenti di Fs sono individuate delle priorità nazionali?*

Più che potenziamenti infrastrutturali, occorrono interventi organizzativi e tecnologie informatiche.



Su entrambi il Gruppo FS sta operando per offrire agli operatori economici, ormai sempre più internazionali, modalità operative economiche ed efficienti. Data la situazione economica occorre usare meglio quello che si ha a disposizione.

3. *Riguardo alla questione aperta sulla scissione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e gestione dei servizi, non ritiene che la separazione anche societaria possa essere un incentivo sia all'efficienza della gestione stessa che alla liberalizzazione e all'apertura del mercato del cargo ferroviario? Si può affermare che esiste un conflitto di interessi per Fs?*

L'Italia è sicuramente il Paese più liberalizzato in Europa per il trasporto ferroviario merci.

Basta fare attenzione, passando per qualche stazione ferroviaria, a locomotori cargo di Imprese Ferroviarie straniere che servono ormai gran parte del Nord Italia.

Le esperienze fatte in altri Paesi in merito alla gestione della rete ferroviaria non pare abbiano portato a risultati positivi, l'argomento richiede, a mio avviso, ulteriori approfondimenti.

4. *La Commissione europea promuove una maggiore interoperabilità e omogeneizzazione delle reti europee attraverso le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI). Poste le numerose barriere tecniche, tecnologiche, normative ecc. che rendono le reti ferroviarie poco fluide, a che punto siamo in Italia?*

La Commissione Europea lavora da sempre per sviluppare il trasporto ferroviario delle merci.

Per la Commissione negli ultimi venti anni il concetto chiave è stato "Intermodalità" e dopo tanti progetti di studio e sviluppo ora il concetto è divenuto "comodalità". Risultato un po' modesto, pare.

5. *Una politica di trasporto ferroviario quali elementi basilari deve contenere? Gli incentivi alla "rotaia" per investimenti infrastrutturali e tecnologici, simile al modello elvetico che eroga sussidi alla ferrovia disincentivando la strada, rappresenta la strada percorribile anche in l'Italia? Quali difficoltà vede in questa direzione?*

Per un mercato come quello ferroviario delle merci che, purtroppo, rappresenta pochi punti percentuali, parlare di incentivi può non essere disdicevole.

Peraltro è utile ricordare che il "modello elvetico" ha tratto le proprie risorse dalle entrate del pedaggio dell'autotrasporto, non elvetico, ma prevalentemente generato dalle imprese italiane e tedesche che esportano ed importano attraversando la Confederazione, lungo il corridoio di trasporto merci più importante d'Europa.

I risultati ottenuti dalla Legge 166/02 e successivamente dalla L.15/09 della Regione Emilia Romagna sugli incentivi al trasporto intermodale, sono stati un successo ed hanno consentito di mantenere all'intermodalità il 50% del totale del trasporto ferroviario nazionale.

LAVORI IN CORSO NEL SISTEMA LOGISTICO



Nel discorso economico odierno quando si parla dei fattori rilevanti per la crescita economica, lo scambio delle merci e l'efficienza delle infrastrutture logistiche che lo sostengono ne diventano inevitabilmente parte fondamentale. Al di là delle motivazioni ufficialmente riconosciute, come la globalizzazione e la conseguente liberalizzazione del commercio internazionale, vi sono ragioni concrete per dare risalto al sistema logistico di un Paese.

Logistica, è innanzitutto intermodalità, ciò implica reti ferroviarie, viarie, portuali ed aeroportuali funzionali e ben connesse tra di loro, ma soprattutto la presenza fondamentale di nodi logistici di diversi ordini di grandezza nei quali le merci transitano. Si possono individuare diverse tipologie di strutture: interporti, piattaforme logistiche, autoporti, magazzini, centri intermodali e semplici scali merci.

I nodi logistici, nelle grandi metropoli come nelle piccole realtà locali, possono catalizzare investimenti in grado di modificare l'assetto economico ed ambientale di un territorio, agendo con leve di tipo economico, ambientale e sociale.

La leva economica, in particolare, porta alla creazione di un indotto diretto e indiretto di sostegno al sistema logistico generatore a sua volta di maggiori posti di lavoro; la leva ambientale, con una migliore organizzazione del trasferimento delle merci, consente di ridurre le emissioni di gas inquinanti; la leva sociale, infine, nel lungo periodo, introduce un nuovo modo di approcciarsi non solo al trasporto delle merci, ma anche al modo in cui si vive il territorio.

L'Italia sconta diverse "negatività strutturali" all'interno del proprio sistema logistico, sebbene la progettazione e

costruzione dei corridoi europei e delle reti Ten – T abbia spinto il nostro Paese ad intraprendere un percorso di miglioramento ed adeguamento della rete logistica interna.

Non mancano opere destinate a rendere le aree geografiche interessate punti nevralgici nel quadro infrastrutturale comunitario, ma il percorso da affrontare è in salita e dai documenti di programmazione ministeriale è possibile dedurre a che punto siamo in tale cammino.

Il **Piano Nazionale della Logistica 2011–2020**, approvato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, ha individuato sette piattaforme logistiche che corrispondono ad aree geografiche – economiche strategiche:

- 1) **piattaforma logistica del Nord Ovest;**
- 2) **piattaforma logistica del Nord Est;**
- 3) **piattaforma logistica Tirrenico Adriatica del Nord;**
- 4) **piattaforma logistica Tirrenico Adriatica Centrale;**
- 5) **piattaforma logistica Tirrenica Sud;**
- 6) **piattaforma logistica Adriatica Sud;**
- 7) **piattaforma logistica del Mediterraneo Sud.**

Da un'analisi delle opere previste riguardanti queste piattaforme così come indicate all'interno degli studi preparatori alla revisione del Piano Nazionale della Logistica che comprendono interventi puntuali su ciascun nodo logistico, portuale ed aeroportuale, nonché quelli inerenti la rete viaria, ferroviaria fondamentali per il trasporto delle merci si evidenziano due macro aspetti:

1. lungo la penisola lo stato delle opere si ferma prevalentemente alla semplice fase di progettazione, con una bassa percentuale di lavori in corso ed un valore

prossimo allo zero per i lavori conclusi;

- il Sud e le Isole sono particolarmente penalizzati a causa di una serie di opere previste sulla carta, ma per le quali spesso non si va oltre la fase di proposta.

Per molte opere, le lungaggini temporali che ne limitano la realizzazione sono legate all'aspetto finanziario. Degli interventi ritenuti prioritari per il sistema logistico dalla Legge Obiettivo, inerenti le reti di trasporto necessarie al trasferimento delle merci ed i nodi logistici, solo il 16% è coperto finanziariamente tra il 70% ed il 100% nel Nord Est; mentre percentuali più alte risultano per il Nord Ovest e per l'area centrale con rispettivamente il 56% e il 65% delle opere con la stessa copertura.

Più difficile è la situazione del Sud Italia con finanziamenti stanziati e ripresi in parte con il Piano per il Sud, ma insufficienti rispetto alla numerosità degli interventi.

Tuttavia, non sono solo i mancati finanziamenti ad imbrigliare il sistema logistico ma anche il tipo di investimento. L'Italia è caratterizzata da una forte prevalenza del trasporto su gomma e tale propensione si rispecchia anche nella scelta degli investimenti: si prediligono infatti interventi su strade ed autostrade, seguiti da interventi sulla rete ferroviaria, in particolare per l'alta velocità ed i valichi di confine strategici. Mancano, invece, investimenti necessari alla realizzazione di nuovi nodi logistici o diretti al potenziamento di quelli esistenti; carenza alla quale si somma la lentezza dell'iter attuativo.

Anche in tal caso, come per i nodi aeroportuali e portuali e per le opere viarie e ferroviarie, lo stato d'avanzamento si ferma per lo più alla fase di progettazione o di proposta.

Il **Programma Ministeriale delle Infrastrutture Strategiche** del 2009 (PIS), aggiornato al settembre 2011, fornisce un quadro specifico delle opere previste ed in corso per la realizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture logistiche. Il documento evidenzia le esigenze del sistema logistico ed in particolare la necessità di colmare il gap infrastrutturale tra il Nord ed il Sud

del Paese.

Il Sud e le Isole, infatti, presentano il maggior numero d'interventi in nuove realizzazioni che soffrono della medesima scarsità di risorse e delle complicazioni procedurali tipiche del sistema; gli interporti di Termoli, di Tito e di Augusta ne sono un esempio, anche se non mancano casi positivi come l'Interporto di Battipaglia, dove i lavori sono in corso, o il Distripark di Taranto i cui lavori sono stati recentemente inaugurati.

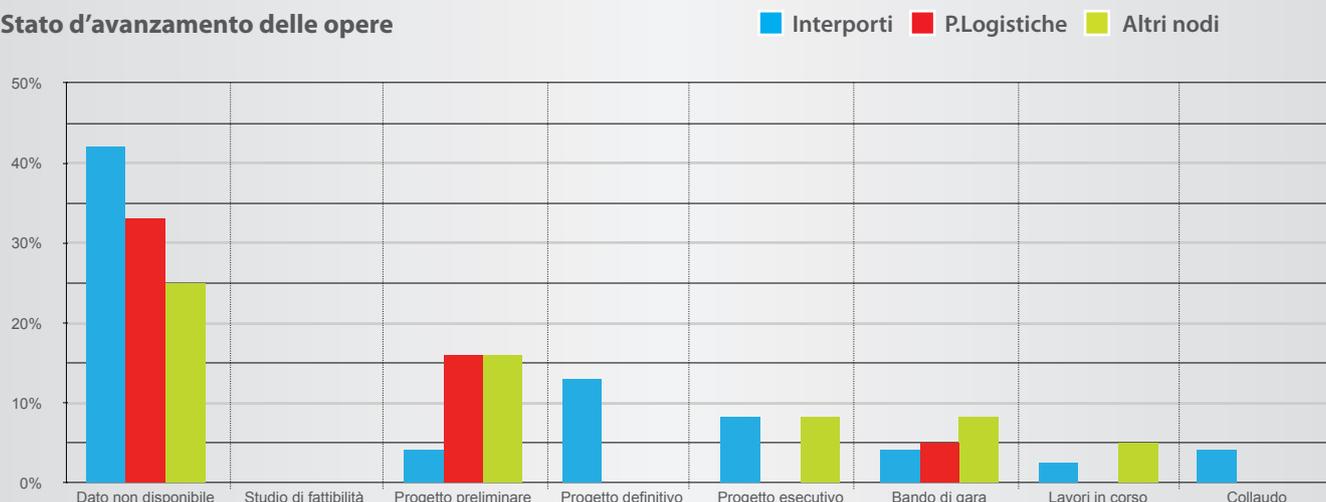
La Sardegna, interessata dagli investimenti inerenti la Piastra Logistica Euro Mediterranea, al momento non ha alcun intervento in programmazione o in essere per la realizzazione di nodi logistici; tutte le opere di interesse per la logistica della regione afferiscono principalmente la rete stradale, con alcuni interventi di potenziamento per la rete ferroviaria ed i porti.

Il Centro Italia, fra le macro aree logistiche, prevale per la varietà degli interventi: insieme ad importanti hub interportuali è prevista la realizzazione ed il potenziamento di autoporti, centri intermodali, centri di smistamento delle merci. Vi sono opere di rilievo come la **Piattaforma Logistica Umbra**, costituita dalle piastre logistiche di **Città di Castello, Foligno e Terni - Narni**, con esecutore individuato ed i cantieri prossimi all'apertura, e gli Interporti del Lazio, in particolare Orte e Fiumicino attualmente in esecuzione.

Criticità maggiori presenta l'Abruzzo: dei quattro interventi previsti, nessuno è in esecuzione e non se ne conosce con esattezza l'iter temporale d'attuazione.

Infine, il Nord, con le aree del Nord Ovest, del Nord Est e Centro settentrionale, dove sono concentrate maggiormente le opere in esecuzione, l'iter temporale d'attuazione è meno incerto, ma non mancano interventi in fase progettuale o per i quali ad oggi non vi è certezza sui tempi d'attuazione, ciò anche per infrastrutture importanti come **le piattaforme logistiche piemontesi e l'hub interportuale del sistema idroviario padano - veneto**.

Stato d'avanzamento delle opere



Di seguito sono riportati gli interventi principali per le piattaforme logistiche sopra citate, dedotti sia dal PIS che dal Portale Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto e

Logistica del sistema camerale (TRAIL), nella sezione dedicata specificamente al monitoraggio delle opere:

Macro area	Costo interventi	Stato dell'opera
Nord Ovest	772,29	
Autoporto di Cornigliano	70,00	Dato non disponibile
Hub interportuale Porto di Cremona	35,69	Progetto definitivo (procedimento interrotto)
Interporto di Segrate	86,30	Dato non disponibile
Interporto di Torino S.I.T.O.	500,00	Lavori in corso
Piattaforma logistica dell'Alessandrino	70,3	Dato non disponibile
Piattaforma logistica Domo 2	10,00	Dato non disponibile
Nord Est	655,52	
Interporto di Cervignano	297,9	Dato non disponibile
Autoporto di Gorizia	14,3	Lavori in corso
Autoporto di Ferneti	13,5	Lavori in corso
Piattaforma logistica di Trieste	329,820	Progetto preliminare
Hub interportuale di Trento	Dato non disponibile	Dato non disponibile
Hub interportuale Sistema Idroviario Padano – Veneto	Dato non disponibile	Dato non disponibile
Centro Settentrione	135,4	
Porto di Ravenna – Canale Candiano	38,00	Lavori in corso
Interporto di Parma	5,8	Dato non disponibile
Interporto di Guasticce (Livorno)	26,1	Collaudo
Interporto della Toscana Centrale	35,5	Lavori in corso
Centro Intermodale di Arezzo	30,00	Lavori in corso
Centro	65,718	
Interporto Val Pescara	150,00	Progetto esecutivo
Centro Smistamento Merci della Marsica	9,32	Appalti in corso
Autoporto di San Salvo	Dato non disponibile	Progetto esecutivo
Autoporto di Roseto	450,00	Progetto preliminare
Centro Intermodale a Stimigliano	55,00	Dato non disponibile
Interporto Roma – Fiumicino	500,00	Lavori in corso
Interporto di Orte	26,708	Lavori in corso
Interporto di Frosinone	Dato non disponibile	Dato non disponibile
Interporto Bagni di Tivoli	408,94	Dato non disponibile
Interporto di Jesi	30,00	Progetto definitivo
Piastra Logistica Umbra	94,72	Esecutore individuato
Sud	686,53	
Interporto di Tito	Dato non disponibile	Dato non disponibile
Nodo Intermodale Logistico di Pisticci	3,2	Dato non disponibile
Interporto di Gioia Tauro	71,02	Progetto preliminare
Interporto di Battipaglia	109,3	Lavori in corso
Interporto di Marcianise	79,29	Dato non disponibile
Interporto di Termoli	145,00	Dato non disponibile
Hub intermodale brindisino	88,98	Progetto preliminare
Distripark di Taranto	189,74	Lavori in corso
Isole	288,523	
Interporto di Catania	113,66	Lavori in corso
Interporto di Termini Imerese	89,863	Bando di gara pubblicato
Interporto di Augusta	85,00	Dato non disponibile

Elaborazione Uniontrasporti su dati PIS 2009 e Piano Nazionale della Logistica 2011 - 2020

IL NUOVO PIANO DI **AZIONE COESIONE** PER IL MEZZOGIORNO

Il 15 dicembre scorso è stato stilato dal Ministero per la Coesione Territoriale, d'intesa con le Regioni del Mezzogiorno, il "Piano d'Azione Coesione per il miglioramento dei servizi pubblici collettivi del Sud" allo scopo di accelerare e riqualificare l'utilizzo dei fondi comunitari. Il 7 febbraio è stato inviato a Bruxelles l'Aggiornamento n. 1 che delinea i progressi nell'avanzamento dell'attuazione del Piano stesso. Quest'ultimo prevede 4 aree di intervento – istruzione, agenda digitale, occupazione, ferrovie - da finanziare con 3,1 miliardi di euro di risorse già esistenti. Gli interventi si concentrano in 4 delle cinque Regioni dell'Obiettivo Convergenza: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia.



La nuova strategia di sviluppo per il Mezzogiorno passa per il Piano di Azione Coesione che individua le priorità su cui si concentreranno le risorse. Il nuovo Governo, difatti, punta a rispettare gli impegni presi con Bruxelles e con le Regioni utilizzando i fondi FAS (Fondo Aree Sottoutilizzate) per priorità proprie del Mezzogiorno, senza distoglierli per qualsiasi altra emergenza in essere, così come ha fatto il precedente Governo: dalla ricostruzione in Abruzzo agli ammortizzatori sociali, dalla legge di stabilità all'abolizione dell'ICI sulla prima casa, ecc. Non attribuisce, quindi, nuovi fondi alle regioni meridionali ma vuole utilizzare al meglio quelli già assegnati, in particolare 3,1 dei 26 miliardi di euro che le Regioni dovranno spendere entro il 2015.

I principi di base su cui poggia il Piano sono quattro:

- **concentrazione** su tematiche di interesse strategico nazionale, individuate di concerto con le Regioni;
- **determinazione di risultati obiettivo** in termini di miglioramento della qualità di vita dei cittadini;
- **"cooperazione rafforzata" con la Commissione europea;**
- azione di **supporto e affiancamento da parte di centri di competenza nazionale.**

L'accordo con le Regioni permette di riallocare 1,6 miliardi di euro a favore di investimenti su reti e nodi ferroviari; 974 milioni di euro per l'istruzione; poco più di 400 milioni per l'agenda digitale e 142 milioni per l'occupazione.

Andando nel particolare vengono individuati, per quanto concerne la ferrovia, interventi prioritari sia a carattere tecnologico che infrastrutturale con l'obiettivo di migliorare l'offerta dei servizi ferroviari e ridurre i tempi di percorrenza. Nello specifico:

- **l'asse AV/AC Napoli-Bari-Lecce/Taranto:** raddoppio della tratta pugliese della linea Caserta-Foggia tra Bovino

e Cervaro; si prevede di ultimare l'intervento entro il 2013. Nel lungo periodo, invece, si punta a potenziare e velocizzare l'itinerario Napoli-Benevento-Foggia-Bari. Nella parte campana gli interventi principali sono la variante Napoli-Cancello ed il raddoppio Cancello-Frasso Telesino (BN). Sono inoltre previsti due interventi, attualmente in fase di progettazione, il raddoppio Frassano Telesino-Vitulano e il raddoppio in variante Apice-Orsara. Per questi ultimi il residuo fabbisogno finanziario sarà reperito nella programmazione 2014-2020;

- **l'itinerario Salerno-Reggio Calabria:** sono attualmente in corso i lavori di potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della tratta Battipaglia-Reggio Calabria;
- **la Linea Messina-Catania-Palermo:** sono attualmente già finanziati e di prossimo avvio una serie di interventi per la velocizzazione dei servizi sull'itinerario in questione, mentre già sono in fase di realizzazione interventi di potenziamento infrastrutturale per:
 - Catania Ognina-Catania Centrale;
 - Nodo di Palermo.

Nel lungo periodo, invece, è in programma la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario diretto tra Catania e Palermo.

Ovviamente sono interventi che non si esauriranno per il 31 dicembre 2015 ma hanno orizzonti di lungo periodo: per gli interventi ferroviari infrastrutturali "pesanti" si ipotizza una conclusione dei lavori nel 2025, mentre per gli interventi di velocizzazione o tecnologici "leggeri" i tempi sono compresi tra i 2 ed i 6 anni. Si riporta il cronoprogramma dei lavori per fasi di attuazione (dall'avvio del progetto preliminare alla conclusione dei lavori).

Per quanto riguarda l'agenda digitale, l'obiettivo che ci si è posti con il Piano di Azione Coesione è di consentire a

cittadini, imprese e pubblica amministrazione di trarre i massimi vantaggi dall'utilizzo delle nuove tecnologie. Banda Larga ed Ultralarga sono gli strumenti per avere servizi ad alta qualità in tutti i settori prioritari di intervento e permettere alla PA, tramite il cloud computing, di attuare obiettivi di semplificazione, dematerializzazione e interoperabilità. Per quanto riguarda la tempistica, il 100% di copertura a larga banda della popolazione dovrà avvenire entro l'anno prossimo, mentre il 100% di copertura a banda ultralarga (maggiore di 30 Mbit/s) dovrà realizzarsi entro il 2020 con almeno il 50% degli abbonamenti a 100 Mbit/s.

Ci si pone, quindi, l'obiettivo di infrastrutturare i territori regionali attualmente non coperti da banda larga ed ultralarga attraverso l'individuazione ed il finanziamento di progetti di investimento presentati dagli operatori di telecomunicazione o, in via sussidiaria, attraverso l'investimento di privati prevedendo l'intervento pubblico, anche a fondo perduto.

Le risorse a disposizione per le singole Regioni sono riportate nella tabella sottostante.

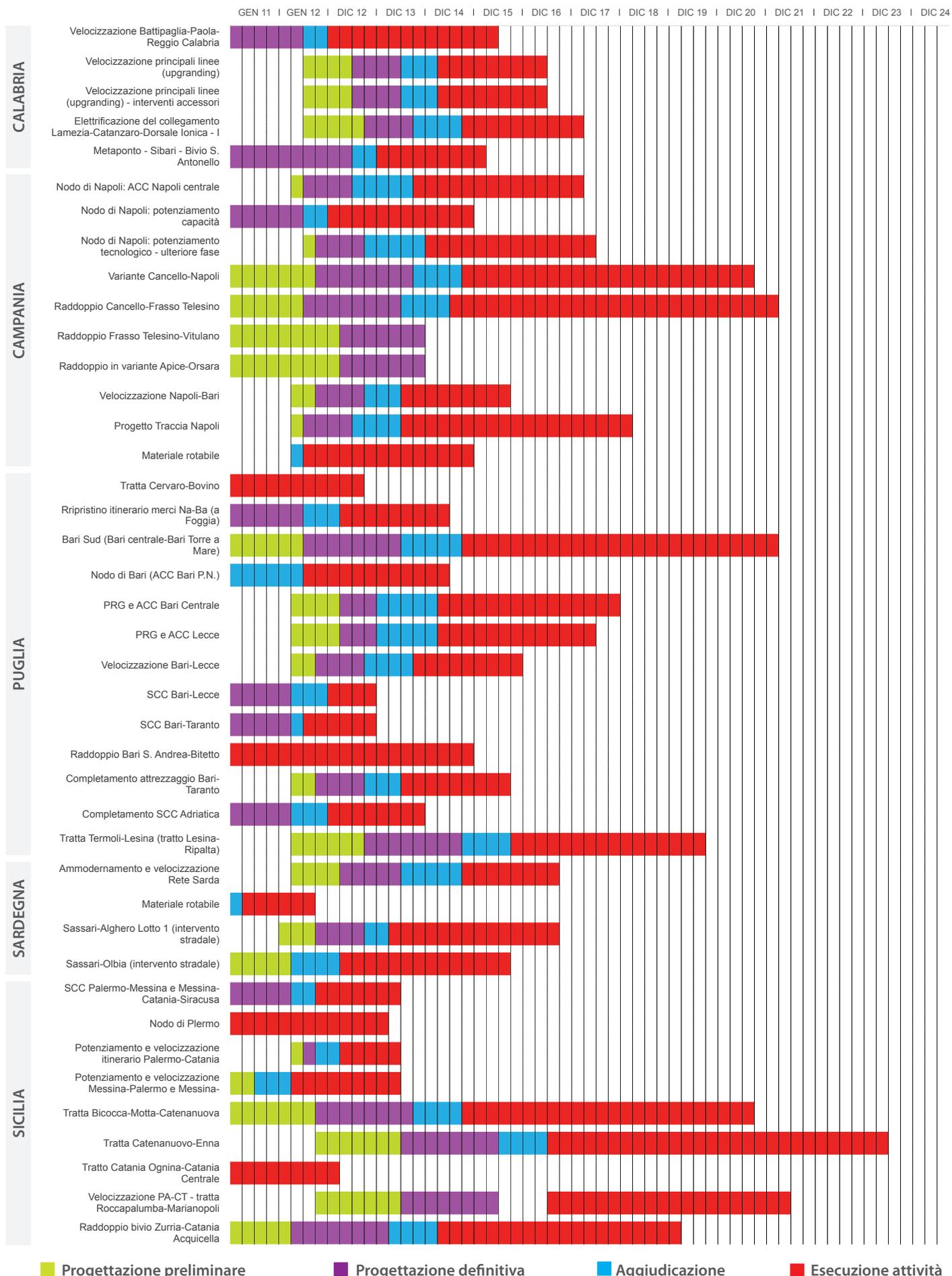
La Campania aderisce al Piano Agenda Digitale Italiana ed è in attesa di determinare in accordo con il Ministero dello Sviluppo Economico le risorse da destinare alla Banda larga ed Ultra Larga.

Infine, gli interventi per l'occupazione e l'istruzione. I primi si focalizzano sull'ingresso o reingresso nel mercato dei lavoratori svantaggiati (disoccupati di lunga durata, donne residenti in aree a bassa occupazione femminile, giovani inoccupati) e molto svantaggiati (disoccupati di più lungo periodo), mentre per i secondi si vuole incidere sulla preparazione e sulla professionalità dei giovani, contrastando anche la dispersione scolastica.

Risorse a disposizione per le singole Regioni, in milioni di euro

Regione	Piano Nazionale Banda Larga	Banda ultralarga	Data Center	Totale
Calabria	5	86,9	40	131,9
Campania				0
Puglia	18,2			18,2
Sicilia	7	53		60
Totale convergenza	30,2	139,9	40	210,1
Basilicata ST	4,9	14,8	40	59,7
Totale convergenza e Sostegno transitorio	35,1	154,7	80	269,8
Altro Mezzogiorno				0
Sardegna	6,5	88,6	40	135,1
Molise		4	1	5
Abruzzo				0
Totale	6,5	92,6	41	140,1
Totale Mezzogiorno	41,6	247,3	121	409,9

Cronoprogramma procedurale



■ Progettazione preliminare ■ Progettazione definitiva ■ Aggiudicazione ■ Esecuzione attività

Il 2012 si è aperto in modo difficile per il nostro Paese e molti indicatori evidenziano la fase recessiva dell'economia. Data la situazione, anche l'intervento delle Camere deve riguardare un settore fondamentale per la crescita economica, quello delle infrastrutture, proprio per la sua funzione anticiclica. Le Camere già protagoniste in passato dell'infrastrutturazione del Paese, possono dare un contributo al recupero del ritardo infrastrutturale ed allo sviluppo delle nuove reti per l'economia e le imprese.

Numerosi progetti del sistema camerale sono tesi a favorire il processo di crescita culturale presso gli operatori economici che è alla base della diffusione del partenariato pubblico privato come strumento per superare l'attuale carenza di risorse pubbliche. Nel 2011 i bandi di gara di PPP raggiungono il 43,9% dell'importo totale dei bandi di gara delle opere pubbliche, per gli enti locali questa percentuale sale al 58%. Anche se solo la metà dei bandi di gara va in aggiudicazione.

Altri progetti mirano alla diffusione di una infrastruttura strategica per il paese e per i sistemi economici, la banda larga, considerata da molti economisti come la leva capace di sostenere un'importante crescita del PIL: secondo la Commissione europea il contributo della banda larga alla crescita del PIL nei Paesi con una sua maggiore diffusione è stato il doppio rispetto ai Paesi con una diffusione minore.

Il rinnovo dell'Accordo tra Unioncamere e la Consulta Generale per l'Autotrasporto e l'indagine condotta verso 800 amministratori camerali ed i primi risultati emersi dai seminari sulla banda larga presso le Camere di commercio sono alcuni dei modi in cui in cui il sistema camerale esprime il proprio ruolo di facilitatore e sostenitore dello sviluppo dei territori e delle loro economie.

RINNOVATO PER IL 2012 L'ACCORDO TRA LA CONSULTA GENERALE PER L'AUTOTRASPORTO E PER LA LOGISTICA E UNIONCAMERE

È stato rinnovato per il secondo anno l'accordo di collaborazione tra la Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica ed Unioncamere italiana che prevede la realizzazione di due filoni di attività: uno riguardante la continuazione del programma di promozione del Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, l'altro, la creazione di un database dell'autotrasporto in conto terzi e conto proprio.

Questo accordo ha l'obiettivo di confermare e consolidare una collaborazione sistematica tra la Consulta e il Sistema camerale iniziata nel 2010 principalmente diffondendo sull'intero territorio nazionale e presso i sistemi locali di impresa questo documento strategico di rilancio della logistica italiana e di verifica delle azioni in esso previste. Nel corso di quest'anno verranno promossi altri sei eventi territoriali per continuare a sviluppare un ampio

dibattito e confronto con gli attori economici e raccogliere indicazioni che rendano il Piano uno strumento operativo conosciuto e condiviso.

Uniontrasporti prosegue nel supportare Unioncamere anche nella predisposizione di metodologie di analisi e di istruzioni operative per monitorare il mercato dell'autotrasporto con particolare riguardo al settore di attività del conto proprio oltre a quello del conto terzi, anche per rispondere all'evoluzione della normativa comunitaria. Il risultato di questa ricognizione sarà la realizzazione di un database che fornirà una rappresentazione unitaria ed aggiornata dell'autotrasporto merci in Italia nella sua globalità. Il database, articolato per singoli territori regionale, provinciale e comunale, è costruito in sinergia con Infocamere, la Motorizzazione civile e l'Albo degli autotrasportatori incrociando gli elenchi esistenti e portandoli a fattore comune.





INFRASTRUTTURE, LE 10 PRIORITA' DALL'ATLANTE DELLE CRITICITA' E DELLE PRIORITA' INDIVIDUATE DAGLI AMMINISTRATORI CAMERALI

Pedemontana, autostrada dei due mari e linea ferroviaria Monaco di Baviera-Verona. Queste le principali priorità indicate dagli oltre 800 imprenditori italiani che fanno parte dei Consigli delle Camere di commercio, interpellati nell'ambito dell'indagine realizzata da Uniontrasporti per Unioncamere. Presentata nel corso del convegno "Uniontrasporti a ... credito" lo scorso 11 aprile, realizzato in collaborazione con Capo Horn, l'analisi è incentrata proprio sulla percezione dell'importanza delle infrastrutture presso la comunità economica e imprenditoriale rappresentata all'interno delle Camere di commercio e sull'identificazione, da parte di chi quotidianamente si confronta con il mercato e con i problemi degli operatori economici, delle principali criticità infrastrutturali di cui soffre il Paese.

Il primo segnale che scaturisce dall'"Atlante delle priorità e delle criticità infrastrutturali" è di una inequivocabile e totale insoddisfazione - con punte di disagio massimo - per le ferrovie, di moderata soddisfazione per il sistema autostradale e di fondamentale non conoscenza per i porti. Grande insoddisfazione anche per le reti energetiche e (con un buon mix di scarsa conoscenza) per le reti telematiche, ritenute dal 64% dei contattati molto indietro rispetto agli altri paesi europei.

Sintesi e filosofia dello studio sono espresse nella tabella sulle

top ten, le dieci opere strategiche più importanti tra i 135 interventi infrastrutturali considerati di assoluta precedenza, che la maggior parte degli imprenditori e operatori economici "sondati" ritiene non più rinviabili. Opere che nella maggior parte dei casi sono di interesse di una macro-area e non di una singola regione.

Per realizzare almeno queste prime dieci priorità indicate dagli imprenditori è necessario un impegno economico pari a circa 73,8 miliardi di euro, che, rapportato all'intero costo del Programma delle Infrastrutture Strategiche, ne rappresenta il 20%. Allo stato attuale risultano già individuate circa la metà delle risorse, resta dunque un fabbisogno residuo di 37,9 miliardi di euro.

L'analisi Uniontrasporti evidenzia che in Italia, paese in cui su strada si muove il 91% delle merci e l'82% dei passeggeri, la rete autostradale è ferma al palo da almeno 5 anni. Ma, nonostante ciò, le critiche si concentrano su altre reti infrastrutturali: il 72% degli interrogati a campione è insoddisfatto della rete e del servizio ferroviario, il 64% dello stato di arretratezza delle reti telematiche, il 50% della viabilità ordinaria.

Importanti indicazioni anche sul tema dei finanziamenti e delle risorse disponibili. Tra il 2008 ed il 2011 gli investimenti per opere pubbliche si sono ridotti del 24% in valori costanti. E, stando ai dati disponibili ad ottobre 2011, gli investimenti

della PA sono destinati a ridursi ancora in misura pesante nei prossimi anni: le stime ufficiali del Ministero dell'Economia e delle Finanze, aggiornate a settembre 2011, parlano di una riduzione degli investimenti della PA del -18% in valori correnti nel 2012 e poi un'ulteriore riduzione del 5,8% nel 2013. In questo contesto possiamo dire che senza il PPP lo scenario delle opere pubbliche dei prossimi anni sarà caratterizzato da una profonda ulteriore contrazione della spesa che colpirà in particolare gli Enti Locali.

Il mercato del PPP, in base ai dati disponibili dell'Osservatorio Nazionale del Partenariato Pubblico-Privato, nel periodo 2002-2011 cresce e si afferma. Tra gennaio 2002 e dicembre 2011 sono state indette 13.382 gare di PPP e il valore complessivo del mercato, ovvero l'ammontare degli importi messi in gara, si attesta a quota 67 miliardi. Si è passati da 339 gare per un ammontare di 1,4 miliardi del 2002 a oltre 2.800 gare per 14 miliardi nel 2011.

Infine il ruolo delle Camere di commercio: il 60% del campione ritiene che il contributo della Camera di commercio al processo di ammodernamento infrastrutturale del proprio territorio di riferimento sia stato complessivamente molto positivo negli ultimi 15 anni - valutazioni comprese tra "discreto" e "ottimo". Questo è evidente soprattutto nei territori del Nord Ovest e del Nord Est dove le percentuali di gradimento per l'operato del sistema camerale superano la media nazionale. In particolare, nel 2010 il volume delle risorse investite dal sistema camerale in infrastrutture ammonta a circa 612 milioni di euro - che rappresenta l'87% del valore complessivo - distribuiti su 520 partecipazioni singole.

Il viceministro dello Sviluppo economico e alle Infrastrutture Mario Ciaccia è intervenuto a chiusura del convegno precisando che sul tema delle infrastrutture "le regole non cambiano" assicurando che "il governo in questi ultimi mesi ha già fatto

passi avanti importanti ma che tuttavia molto bisogna ancora fare". Soprattutto, per Ciaccia, bisogna superare un "grado di incultura". "La logistica del trasporto merci è una priorità del governo, l'impegno è quello di costruire i presupposti di una logistica efficiente per generare un valore aggiunto nell'utilizzazione delle stesse infrastrutture". "La logistica - ha aggiunto - può costituire una economia o una diseconomia, non solo per l'offerta di trasporto, ma per l'intero sistema Paese". Il viceministro Ciaccia, secondo il quale "ci portiamo dietro un gap infrastrutturale", ha sottolineato che "le infrastrutture sono una priorità per il Governo" e che soprattutto "non sono ideologiche: non ci sono infrastrutture di destra o di sinistra".

"Le risorse per le infrastrutture sono allo studio del ministero. Bisogna inquadrare poche grandi opere realisticamente possibili. Il ritardo accumulato in questi anni nelle reti di trasporto è un pugno nello stomaco che ci tiene piegati in due e ancora dobbiamo riprendere fiato. Sappiamo quali sono le cause (finanziamenti, lentezza procedurale, ecc.) e che c'è una carenza di programmazione - ha detto Ciaccia - ma bisogna sapere cosa si vuole e dove si vuole. Occorre una visione sistemica e ottimale delle cose. Bisogna, in sostanza, disegnare un quadro coerente con le esigenze dell'economia moderna, occorre - aggiunge Ciaccia - ridisegnare un quadro degli spazi. Abbiamo bisogno di poli logistici che siano degni di tale nome. Il nostro Paese ha una "posizione strategica e invidiabile" ecco perché bisogna superare "le carenze progettuali e decisionali". "Faremo molto nei prossimi due, tre mesi - conclude - lavoreremo con fiducia e con tenacia, quella tenacia che ormai ci contraddistingue".

Dal sito www.uniontrasporti.it è possibile scaricare il rapporto integrale.

Il prossimo numero del Trail Informa sarà dedicato all'approfondimento dei risultati dell'indagine "Atlante delle criticità e delle priorità infrastrutturali. Il punto di vista del mondo economico".

Denominazione opera	Tipo intervento	Luogo lavori	Stato attuazione prevalente	Ultimazione lavori	Costo (M€)	Fabbisogno (M€)
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	Rete stradale	Piemonte - Lombardia - Veneto	Lavori in corso	Oltre 2015	8.792,68	819,055
Completamento itinerario europeo E45-E55: riqualificazione E45 (tratto Orte-Ravenna) e riqualificazione E55 Nuova Romea	Rete stradale	Veneto, Emilia Romagna, Marche, Toscana, Umbria, Lazio	Selezione di proposte ai sensi dell'art. 37 bis L. 109/94	Oltre 2015	9.768,00	1.428,00
Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona	Rete ferroviaria	Trentino Alto Adige, Veneto	Progettazione definitiva	2023	8.300,93	6.954,55
Asse ferroviario Ventimiglia - Genova-Novara-Milano (Sempione)	Rete ferroviaria	Liguria, Piemonte	Lavori in corso	Oltre 2015	8.992,50	6.977,60
Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (Bre.Be.Mi.)	Rete stradale	Lombardia	Lavori in corso	2013	1.611,30	-
Autostrada Asti-Cuneo	Rete stradale	Piemonte	Lavori in corso	2015	1.271,47	9,21
Asse Autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia	Rete stradale	Veneto, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Liguria	Progettazione definitiva	Oltre 2015	4.566,97	1.430,97
Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	Rete stradale	Calabria, Campania, Basilicata	Lavori in corso	Oltre 2015	11.539,79	3.684,53
Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria	Rete stradale	Calabria, Puglia, Basilicata	Progettazione preliminare	Oltre 2015	18.849,67	16.587,56
Potenziamento ed elettrificazione Aosta - Chivasso	Rete ferroviaria	Piemonte, Valle d'Aosta	Progettazione definitiva	2016	61,00	-

LE CAMERE DI COMMERCIO SENSIBILIZZANO LE IMPRESE SULL'IMPORTANZA DELLA **BANDA LARGA**



Nell'ambito del progetto che ha coinvolto 18 Camere di commercio sul tema della banda larga ed ultralarga, durante i mesi di marzo e aprile sono stati organizzati su diversi territori una serie di seminari dedicati alle imprese.

Si è partiti da alcune Camere romagnole per scendere nelle 5 realtà provinciali calabresi e proseguire con altre Camere emiliane. L'azione si è concretizzata nell'organizzazione di un ciclo di moduli informativi (formativi) per gli imprenditori, mirati su una serie di temi concordati con le singole Camere, tra cui:

- evoluzione delle tecnologie di rete, servizi alle imprese abilitanti e vantaggi competitivi nei processi di globalizzazione dell'economia;
- impatto dei servizi a banda larga e ultralarga sui processi aziendali, con particolare riguardo alla flessibilità indotta dalla possibile remotizzazione delle risorse di elaborazione, archiviazione, condivisione delle informazioni e gestione delle applicazioni;
- applicazioni concrete dei servizi di comunicazione integrata per aumentare l'efficacia e l'efficienza delle comunicazioni aziendali;
- strumenti di marketing digitale e guida al processo di introduzione in azienda. Presentazione e applicabilità ai diversi contesti aziendali dei principali strumenti dell'Enterprise 2.0;
- piattaforme di commercio elettronico e condizioni per lo sviluppo delle vendite telematiche. Indicazioni pratiche

sulle diverse componenti necessarie all'implementazione delle piattaforme, razionali per le scelte di make or buy, gestione delle problematiche di sicurezza e privacy;

- descrizione di casi concreti di implementazione e avvio dei servizi in imprese di piccole dimensioni.

I moduli formativi hanno avuto un taglio prevalentemente divulgativo e orientato alla presentazione di esperienze concrete di avvio di un processo di innovazione basato sulle nuove tecnologie, senza porre l'accento sulle specifiche tecnologiche, bensì valorizzando le potenzialità dei diversi servizi.

Il riscontro, in termini di numerosità dei partecipanti e di partecipazione attiva al seminario, è stato complessivamente positivo con una media di 15/20 imprese presenti ai singoli incontri, ma con casi di eccellenza dove la partecipazione è stata superiore.

Attraverso questi seminari si è avuta la conferma del fatto che su molti territori - da nord a sud - molti imprenditori non hanno una reale consapevolezza delle opportunità che un accesso veloce alla rete, attraverso la banda larga ed ultralarga, può dare alle proprie attività di business. In diversi casi, i seminari sono stati anche l'occasione per facilitare l'incontro tra la domanda e l'offerta di servizi Ict.

Nelle prossime settimane, questi seminari proseguiranno in altri territori nella convinzione che tali strumenti possano facilitare l'introduzione in azienda di innovazioni di processo ed organizzative che favoriscono una migliore competitività ed un incremento della produttività aziendale.

TRAIL | FRIULI VENEZIA GIULIA



Friuli Venezia Giulia
TRAIL
OSSERVATORIO REGIONALE SULLE INFRASTRUTTURE
DI TRASPORTO E LOGISTICA

Camera di Commercio
Gorizia

Camera di Commercio
Trieste

Home Chi siamo Servizi Monitoraggio Enti di gestione Documenti News Link

AEROPORTO

BENVENUTI
Nel portale regionale delle infrastrutture della regione Friuli Venezia Giulia

Bienvenuto nel TRAIL. Friuli Venezia Giulia il nuovo Osservatorio regionale sulle Infrastrutture di trasporto e logistica presenti sul territorio friulano - giuliano. Nato su iniziativa delle Camere di commercio di Trieste e Gorizia e realizzato con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti, il Trail Friuli Venezia Giulia vuole valorizzare e mettere in luce l'attività del Sistema camerale regionale come osservatorio che vanta un punto di vista privilegiato sulla programmazione, la realizzazione e lo sviluppo di reti e nodi infrastrutturali a servizio sia delle imprese che del privato cittadino. Buona navigazione!

BENVENUTO NEL TRAIL FRIULI VENEZIA GIULIA IL NUOVO OSSERVATORIO REGIONALE SULLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA PRESENTI SUL TERRITORIO FRIULANO - GIULIANO.

Nato su iniziativa delle Camere di commercio di Trieste e Gorizia e realizzato con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti, il Trail Friuli Venezia Giulia vuole valorizzare e mettere in luce l'attività del Sistema camerale regionale come osservatorio che vanta un punto di vista privilegiato sulla programmazione, la realizzazione e lo sviluppo di reti e nodi infrastrutturali a servizio sia delle imprese che del privato cittadino.