

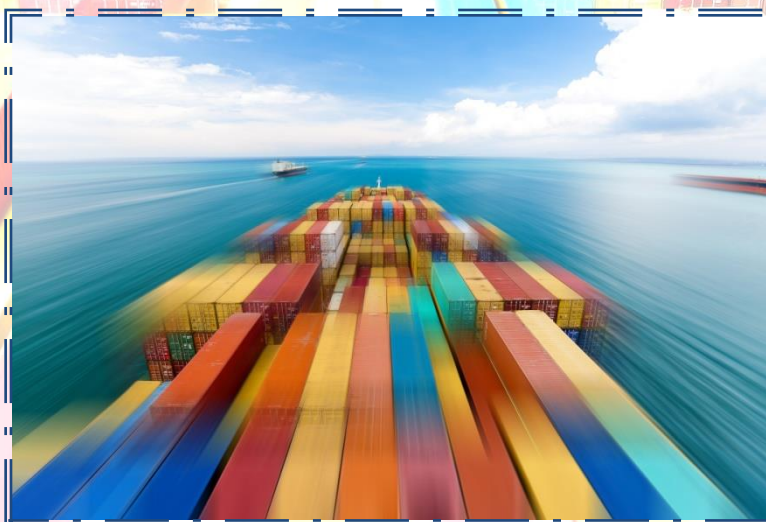
Progetto “CIRCUMVECTIO - CIRColazione di qUalità delle MerCI su VETtori nella CaTena logIstica del prOgramma”
Asse Prioritario 3, Obiettivo Specifico della Priorità d’Investimento 7B1
finanziato nell’ambito del primo bando Programma Interreg IT-F Marittimo 2014-2020

COMPONENTE DI IMPLEMENTAZIONE T1

Mappatura dei progetti cofinanziati dall’Unione Europea con
finalità analoghe a CIRCUMVECTIO e capitalizzazione dei
risultati delle best practice individuate

Attività T1.1 – Prodotto T1.1.2

DOCUMENTO DI STUDIO



INTRODUZIONE

I territori del Programma Italia-Francia Marittimo si trovano storicamente al crocevia di rotte marittime antichissime, che per secoli hanno alimentato gli scambi con tutti i porti del Mediterraneo. Il traffico marittimo merci tra Francia e Italia equivale a circa 6 milioni di tonnellate (ISTAT, 2014): ha conosciuto però una continua flessione in entrambi i paesi a partire dal 2011 (Eurostat, 2013). Oggi il trasporto marittimo è un pilastro fondamentale dell'attività economica e della mobilità per tutta l'area di cooperazione, nonostante l'aureo passato, tuttavia, molte zone soffrono di un relativo isolamento. Mancano efficaci infrastrutture di collegamento, così come le connessioni con i principali assi di comunicazione internazionali. L'area di cooperazione è attraversata da ben tre corridoi centrali della rete trans-europea dei trasporti: Marsiglia e la Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur è attraversata dal corridoio mediterraneo, che collega i porti di Algeiras, Valencia e Barcellona con l'Ungheria e il confine ucraino; La Spezia e Livorno sono parte del corridoio scandinavo-mediterraneo che parte dal confine russo-finlandese per scendere fino a Taranto, Palermo e Malta; il porto di Genova, infine, è un capolinea del corridoio Reno-Alpi, che dal Mare del Nord scende verso la Liguria attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. La Corsica e la Sardegna, per il momento, non sono incluse in questa rete multimodale di trasporti. Gli interventi del Programma Italia-Francia Marittimo sono quindi cruciali per favorire la connessione delle grandi isole con la rete internazionale e per migliorare la mobilità di merci e passeggeri, anche sulla terraferma¹.

Il progetto CIRCUMVECTIO, della durata di 24 mesi e approvato il 27 luglio 2016, interviene in questo quadro specifico studiando la struttura e il funzionamento di una Cross-boarding Area Management Platform (CAMP) in grado di operare anche come Logistics Single Window per una catena logistica integrata e paperless. La CAMP integra un network di piattaforme interoperabili a servizio degli shipper e degli attori della catena logistica per delle filiere selezionate quale strumento a favore delle PMI per internazionalizzare il prodotto in chiave transfrontaliera e renderne maggiormente competitivo il trasporto.

Il presente documento rappresenta lo studio sviluppato nell'ambito della Componente T1 - Attività T1.1 di CIRCUMVECTIO attraverso la redazione di schede progetto per l'individuazione e la capitalizzazione di best practice, case studies e risultati emersi dall'implementazione di progetti ICT-based e Process-based cofinanziati dall'Unione Europea nel precedente periodo di programmazione 2007-2013 con finalità analoghe a CIRCUMVECTIO. La mappatura nonché analisi di cui al presente studio è volta ad individuare migliori pratiche e casi studio (anche in termini di casi di insuccesso) di progetti europei nonché relativi risultati conseguiti, i quali presentano elementi significativi per l'implementazione delle successive componenti di CIRCUMVECTIO costituendone la base di riferimento. Al fine di una efficace e ordinata raccolta delle informazioni ciascun partner coinvolto ha prodotto il materiale raccolto sotto forma di schede descrittive e anagrafiche secondo lo schema condiviso in annesso al documento metodologico. Le conclusioni del documento descrivono una sintesi dei principali risultati, delle migliori pratiche e delle criticità emerse nell'ambito dei progetti analizzati costituendo la base di riflessione per l'elaborazione dell'ultimo output (T1.2.3) della componente T1, il documento di strategia di capitalizzazione.

¹ Fonte: sito web Programma Italia-Francia Marittimo 2014-2020, <http://interreg-maritime.eu/-/migliori-connessioni-per-merci-e-passeggeri>

INDICE DEI PROGETTI STUDIATI

iFreightMED-DC	4
TIGER DEMO	6
WIDERMOS	9
OPTIMIZEMED	12
BACKGROUNDS	15
INTE-TRANSIT	17
FREIGHT 4 ALL	20
IN.PORT.O	23
LOSE	25
P.IM.EX	27
3iPLUS	29
PLISS.....	33
MED.I.T.A.	35
TRANSIT	37
APC	40
ARTEMIS.....	43
MoS 24.....	46
SMART TUNNEL.....	50
FUTUREMED	53
MOS4MOS.....	57
OPTIMED	61
PORTI.....	64
MARINA-MED.....	68
MEDNET	70
PORT INTEGRATION	72
TERCONMED.....	74
PORTA	76
APPENDICE.....	80
WEST-MOS	80

Schede elaborate dalla Regione Liguria (PP1)

Acronimo di progetto	iFreightMED-DC
Titolo del progetto	Intermodal Freight Services Development Committees
Programma / Strumento di finanziamento	Programma MED
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	Non più disponibile
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Improvement of maritime accessibility and of transport capacities through multimodality and intermodality (Miglioramento dell'accessibilità marittima e delle capacità di trasporto attraverso la multimodalità e l'intermodalità)
Budget totale di progetto in €	1.961.412
Data inizio e fine del progetto	1/1/2013 – 30/6/2015
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Generalitat de Catalunya, Espana
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	albert.palomo@gencat.cat
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; 2) Consiglio Generale delle Camere di Catalogna; 3) CIMALSA; 4) CCI Languedoc-Roussillon; 5) Porto di Koper; 6) Autorità portuale della Spezia; 7) Camera di Commercio della Slovenia; 8) Camera di Commercio della Croazia; 9) Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée; 10) Polo Economico St. Charles (PESC).
Obiettivo generale del progetto	Il progetto mirava a promuovere servizi sostenibili del trasporto merci intermodale e ferroviario per utilizzare in modo ottimale le strutture esistenti e per migliorare i livelli di servizio attuali nei principali corridoi infrastrutturali. La creazione di commissioni regionali per lo sviluppo dei servizi di trasporto merci avrebbe potuto accrescere il potenziale logistico della zona mediterranea. Questo processo intendeva migliorare la competitività regionale offrendo servizi multimodali di trasporto merci efficienti evidenziando nuove opportunità di investimenti industriali.

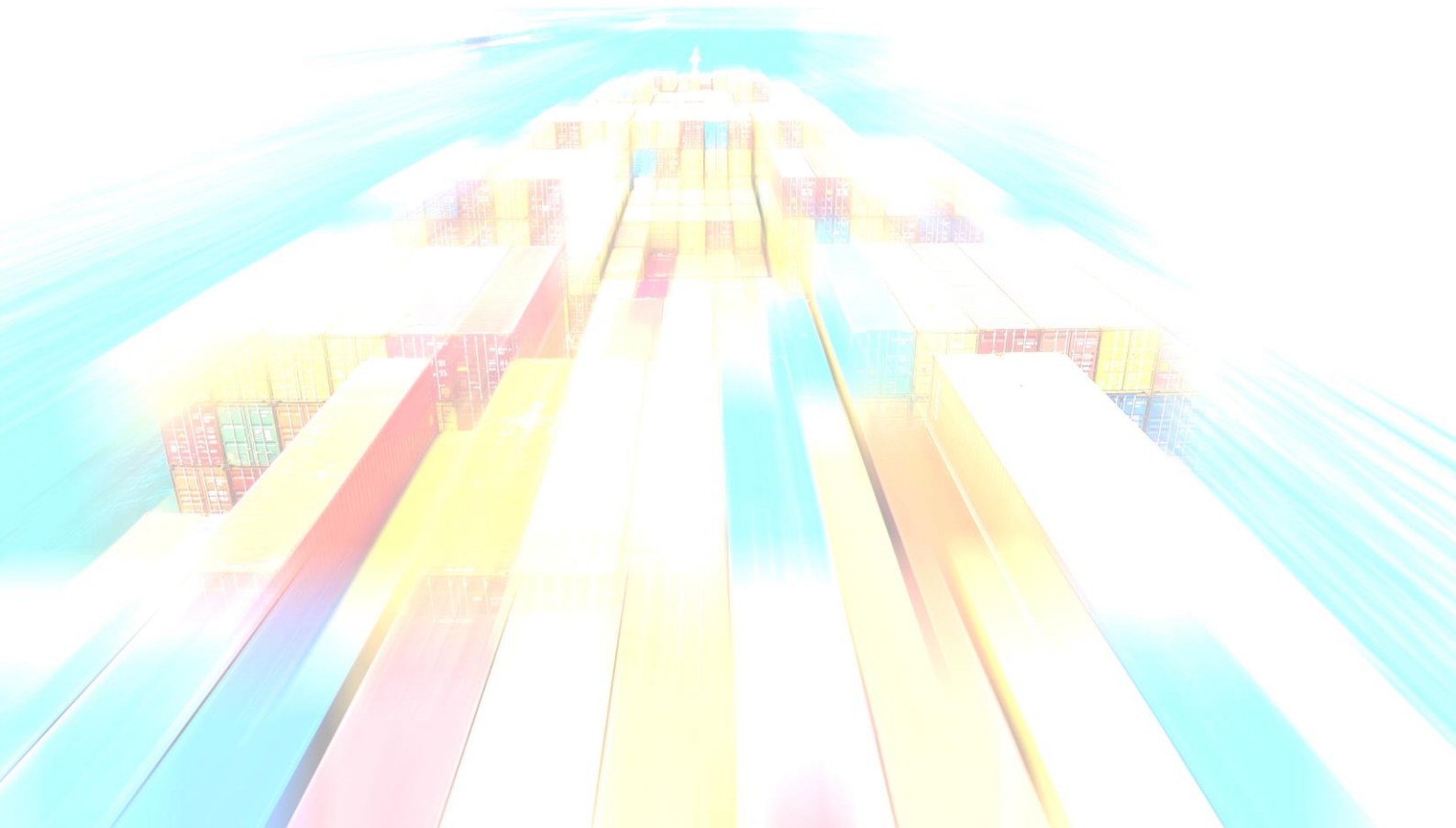
<p><i>Obiettivi specifici del progetto</i> <i>Objectives spécifiques du projet</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Creare comitati regionali (“Regional Committee” in senso ampio del termine) per lo sviluppo di servizi di trasporto intermodale di merci attraverso un’impostazione condivisa da tutti i partner coinvolti nel progetto, lo scambio di best practice, definendo i procedimenti amministrativi e individuando gli altri soggetti interessati e il loro ruolo specifico nell’ambito dei comitati; ➤ Individuare e promuovere nuovi servizi di trasporto demand-oriented e/o le infrastrutture operative necessarie attraverso analisi di fattibilità da svolgere insieme alle aziende interessate; ➤ Promuovere uno o due progetti pilota per regione che saranno utilizzati come business case con l’obiettivo di stabilire una metodologia comune per la diffusione di servizi futuri; ➤ Supportare incontri operativi tra i soggetti interessati, eventi promozionali e campagne di comunicazione dei nuovi servizi commerciali; ➤ Sviluppare una rete MedNET dei comitati regionali per risolvere problemi comuni, rafforzare una cooperazione di carattere permanente e capitalizzare strategie per mobilitare gli investimenti privati nella logistica.
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p>Dal lato italiano, sono state finanziate le attività di promozione di due servizi intermodali: La Spezia - Verona - Monaco (Cemat) e La Spezia - Melzo - Frenkendorf (Hannibal).</p>
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>Non rilevati</p>
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Approccio demand-oriented</p>
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Sovrapposizione di attività progettuali con attività istituzionali</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>CIRCUMVECTIO dovrà costantemente considerare la non reduplicazione di attività in capo ai partner nella loro attività naturale, specie per quanto concerne le istituzioni regionali, ottimizzando le relazioni dei “comitati regionali” esistenti (intesi come i diversi luoghi istituzionali, gruppi, tavoli ecc. in cui abitualmente gli enti si confrontano sulla politica trasportistica e sulla strategia logistica) con le attività di progetto.</p>
<p><i>Sitografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ https://www.keep.eu/keep/project-ext/39885/iFreightMED-DC ➤ http://ifreightmed.com6-interactive.fr/news/partnership-ifreightmed-dc-project-presented-brussels-manifesto-improve-competitiveness
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ http://www.cambrescat.es/media/docs/perfil-contractant/annex1_applicationform_ifreightmed.pdf

Acronimo di progetto	TIGER DEMO
Titolo del progetto	Trans-Rail Integrated Goods European-Express Routes DEMONstrators
Programma / Strumento di finanziamento	VII Programma Quadro
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	Non più disponibile
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Cooperation – Transport (Cooperazione – Trasporto)
Budget totale di progetto in €	5.924.115
Data inizio e fine del progetto	1/4/2011 – 31/12/2013
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Consorzio TRAIN, Italia www.consorziotrain.com +39 0835 974537
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Leader scientifico Franco Castagnetti www.newopera.org + 32 2 626 12 60
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) CONSORZIO PER LA RICERCA E LO SVILUPPO DI TECNOLOGIE PER IL TRASPORTO INNOVATIVO; 2) ALLROUND CONTAINER SERVICE HELMUT FRANK GMBH; 3) AUTORITA PORTUALE DI GENOVA; 4) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse mbH; 5) EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG; 6) FS LOGISTICA SPA - ITALCONTAINER SPA; 7) Hacon Ingenieurgesellschaft mbH; 8) HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.; 9) Interporto Bologna Spa; 10) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft fur kombinierten Guterverkehr mbH & Co KG; 11) NEWOPERA Aisbl; 12) REGIONE LIGURIA; 13) RETE FERROVIARIA ITALIANA; 14) Rivalta Terminal Europa SPA; 15) SO.GE.MAR. SOCIETA GENERALE MAGAZZINI RACCORDATI INTERPORTO SPA; 16) TERMINAL SAN GIORGIO SRL; 17) TRENITALIA CARGO SPA; 18) UNION DES INDUSTRIES FERROVIAIRES EUROPEENNES – UNIFE.
Obiettivo generale del progetto	Nell'ambito dei fondi comunitari disponibili attraverso il VII Programma Quadro, finalizzato all'innovazione ed allo sviluppo nella ricerca scientifica e tecnologica, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, scalo di Genova, era

	<p>stato finanziato il Progetto TIGER, con l'obiettivo di favorire i collegamenti ferroviari ed intermodali tra i porti marittimi partner del progetto ed i rispettivi hinterland, attraverso la realizzazione di quattro "dimostratori" innovativi sotto il profilo della tecnologia utilizzata. Ad esempio, il dimostratore sviluppato nel Porto di Genova è stato denominato "Genoa Fast Corridor", ed ha riguardato l'implementazione ed il test di tecnologie, standard tecnici e procedure che rendessero più efficace ed efficiente il ciclo logistico porto – retro porto. Il lavoro si è concentrato sulla tratta Genova – Rivalta ed in particolare sulle tecnologie di scambio delle informazioni e dei segnalamenti ferroviari. Le attività ed i risultati del Progetto TIGER sono proseguite nell'ambito del Progetto TIGER DEMO, anch'esso cofinanziato attraverso fondi del VII Programma Quadro. Obiettivo di TIGER Demo è stato quello di consolidare procedure, buone pratiche, standard tecnologici ed operativi, sistemi di interoperabilità da applicare ad altri terminal ed altri porti, tali da favorire l'inoltro/ricezione dei flussi di traffico via ferrovia e promuovere dunque una ripartizione modale più sostenibile.</p>
<i>Obiettivi specifici del progetto</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Attività di transizione dai progetti pilota iniziali all'attuazione di TIGER DEMO; ➤ Pianificazione del processo di diffusione dei progetti pilota per facilitare questa transizione; ➤ Dimostrazione su larga scala dei quattro progetti originali TIGER identificati come: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Corridoio veloce di Genova, MARIPLAT, operazione innovativa per il porto e l'entroterra, rete intermodale 2015; ▪ Valutazione degli impatti dimostratori; ▪ Internazionalizzazione delle soluzioni dimostrate.
<i>Risultati principali</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Corridoio rapido Genova-GFC - 500 treni navetta sono stati utilizzati durante il ciclo di vita del progetto con un volume di traffico TC di circa 15.000 TEU continuando; ✓ Porti innovativi e operazioni di entroterra - iPort - hanno gestito più di 400 treni attraverso il sistema hub Nienburg durante la durata del progetto con almeno 32.000 TEU, mentre da Brema più di 150 treni hanno operato con più di 10.000 TEU continuando; ✓ Intermodal Network 2015+ - MEGA HUB - realizzato da Monaco Riem con un aumento del traffico del 17% durante il ciclo di vita del progetto, mentre il servizio TRIESTE-FRANKFURT è iniziato nell'ottobre 2013 e ha raggiunto una frequenza di tre partenze a settimana in entrambe le direzioni continuando.
<i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i>	<p>CIRCUMVECTIO deve tenere in debita considerazione il livello del soddisfacimento degli operatori da parte dei progetti europei. Il coinvolgimento degli operatori deve muovere dalla consapevolezza che sono i progetti come TIGER DEMO a dare le maggiori risposte ai bisogni sollevati.</p>
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Concretizzazione di servizi effettivi e quantificazione dei vantaggi economici
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	<p>Disomogeneità dei pilota</p>
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	
<i>Sitografia</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ http://www.hacon.de/consulting-en/forschungsprojekte-1/tiger-tiger-demo

Bibliografia

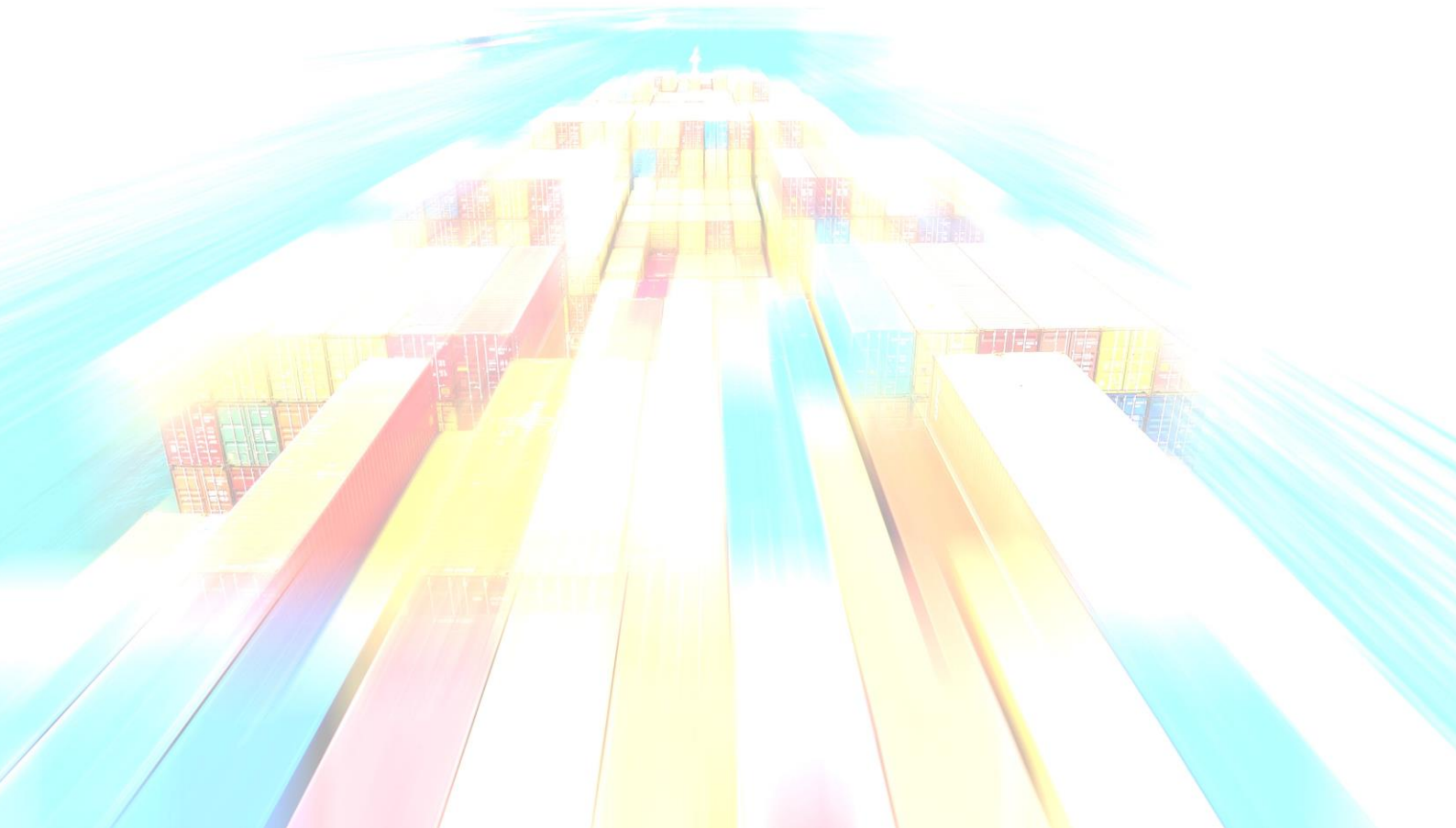
- <http://www.shippingtech.it/wp-content/uploads/Luca-Abatello.pdf>
- <http://www.newopera.org/publications-newsletters/all>
- TD Final Demonstrators Report



Acronimo di progetto	WIDERMOS
Titolo del progetto	Wide Interoperability and new Governance moDEls for freight Exchange linking Regions through Multimodal maritime based cORridorS
Programma / Strumento di finanziamento	Programma Multiennale TEN-T 2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://www.widermos.eu
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Autostrade del Mare
Budget totale di progetto in €	2.970.000
Data inizio e fine del progetto	1/6/2013 – 31/12/2015
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Autorità Portuale della Spezia, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Federica Montaresi, WiderMos Project Manager Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale Porti di La Spezia e Carrara via del Molo, 1 - 19126 La Spezia (Italy) tel: +39 0187 546368, mobile: +39 331 6079291
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) So.ge.mar. Spa; 2) La Spezia Container Terminal S.p.A.; 3) Interporto Padova Spa; 4) Circle Srl; 5) Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; 6) Università degli Studi di Genova; 7) Regione Liguria; 8) Centre Internacional De Metodes Numerics En Enginyeria – CIMNE; 9) Instituto Tecnológico de Aragón; 10) Corporación Marítima; 11) A.S.T.A. Logistik, S.L.; 12) Seehafen Kiel GmbH & Co. KG; 13) Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH; 14) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG; 15) APDL - Administração dos Portos do Douro e Leixões.
Obiettivo generale del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'obiettivo di progetto era quello di migliorare ed efficientare i collegamenti delle tratte marittime, ossia la parte Motorways of the Sea, con i corridoi prioritari Ten-T per facilitare i collegamenti tra regioni e territori e migliorare gli spostamenti di persone e merci; ➤ Il progetto prevedeva alcune azioni pilota tese allo sviluppo del concetto di "Corridoio" come piattaforma corredata di servizi (Corridor Management

	<p>Platform), e quindi è stata proposta una focalizzazione tesa all'attuazione della direttiva 2010/65/UE in materia di logistic single window (interfaccia unica informativa di vettori e merci), orientando il progetto ad un impiego qualitativo delle ICT;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ WIDERMOS prevedeva un livello di governance, per il confronto fra tutti gli stakeholder sugli attuali modelli di business al fine di stimolare l'integrazione dei processi; ➤ Dal punto di vista operativo WiderMos prevedeva azioni pilota per migliorare i collegamenti tra dimensione marittima, porto e retroporto, promuovendo l'intermodalità e l'interoperabilità, semplificando le procedure di controllo alla merce al fine di rendere più efficienti i processi logistici.
<i>Obiettivi specifici del progetto</i>	<p><u>Attività 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ WiderMoS ha sviluppato 5 pilota concentrati nei porti della Spezia, Barcellona, Leixoes, Rostock e Kiel, sviluppando una piattaforma di gestione dei corridoi informatizzata (logistic single window) in grado di gestire le spedizioni senza soluzione di continuità e di consentire la comunicazione lungo la catena di approvvigionamento. Gli studi pilota, la cui priorità è l'integrazione della ferrovia con i terminal portuali e retroportuali sono diretti a eliminare specifiche strozzature concentrandosi sulle procedure doganali informatizzate e sui servizi logistici privi di supporto cartaceo, inclusi i sigilli elettronici; ➤ Per fasi: definizione delle esigenze degli utilizzatori e scambio di esperienze, architettura e sviluppo dei pilota, dimostratore, valutazione di impatto economico-finanziaria; <p><u>Attività 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Studio prospettico sulle Autostrade del Mare e aspetti della gestione dei corridoi: aspetti doganali, aspetti di governance, processi, corridoi verdi multimodali.
<i>Risultati principali</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ MoS Study; ✓ Piattaforma informativa; ✓ Corridoio doganale controllato Padova – La Spezia; ✓ Apertura del CEF al comprehensive network.
<i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i>	<p>L'impostazione data dal capofila di CIRCUMVECTIO risente della propria esperienza di partner di WIDERMOS, specie per quanto attiene il coinvolgimento degli operatori. WIDERMOS ebbe il suo aspetto nevralgico nelle relazioni porto-inland, mentre CIRCUMVECTIO si situa in un ambito più marittimo o costiero. CIRCUMVECTIO può mutuare i risultati relativi ai green corridors, la metodologia di lavoro di partenariato e gli studi specifici UNIGE e Regione Liguria sulle Autostrade del Mare.</p>
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Partenariato rappresentativo di enti pubblici ed operatori privati; ✓ Alta qualità del coordinamento scientifico; ✓ Terms of reference interni estremamente puntuali; ✓ Campagna di comunicazione estesa; ✓ Relazioni di alto livello con la Commissione Europea; ✓ Qualità degli eventi di progetto; ✓ Ricaduta commerciale (es. contratti La Spezia – Panama); ✓ Effettivo impiego del modello da parte dell'Agenzia delle Dogane italiana.
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	Nessuno

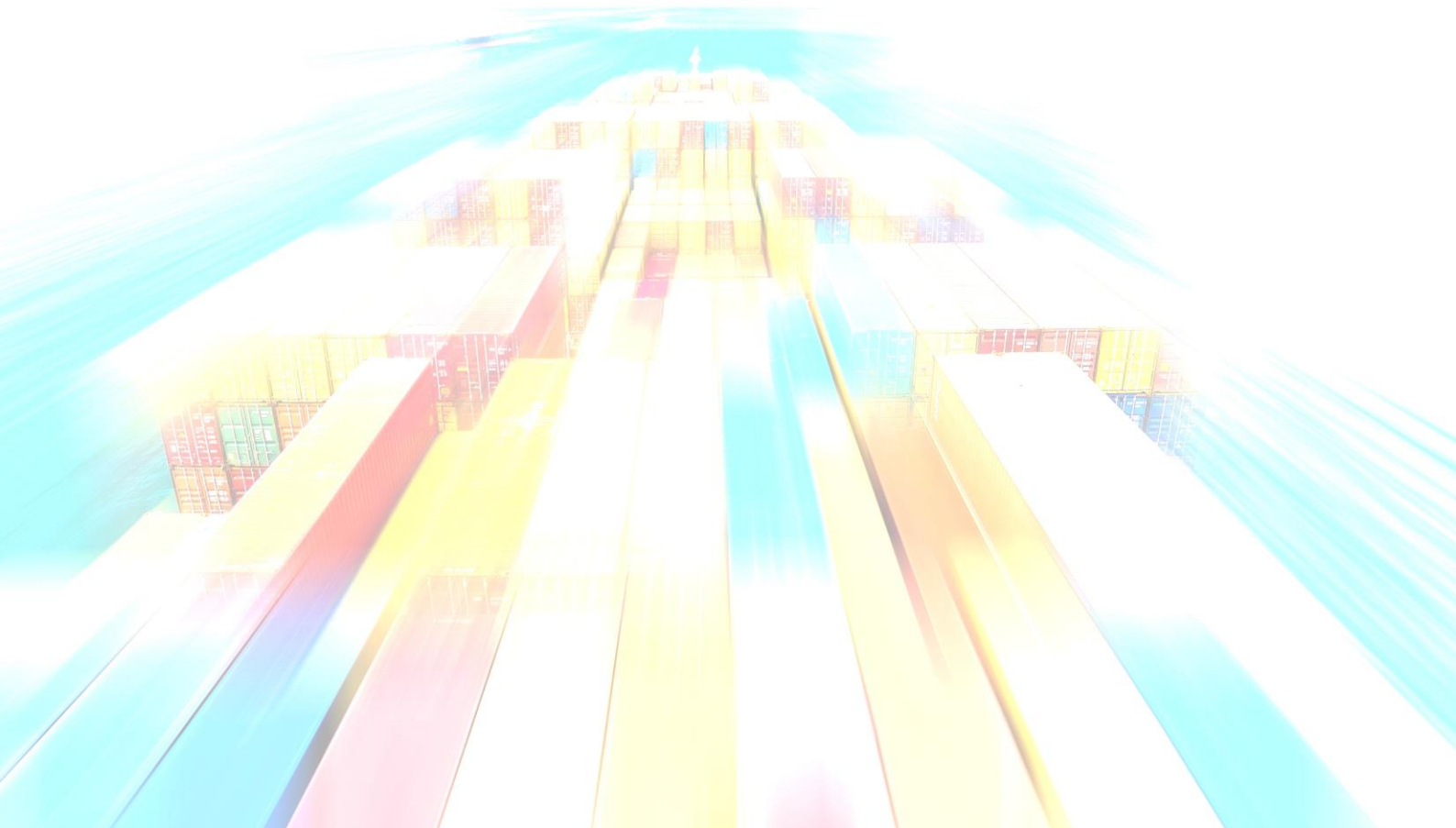
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	Non applicabile
<i>Sitografia</i>	Cfr. sito di progetto
<i>Bibliografia</i>	➤ https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/fichenew_2012-eu-21021-s_final.pdf



Acronimo di progetto	OPTIMIZEMED
Titolo del progetto	Optimizing and profiting best practices in the med area on foreign trade, intermodal transport and maritime safety
Programma / Strumento di finanziamento	Programma MED, Call 2012 Capitalizzazione
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://www.optimizemed.eu
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Priorità - Obiettivo 3-1, Asse 3 Miglioramento della mobilità e dell'accessibilità territoriale, Obiettivo 3.1 Miglioramento dell'accessibilità marittima e delle capacità di transito attraverso la multimodalità e l'intermodalità
Budget totale di progetto in €	1.114.000
Data inizio e fine del progetto	1/7/2013 – 31/12/2014
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	FEPORIS, Port Institute for Studies and Co-operation in the Valencian Region, Espana
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	FEPORIS è stato soppresso
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Regione Liguria; 2) Centre of Research and Technology Hellas/Hellenic Institute of Transport; 3) University of the Aegean – Research Unit; 4) Council of Chambers of Commerce, Industry and Navigation of the Valencia Region; 5) Regional Development Centre Koper; 6) Provincia di Novara; 7) Chamber of Commerce & Industry of Marseille Provence; 8) Piraeus Port Authority SA; 9) Autorità Portuale di Catania; 10) Prometni Institut Ljubljana d.o.o. - Institute of Traffic and Transport Ljubljana I.I.c..
Obiettivo generale del progetto	Alla base di OPTIMIZEMED vi era la realizzazione di una Piattaforma multisistema accessibile a una larga platea di stakeholder pubblici e privati, basata sui risultati di 7 progetti oggetto della capitalizzazione, i quali hanno implementato diversi tool, buone prassi, e azioni pilota che mirano a migliorare le applicazioni relative alla supply chain, ad accrescere le attività economiche e portuali in termini di conoscenze attuali e in prospettiva futura e ad ottimizzare le azioni rivolte alla prevenzione dei rischi marittimi. Grazie alla Piattaforma, il progetto intendeva capitalizzare gli output chiave realizzati dai vari progetti, rivolgendosi a un ampio cluster composto di stakeholder chiave a livello europeo, con l'obiettivo di

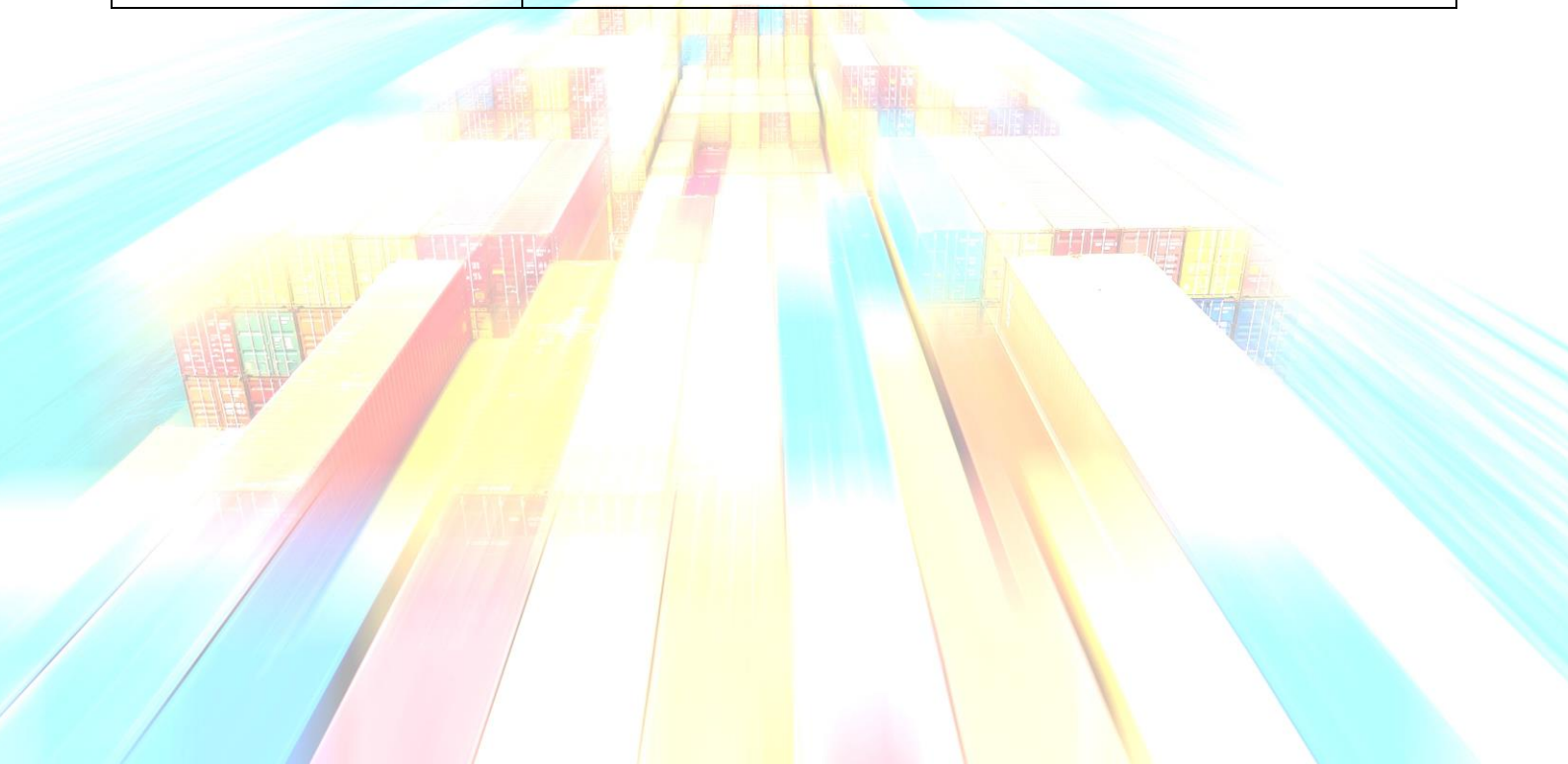
	<p>facilitare l'integrazione delle best practice e dei tool all'interno delle politiche di riferimento e dei diversi livelli di governance.</p>
<p><i>Obiettivi specifici del progetto</i></p>	<p>I WP operativi di progetto erano i seguenti: <u>Work package 2:</u> Informazione, aumento della consapevolezza e capitalizzazione 2.1 Strategia di capitalizzazione; 2.2 Materiale di disseminazione; 2.3 Accrescimento della consapevolezza e sensibilizzazione; 2.4 Raccomandazioni politiche e azioni di follow-up. <u>Work package 3:</u> Miglioramento dei risultati di progetto e migliori pratiche attraverso l'uso di strumenti IT innovativi e la condivisione di esperienze 3.1 Identificazione del progetto e analisi dei toll esistenti; 3.2 Costituzione e sviluppo della piattaforma elettronica OPTIMIZEMED; 3.3 Elaborazione di futuri miglioramenti della piattaforma OPTIMIZEMED.</p>
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p>OPTIMIZEMED è stato un progetto ambizioso perché ha esaminato molte delle aree tematiche della call sulla capitalizzazione. Infatti, esso ha mirato a fornire opportunità per lo sviluppo di una governance del Mediterraneo più “vicina”, “intelligente” e “verde”, introducendo schemi innovativi nelle operazioni degli attori chiave del trasporto e della supply chain, per favorire la nascita di un circolo virtuoso mediante l'implementazione di una piattaforma web-based con servizi e tool dedicati.</p> <p>Il progetto ha studiato panorami normativi e strumenti che possano incidere in modo significativo su:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualità del servizio; • Gestione della mobilità; • Sicurezza e prestazioni (riduzione del rischio di incidenti, riduzione dei costi della sicurezza); • Sostenibilità ambientale (riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico). <p>La fase 3.2, “OPTIMIZEMED e-platform establishment and development”, ha previsto la creazione di un multisystem site, accessibile a una gran varietà di stakeholder pubblici e privati, che consentisse l'accesso ai principali risultati/tool (applicazioni specifiche e limitate) dei progetti coinvolti.</p> <p>La piattaforma https://optimized.info/ contiene una correlazione “intelligente” dei servizi esistenti e lo sviluppo di una Piattaforma multisistema e multilingue, con accesso mediante interfaccia unica.</p>
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>La componente T1 di CIRCUMVECTIO, nella parte di capitalizzazione, risponde al presupposto di OPTIMIZEMED, ed in questo costituisce una capitalizzazione “potenziata”.</p>
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Strategia di comunicazione estremamente articolata; ✓ Buona implementazione di dati relativi alle linee marittime.
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'interfacciamento con gli operatori è stato sviluppato in maniera frammentaria; • La piattaforma non è stata alimentata al termine del progetto in assenza di un gestore pre-individuato; • Le piattaforme realizzate dai progetti capitalizzati erano parzialmente disponibili e per lo più non aggiornate; • Insufficiente implementazione di dati di carattere economico.

<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coinvolgimento degli operatori in fase di input e di output; ▪ Verifica della individuazione del potenziale gestore della piattaforma in fase realizzativa; ▪ La focalizzazione di CIRCUMVECTIO su segmenti merceologici o modi di trasporto, numero di porti coinvolti, tematiche permette una minore dispersione di informazioni.
<p><i>Sitografia</i></p>	<p>➤ http://www.programmamed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&idProject=108</p>
<p><i>Bibliografia</i></p>	<p>➤ http://www.programmamed.eu/en/library/deliverables-detail.html?tx_auybibliomed_pi1%5Blivtable%5D=1055#.WakJMvNJaJA</p>



Acronimo di progetto	BACKGROUNDS
Titolo del progetto	Improving Productive Clusters Accessibility to Global Market
Programma / Strumento di finanziamento	Programma MED
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	Non più disponibile
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Miglioramento dell'accessibilità marittima e delle capacità di transito privilegiando la multimodalità e l'intermodalità
Budget totale di progetto in €	1.076.000
Data inizio e fine del progetto	6/1/2009 – 30/3/2012
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Regione Siciliana, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Dipartimento regionale Infrastrutture, Mobilità e Trasporti dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it (il referente di progetto ha mutato incarico)
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Regione Liguria; 2) Istituto degli studi portuali e di cooperazione della comunità Valenciana "FEPORTS"; 3) Autorità portuale di Koper; 4) Autorità portuale di Patrasso; 5) Autorità portuale di Marsiglia; 6) Centro di ricerca e di tecnologia Hellas - Istituto dei trasporti.
Obiettivo generale del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lo scopo del progetto fu sviluppare un modello di governance coinvolgendo i porti e le infrastrutture portuali del Mediterraneo e mirando ad una migliore integrazione dei poli esistenti con i loro territori e i più importanti cluster produttivi al fine di una valutazione delle peculiarità locali nel quadro generale del mercato globale; ➤ Scopo del progetto è stato anche provvedere a realizzare strumenti efficaci per affrontare problemi funzionali, operativi e organizzativi relativi al traffico delle merci e dei passeggeri nelle regioni portuali. Tali strumenti intendevano ridurre i fenomeni di congestione delle strade attraverso l'implementazione di un protocollo di comunicazione comune;
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Analisi delle criticità portuali e valutazione degli indicatori di efficienza nei sistemi portuali coinvolti dal progetto; ➤ Costruzione del modello di rete delle rotte navali e delle interconnessioni intermodali con i territori interessati in funzione dei sistemi produttivi locali; ➤ Definizione in ogni territorio di possibili scenari futuri del sistema intermodale della rete che riduca i potenziali costi di inefficienza per il sistema produttivo locale.

<i>Risultati principali</i>	✓ Stante la forte differenza territoriale del partenariato, il progetto ha prodotto in sostanza una metodologia di ascolto del territorio
<i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i>	✓ La piattaforma CIRCUMVECTIO potrà mutuare dal tool di BACKGROUNDS la metodologia di individuazione delle aree di mercato dei porti analizzati
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	✓ Individuazione delle “catchment areas” portuali
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	• Disomogeneità dei livelli economici ed infrastrutturali e della dimensione e vocazione dei porti
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	▪ Ritenerne il minore perimetro del Marittimo Italia-Francia un sistema omogeneo
<i>Sitografia</i>	➤ http://backgrounds.imet.gr
<i>Bibliografia</i>	➤ http://www.programmamed.eu/en/library/ ➤ Handbook, ed. Gulotta, Palermo 2012



Acronimo di progetto	INTE-TRANSIT
Titolo del progetto	<i>Integrated and Interoperable Maritime Transit Management System</i>
Programma / Strumento di finanziamento	Programma MED
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://www.inte-transit.eu
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	3.1 Improvement of maritime accessibility and of transport capacities through multimodality and intermodality (3.1 Miglioramento dell'accessibilità marittima e delle capacità di trasporto attraverso la multimodalità e l'intermodalità)
Budget totale di progetto in €	1.834.201,98
Data inizio e fine del progetto	1/1/2013 – 30/6/2015
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	ICCS, Greece
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Dr. Angelos Amditis Institute of Communication and Computer Systems (ICCS) E-mail: a.amditis@iccs.gr , Phone: +30 210 7722398
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Piraeus Container Terminal; 2) CO.NA.TE.CO SpA; 3) Porto di Luka Koper; 4) Valencia Port Foundation; 5) SEAbility Ltd; 6) Istituto Andaluso per la tecnologia (IAT); 7) Autorità Portuale dell'Andalusia.
Obiettivo generale del progetto	Le tecnologie delle TIC (comprese le piattaforme web interoperabili e le tecnologie emergenti, come le RFID, hanno dimostrato grande importanza per affrontare le sfide portuali di MED / UE nei sistemi di logistica e di comunicazione e sviluppare un quadro di comunicazione tra porti, amministrazioni, aree di attività logistiche, operatori rilevanti e soggetti commerciali. In questo senso, il consorzio INTE-TRANSIT propone un approccio innovativo per superare la frammentazione delle conoscenze e degli approcci verso la promozione di un nuovo sistema di gestione delle informazioni per i porti, che sarà in grado di migliorare le operazioni logistiche e il monitoraggio del carico. Sarà istituito un forte quadro di cooperazione tra le parti interessate dei paesi MED, per lo scambio di buone pratiche, la cooperazione e la formazione del personale.
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rafforzare i collegamenti di comunicazione tra i) i porti e le autorità competenti in tutto il bacino del Mediterraneo, ii) tutti gli attori rilevanti nei trasferimenti marittimi e iii) i porti e le loro attività logistiche attraverso l'uso delle tecnologie ICT per migliorare i sistemi di gestione delle informazioni;

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Definire un modello di gestione integrato che coinvolga organizzazioni pubbliche e private (nei porti e nelle aree di attività logistiche) e definisca una mappa e gli indicatori comuni e armonizzati dei processi MED. Ciò porterà ad un'interoperabilità più efficiente delle porte e un miglioramento rilevante del flusso delle merci, della tracciabilità del carico, della visibilità e della trasparenza; ➤ Fornire un quadro formativo per i portuali e le aree logistiche (personale amministrativo / gestionale e lavoratore). Le sessioni di formazione saranno fornite nei confronti dei portuali, delle autorità portuali, dei responsabili delle aree logistiche e della logistica, con particolare attenzione ai quadri logistici / di sicurezza, ai meccanismi di tracciamento dei trasporti, alle infrastrutture telematiche delle porte e alle moderne tecnologie dell'informazione tecnologica verso una migliore comunicazione / cooperazione; ➤ Eseguire 5 progetti pilota per dimostrare il miglioramento dei sistemi logistici e delle operazioni portuali utilizzando le nuove tecnologie INTE-TRANSIT proposte. Saranno eseguiti due diversi gruppi di piloti presso le porte interessate: 1. Applicazione delle tecnologie ICT sul monitoraggio / monitoraggio di container / cargo, 2. Strumento elettronico / piattaforma per implementare il modello di gestione progettato includendo il quadro di valutazione associato; ➤ Sviluppare e realizzare un quadro di scambio di buone pratiche per lo scambio di esperienze all'interno del progetto come mezzo di comunicazione sostenibile oltre il progetto. Le visite di scambio si concentreranno sul guadagno della conoscenza e sullo sviluppo della consapevolezza sui moduli portuali (organizzazione logistica, tracciabilità delle merci migliorate, migliore garanzia della qualità).
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p>Al Porto del Pireo, il 25 giugno 2015, il consorzio INTE-TRANSIT ha reso noti i risultati di due e mezzo anni di progetto. L'obiettivo fondamentale del progetto INTE-TRANSIT è stato raggiungere una migliore organizzazione logistica dei porti MED e delle loro aree logistiche, l'uso delle moderne tecnologie dell'ICT e il rafforzamento della cooperazione e delle reti di collegamento tra le porte MED, le autorità competenti e tutti gli attori marittimi. Per raggiungere questi obiettivi, il consorzio INTE-TRANSIT ha sviluppato un sistema automatizzato di gestione dei contenitori utilizzando l'informazione e la comunicazione delle moderne tecnologie come ricevitori differenziali DGPS, lettori RFID, server di localizzazione GEO, a ottenere la corretta gestione del processo di stoccaggio del contenitore all'interno del terminale a un costo minimo e mantenere un inventario sempre aggiornato dei contenitori conservati. In particolare, nei porti del Pireo (Grecia), Valencia (Spagna) e Koper (Slovenia) sono stati proposti sistemi di monitoraggio automatico, monitoraggio e localizzazione, implementati per i movimentatori dei container (cioè camion, stackers) durante tutto il loro soggiorno nell'area portuale. Questi sistemi utilizzano tecnologie wireless di comunicazione e sono supportati dalla gestione del corrispondente software per il monitoraggio di veicoli e contenitori. I dati di posizionamento e monitoraggio di questi sistemi vengono raccolti, filtrati e trattati attraverso la piattaforma INTE-TRANSIT. La funzionalità di questa piattaforma è quella di monitorare continuamente in un modo interattivo del processo di stoccaggio del contenitore all'interno del terminale con la capacità di informare lo stacker di arrivo e / o il conducente del camion in caso di immagazzinamento improprio. Queste funzionalità sono combinate con uno strumento di visualizzazione facile da usare, che offre diverse funzionalità di mappatura, una funzionalità di ricerca dei container e l'accesso remoto in tempo reale. Inoltre, nei casi di Napoli (Italia) e Algeciras Bay Logistic Area (Spagna), a è stato sviluppato un sistema di monitoraggio del flusso di beni tra i porti e la loro zona logistica situata a un po' di distanza dal</p>

	<p>porto. In particolare, il sistema consente la notifica della piattaforma centrale nel caso in cui un camion sia fuori dalla sua rotta predeterminata, sta viaggiando a velocità molto basse, si è fermato senza preavviso o manca un segnale GPS attivo in qualche punto del percorso. Questi sistemi sono stati testati e valutati in condizioni reali, attraverso applicazioni pilota condotte in cinque porti mediterranei (Pireo, Koper, Napoli, Algeciras Bay, Valencia). Allo stesso tempo, una serie di attività di formazione e visite di scambio sono state organizzate presso i terminali container e le aree logistiche dei porti partecipanti, al fine di far rispettare la cooperazione tra le parti interessate, lo scambio di buone pratiche e la formazione del personale.</p>
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Si rimanda alle schede dei progetti WIDERMOS e TIGER-DEMO; ✓ Si aggiunge l'aspetto della formazione e l'adozione di uno strumento semplificato (che pure è allineato con l'alta tecnologia del modello UIRNET, per il caso italiano).
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Grande efficacia comunicativa; ✓ Impiego delle conferenze come incisivo momento di disseminazione.
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Non si rilevano particolari criticità</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>Non applicabile</p>
<p><i>Sitografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ http://www.med-pcs.eu/news-actually/76-the-med-pcs-project-in-the-inte-transit-international-conference
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ http://www.programmemed.eu/fileadmin/PROG_MED/Actualites_projets/INTE-TRANSIT_Newsletter_M18_V1.pdf

Acronimo di progetto	FREIGHT 4 ALL
Titolo del progetto	<i>A distributed and open FREIGHT transport ICT solution 4 ALL stakeholders in the Mediterranean area</i>
Programma / Strumento di finanziamento	Programma MED, Call 2009
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	Non più disponibile
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Obiettivo prioritario 3-2, Asse 3
Budget totale di progetto in €	1.287.000
Data inizio e fine del progetto	Giugno 2010 – Novembre 2012
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Amministrazione Decentrata di Creta, Grecia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	KONSTANTINOS STRATARIDAKIS Indirizzo / Adresse: KOUNTOURIOTOU SQUARE 71202 HERAKLION Tel: 0030 2810278111, Email: kstr@crete-region.gr
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) ITL Emilia Romagna; 2) Associazione per lo Sviluppo della formazione professionale dei Trasporti – Ile de France; 3) Interporto di Bologna; 4) Autorità Portuale di Valencia; 5) Università Politecnica di Valencia; 6) Porto di Luka Koper; 7) Logica scarl (Campania); 8) Valencia Port Foundation.
Obiettivo generale del progetto	<p>La situazione frammentata di lunghe catene transnazionali di trasporto merci combinate con il coinvolgimento di un'ampia varietà di attori dovrebbe essere superata dai sistemi ICT integrati. Per garantire l'integrità del mercato unico, è importante che le soluzioni nazionali chiuse non diventino barriere (ad esempio per le PMI), ma siano sviluppate in un approccio sinergico transnazionale. Gli attori della catena di approvvigionamento dovrebbero avere un facile accesso alle informazioni e ai servizi attraverso soluzioni ICT aperte, mentre un'attenzione particolare deve essere posta sulla incorporazione remota (ad es. Isole) nei principali corridoi di trasporto. Questi requisiti di rete ICT devono essere soddisfatti in base a tre principi: a) transazioni elettroniche senza soluzione di continuità con un modello di armonizzazione globale; b) interfacciamento intelligente per ridurre al minimo gli adeguamenti necessari dei sistemi ICT disponibili e c) intelligenti meccanismi per servizi avanzati a valore aggiunto per</p>

	<p>tutto il trasporto comunità. L'obiettivo principale di FREIGHT4ALL è quello di progettare e sviluppare una piattaforma distribuita come mediatore per le effettive interazioni degli stakeholder, alla fine della gestione della supply chain e alla continua visibilità delle operazioni. Il carattere innovativo di F4ALL si basa sul nuovo concetto di strumenti di interoperabilità avanzati e di interconnessione che consentono una maggiore accessibilità virtuale ai servizi di logistica e-logistica collaborativi 4ALL. La soluzione finale sarà fondata su un quadro armonizzato operativo e organizzativo e un'architettura completa del sistema per interrompere barriere di frammentazione e sviluppare complementarità per gli utenti e sistemi dispersi. Un singolo Gateway permetterà alle parti di utilizzare in modo sicuro e remoto una serie di applicazioni complementari e remote. Inoltre, una maggiore riservatezza sarà raggiunta attraverso l'amministrazione autonoma sia per operazioni che dati. Servizi di logistica elettronica e registri di dati comuni consentiranno lo sfruttamento congiunto delle funzionalità nel coordinamento di una funzione di gestione del flusso di lavoro ben consolidata. Gli strumenti di interfacciamento intelligenti garantiranno l'interoperabilità e la perfetta integrazione dei sistemi remoti, mentre un mediatore di interconnessione supporterà lo scambio di documenti elettronici per qualsiasi protocollo di informazione e comunicazione. Infine, saranno forniti servizi a valore aggiunto utilizzando uno strumento di valutazione delle prestazioni e strumento di benchmarking per lo sfruttamento dei profili dati disponibili verso un efficace processo decisionale degli attori coinvolti. La soluzione finale sarà implementata in casi reali di trasporto e convalidata per la sua applicabilità e il potenziale operativo esteso. Sulla base dei risultati di FREIGHT4ALL, saranno fornite raccomandazioni per un nuovo quadro operativo, aziendale e normativo. Per l'adozione più ampia del sistema, verrà implementata una strategia di capitalizzazione consolidata, un piano di diffusione e un programma di formazione che coinvolgerà sia gli enti politici che quelli aziendali. In questo contesto, il gruppo di utenti già stabilito sarà esteso alla Comunità F4ALL (F4ALLC) che supporta anche la continuità del progetto.</p>
<p><i>Obiettivi specifici del progetto</i></p>	<p>Il dimostratore Italia-Spagna consiste nell'attuazione, la sperimentazione e la convalida della soluzione finale di freight4Aall in una condizione reale della catena di trasporto che collega tutti gli attori coinvolti in una situazione senza problemi, interoperabile, adattato alle condizioni locali, convalidate sia in termini di operatività e redditività.</p>
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p>I quattro componenti della piattaforma Freight4all sono stati sviluppati e integrati funzionanti complementari fornendo accesso sicuro alla piattaforma e ai suoi dati, consentendo la creazione di flussi di lavoro che riflettono vari scenari operativi, affrontare le limitazioni di comunicazione nello scambio elettronico di documenti e sostenendo la valutazione e il benchmarking dei processi di catena dei trasporti. Una dimostrazione dal vivo dell'operazione della piattaforma, usando come letto di prova un tipico transnazionale business case multimodale di trasporto con i sistemi di back-end IPBO e VPF è stato presentato con successo a tutti i partner. Inoltre, i sei dimostratori sono gradualmente avviati verso le fasi di attuazione / dimostrazione. La soluzione Freight 4 All end è stata implementata in sei casi di trasporto reale convalidando la sua applicabilità e il potenziale operativo esteso.</p>
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>✓ Come per altri progetti di realizzazione di piattaforma, anche i dimostratori di Freight 4 all sono modelli di riferimento per il layout economico ed ingegneristico di CIRCUMVECTIO</p>

<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Costituzione di una comunità di stakeholder; ✓ Le autorità regionali hanno sostenuto la comunità locale dei trasporti; ✓ La miscela di decisori e attori commerciali ha assicurato il coinvolgimento di un numero rappresentativo di utenti rilevanti; ✓ Gli attori della catena di fornitura hanno un facile accesso alle informazioni e ai servizi; ✓ Soluzione fondata su un quadro organizzativo armonizzato.
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	Non si rilevano particolari criticità
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	Non applicabile
<i>Sitografia</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2014/02/Bestfact_Quick-info_efreight_3-122_FREIGHT4ALL.pdf
<i>Bibliografia</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ http://www.programmamed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&idProject=118

Nel periodo 2007-2013 la Regione Liguria, ospitando sul proprio territorio un sistema portuale importante a livello nazionale ed europeo, ha affrontato sotto molteplici punti di vista il fenomeno logistico e portuale per migliorare il flusso delle merci e ridurre i fenomeni di congestione delle infrastrutture terrestri, soprattutto in termini di rete autostradale, e puntare a individuare soluzioni di riequilibrio modale, grazie ad un più efficace sfruttamento del sistema ferroviario verso il nord Europa e al miglioramento dei collegamenti marittimi tra i porti mediterranei.

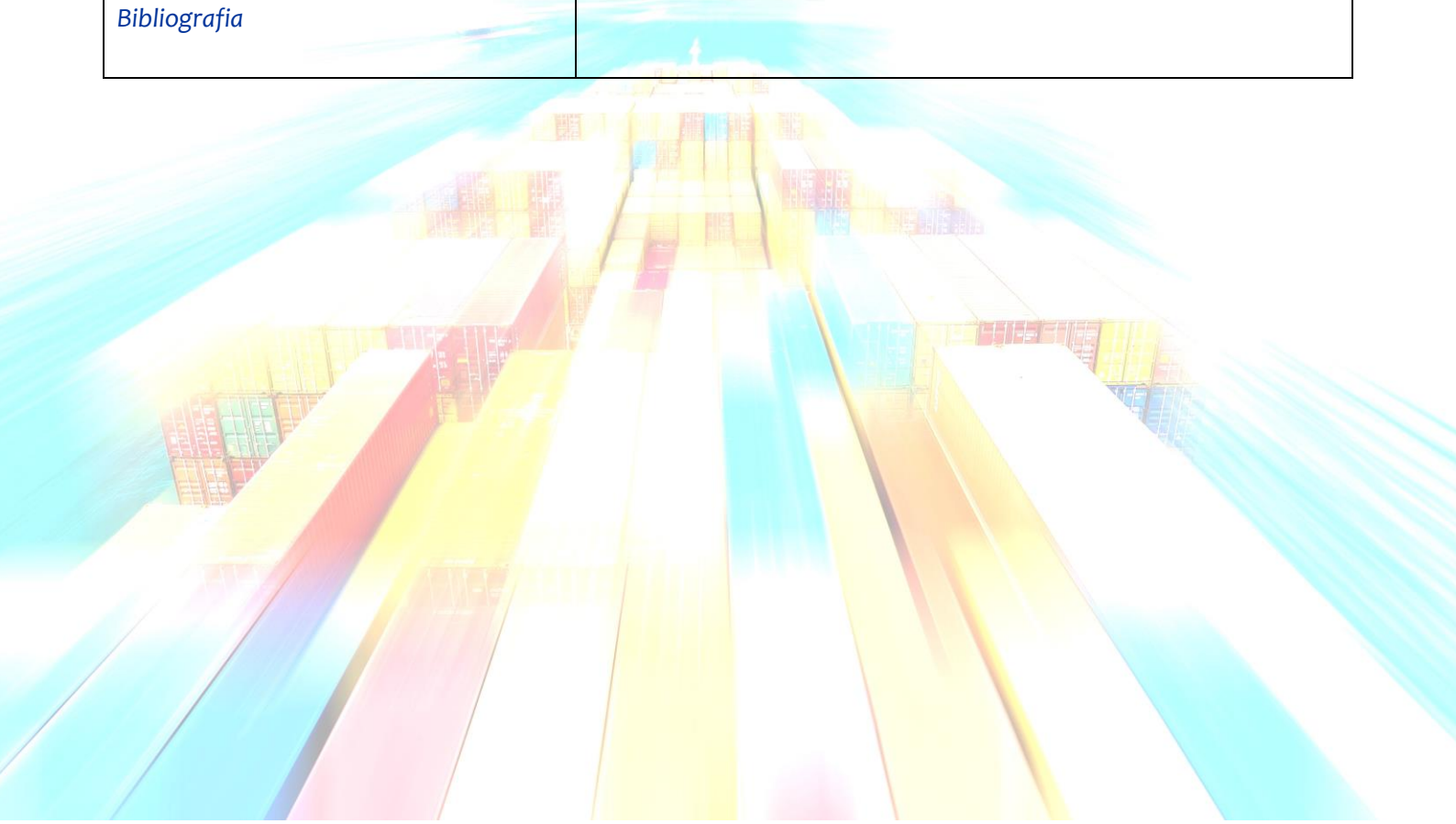
In tutto ciò, come appare evidente, l'ICT ha giocato un ruolo fondamentale e trasversale nei diversi progetti, in quanto si è cercato di superare i principali vincoli esistenti sul territorio ligure, soprattutto sotto i profili orografico e di conseguenza infrastrutturale, con soluzioni tecnologiche avanzate e calibrate alle caratteristiche del territorio e dei flussi (soprattutto) delle merci per favorire il superamento dei suddetti vincoli.

Tutto ciò ha favorito lo sviluppo di molteplici conoscenze, non solo legate al territorio di riferimento ma anche derivanti da realtà con caratteristiche estremamente diverse, grazie alla varietà dei partenariati di progetto. Tali conoscenze costituiscono un importante valore aggiunto per l'area di cooperazione e per il progetto, in quanto una parte rilevante del collegamento delle isole alla rete TEN-T passa anche attraverso il sistema infrastrutturale ligure.

Schede elaborate dalla Regione Autonoma della Sardegna (PP2) in collaborazione con la prov. di LI (PP7)

Acronimo di progetto	IN.PORT.O
Titolo del progetto	INtegrazione delle PORTE di accesso del corridoio marittimo Occidentale dell'area di cooperazione sardo-corsa
Programma / Strumento di finanziamento	Italia - Francia Marittimo 2007-2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	www.maritimeit-fr.net
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Migliorare l'accesso alle reti materiali e immateriali e ai servizi di trasporto, al fine di sviluppare l'integrazione di queste reti e di renderle competitive in particolare in una ottica di sviluppo delle TEN e del sistema delle Autostrade del Mare
Budget totale di progetto in €	1.262.396
Data inizio e fine del progetto	30/03/2010 – 29/09/2012
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Comune di Porto Torres, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	vinci@comune.porto-torres.ss.it
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Provincia di Sassari, Settore IX Programmazione e Pianificazione (patto.no@provincia.sassari.it); 2) Office des Transports de la Corse (otc.corse@wanadoo.fr).
Obiettivo generale del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Potenziamento del trasporto integrato RO/PAX (merci e passeggeri) tra il nord-ovest della Sardegna ed il Sud-Ovest della Corsica per lo sviluppo sostenibile e la piena inclusione di aree caratterizzate da un'accessibilità "complessa"
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Potenziare i collegamenti marittimi ed attivare forme di mobilità sostenibili basate sul concetto dell'intermodalità; ➤ Rafforzare le collaborazioni commerciali tra i due sistemi territoriali attraverso azioni di promozione e di marketing territoriale; ➤ Qualificare il sistema della mobilità locale attraverso l'impiego di tecnologie d'avanguardia (ITC).
Risultati principali e Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)	<p>Potenziamento della mobilità transfrontaliera merci e passeggeri tramite:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento del numero dei collegamenti mensili da Porto Torres a Propriano; ✓ Attivazione di una nuova tratta veloce con collegamento

	bisettimanale; ✓ Attivazione di un metrò del mare; ✓ Accessibilità delle classi sociali “deboli” al sistema di trasporto transfrontaliero; ✓ Promozione della competitività economica dei sistemi insulari.
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	
<i>Sitografia</i>	➤ https://www.keep.eu/keep/project-ext/24328/IN.PORT.O.?ss=c96ffd2903c9bbf9ed6e5dc720c6fd13&espon=
<i>Bibliografia</i>	



Acronimo di progetto	LOSE
Titolo del progetto	Logistica e Sicurezza del trasporto merci
Programma / Strumento di finanziamento	Italia - Francia Marittimo 2007-2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://www.maritimeit-fr.net/ www.lose-2013.eu
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	
Budget totale di progetto in €	1.790.000
Data inizio e fine del progetto	15/06/2012- 15/6/2015
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Provincia di Lucca, Servizio Pianificazione territoriale e mobilità, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	f.lazzari@provincia.lucca.it
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Provincia di Pisa, Ufficio Politiche Comunitarie e Relazioni Internazionali; 2) Provincia di Livorno, Porti, logistica ed area vasta; 3) Provincia di Sassari, Programmazione e pianificazione; 4) Comune di Genova, Direzione Mobilità – Settore Pianificazione.
Obiettivo generale del progetto	Ridurre il rischio derivante dalla circolazione delle merci e dei trasporti pericolosi e l'impatto dovuto alla circolazione dei medesimi sui sistemi di viabilità e ambientali dell'area transfrontaliera, utilizzando gli strumenti dell'ICT
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Studiare le principali criticità nel trasporto delle merci e analizzare le aree maggiormente vulnerabili nella zona di cooperazione; ➤ Implementare soluzioni tecnologiche finalizzate al miglioramento della sicurezza dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; ➤ Promuovere attività di coinvolgimento e governance mirate alla definizione di standard condivisi per la programmazione del traffico merci e per la gestione delle situazioni di emergenza.
Risultati principali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sperimentazione di un sistema di rilevazione del flusso merci e di calcolo della vulnerabilità delle infrastrutture di trasporto; ✓ Sperimentazione di sistemi di monitoraggio delle merci

	<p>pericolose all'interno dei porti;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sperimentazione di soluzioni informative volte al monitoraggio del flusso di merci in transito e alla gestione delle emergenze; ✓ Sperimentazione di un sistema informativo per il miglioramento delle interconnessioni città-porto; ✓ Sperimentazione di un'architettura ICT abilitante l'interazione del traffico merci tra il porto e la rete fluviale; ✓ Realizzazione di tavoli e/o di accordi/protocolli/standard locali di collaborazione tra i vari soggetti coinvolti nella gestione delle emergenze; ✓ Condivisione delle esperienze e raccordo con le iniziative e politiche in essere; ✓ Creazione di raccomandazioni comuni all'area di cooperazione per la gestione della mobilità delle merci pericolose e per l'adeguamento delle normative e degli strumenti di programmazione in tema di mobilità.
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Implementazione di un sistema di rilevazione di targhe e merci pericolose in zone ad alto rischio; ✓ sensori per il rilevamento di targhe e merci comunicanti con le centrali di controllo sul traffico già presenti sul territorio e accessibili agli attori esterni attraverso un portale per la gestione delle emergenze; ✓ l'installazione di un'architettura wi-fi nella zona del circuito fluviale-marittimo pisano per migliorare lo scambio di informazioni tra i soggetti che transitano per il trasporto di merci pericolose e lo sviluppo di sistemi di monitoraggio per il rilevamento delle merci in transito, per il monitoraggio dei livelli di inquinamento e sistemi RFID per il controllo degli accessi.
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	
<p><i>Sitografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ https://www.keep.eu/keep/project-ext/24350/LOSE?ss=04fedd3cdf6185013abec9780c4cf778&espon= ➤ www.maritimeit-fr.net
<p><i>Bibliografia</i></p>	<p><i>Formulario di progetto</i></p>

Acronimo di progetto	P.IM.EX
Titolo del progetto	Piattaforme logistiche integrate per lo sviluppo delle relazioni commerciali IMport-EXport nello spazio transfrontaliero
Programma / Strumento di finanziamento	Italia - Francia Marittimo 2007-2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	www.maritimeit-fr.net
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Trasporto, mobilità e trasporto multimodale
Budget totale di progetto in €	2.496.500
Data inizio e fine del progetto	14/04/2009 – 04/04/2012
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Provincia di Livorno, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	e.carnieri@provincia.livorno.it
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE BASTIA ; 2) COMUNE DI SAVONA; 3) COMUNE DI OLBIA; 4) PROVINCIA DI CAGLIARI; 5) PROVINCIA DI LUCCA; 6) PROVINCIA DI MASSA-CARRARA.
Obiettivo generale del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sviluppare le relazioni e gli scambi e ottimizzare i flussi esistenti tra i territori della rete partenariale della Liguria, Toscana, Sardegna e Corsica
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Migliorare la conoscenza di domanda e offerta attuali di servizi logistici intermodali nei territori di cooperazione; ➤ Migliorare la capacità di valutazione delle prestazioni del sistema logistico; ➤ Incrementare la capacità e la sostenibilità dei servizi logistici intermodali; ➤ Sviluppare la domanda di servizi logistici e gli scambi commerciali nell'area di cooperazione.
Risultati principali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ È stato creato un Osservatorio Territoriale Transfrontaliero (OTT) che, tramite il monitoraggio dei flussi di merci sulla rete intermodale Italia - Francia, raccoglie e mette a disposizione i relativi dati all'interno di un sistema informativo territoriale; ✓ È stato proposto lo sviluppo di un modello di simulazione quale strumento sperimentale per l'individuazione e l'analisi di

	<p>indicatori non solo socio-economici ma anche energetici ed ambientali;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ È stato realizzato un numero significativo di studi su piattaforme logistiche e centri di distribuzione per potenziarne il ruolo di promotori di attività di distribuzione e di commercio e rafforzarne le relazioni commerciali tra operatori della distribuzione alimentare e le imprese agroalimentari; ✓ Sviluppo di un'offerta di supporto specialistico e professionalizzato alle imprese affinché siano incoraggiate ad aprirsi a nuovi mercati.
<i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ OTT; ✓ Studi su piattaforme logistiche e centri di distribuzione.
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	<p>I risultati portati da P.Im.Ex hanno contribuito a costruire processi culturali innovativi sia sul fronte del metodo (progettazione partecipata), che dei contenuti (accessibilità diffusa al territorio) presso diverse fasce di attori: amministratori, tecnici, associazioni del territorio, cittadini, scuole etc..</p>
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di collegamento tra la programmazione locale dei territori e la programmazione di livello europeo
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Azione di coordinamento del programmatore regionale che operi con una logica strategica di sviluppo orientata a superare il singolo territorio per traguardare invece un'area più ampia che corrisponda a logiche europee (Alto Tirreno)
<i>Sitografia</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ https://www.keep.eu/keep/project-ext/24308/P.IM.EX?ss=419091c9b816e0a2cdb27c5ad4f81238&espon= ➤ www.progettopliss.eu/it/content/progetto-pimex
<i>Bibliografia</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Formulario di progetto ➤ Rapporto finale

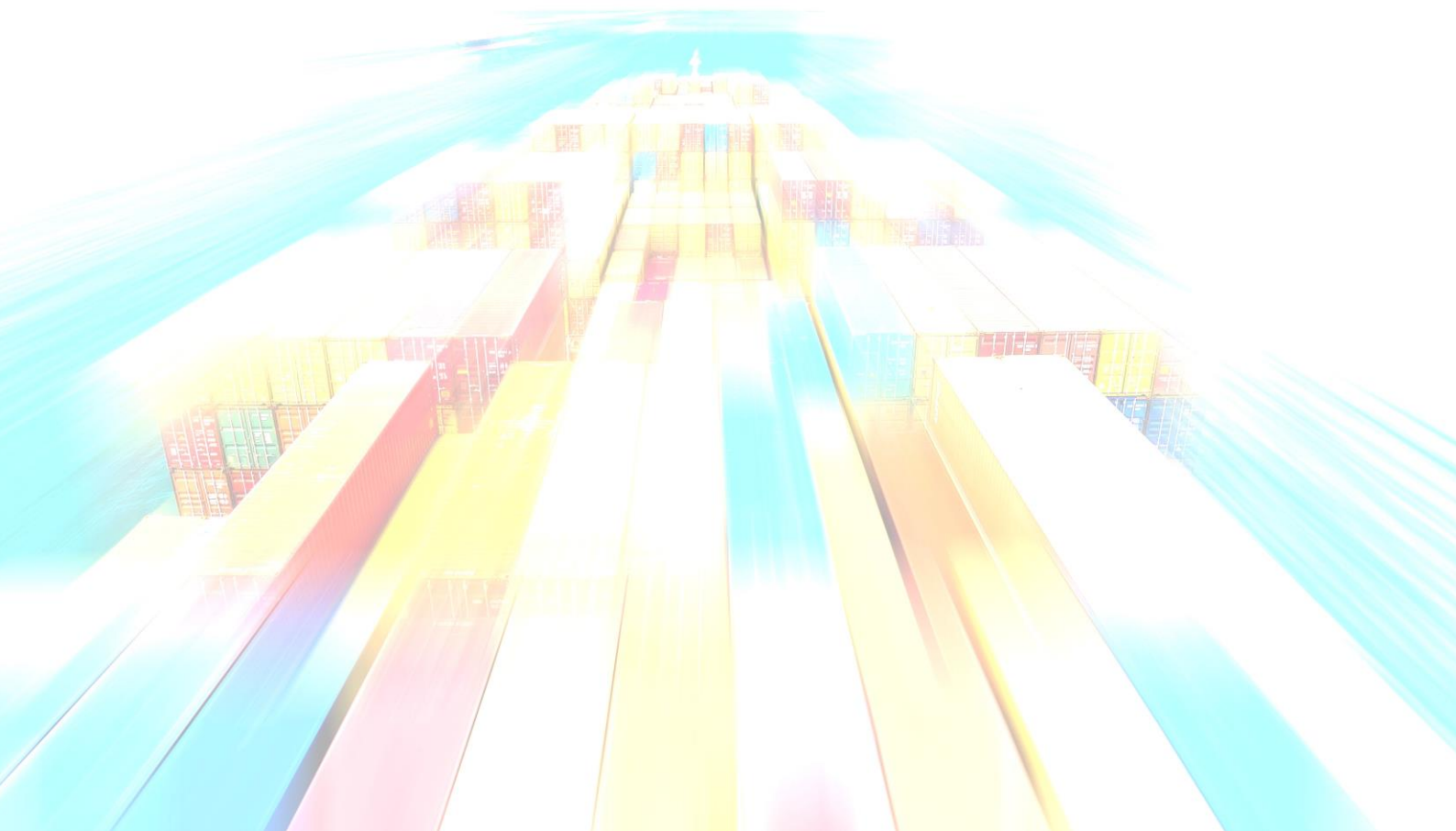
Acronimo di progetto	3iPLUS
Titolo del progetto	Piattaforma ITS per l'infomobilità intermodale interregionale
Programma / Strumento di finanziamento	Italia-Francia Marittimo 2007 – 2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://plus.3i-it-fr.eu
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Trasporto e mobilità, trasporto multimodale
Budget totale di progetto in €	6.000.000
Data inizio e fine del progetto	31/03/2011 – 31/03/2014
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	REGIONE TOSCANA, DG Politiche Territoriali e Ambientali / Settore Pianificazione del Sistema Integrato della Mobilità e della Logistica, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	enrico.becattini@regione.toscana.it
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Collectivité Territoriale de Corse OTC - Office des Transports de la Corse; 2) Comune di Genova Direzione Mobilità/Settore Pianificazione / Ufficio Progetti Speciali; 3) Confservizi Cispel Liguria; 4) Confservizi Cispel Toscana; 5) Mairie de Bastia, Direction du Développement économique et des affaires européennes; 6) Mairie de Bonifacio – Direction générale des services; 7) Provincia di Livorno U.O. Programmazione Trasporti, Servizi TPL, Albo autotrasportatori; 8) Provincia di Lucca Servizio Pianificazione territoriale e mobilità e Servizio Tecnico e Polizia Provinciale; 9) Provincia di Massa-Carrara Settore Programmazione Politiche Territoriali ed Ambientali - VAS-TPL; 10) Provincia di Pisa Dipartimento del Territorio – Servizio Trasporti Presidenza-Ufficio Politiche Comunitarie; 11) Provincia di Sassari Settore IX Programmazione e pianificazione 12) Regione Autonoma della Sardegna, Direzione Generale dei Trasporti- Servizio della pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto; 13) Regione Liguria Dipartimento Programmi Regionali, Porti, Trasporti, Lavori Pubblici ed Edilizia.

<p><i>Obiettivo generale del progetto</i></p>	<p>Sviluppo di un'infrastruttura informativa per la mobilità, che faciliti gli spostamenti delle persone in una forte logica di integrazione e intermodalità. Il progetto era finalizzato a creare nell'area di cooperazione un'infrastruttura informativa per la mobilità, che faciliti gli spostamenti delle persone in una forte logica di integrazione e intermodalità; l'utente che intende muoversi all'interno dell'area di cooperazione viene assistito:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nella fase di pianificazione del viaggio attraverso lo sviluppo di un travel planner fruibile in modalità multidevice; • durante lo spostamento, potendo ricevere informazioni in tempo reale sulla viabilità e sulla circolazione cittadina; • una volta arrivato a destinazione, utilizzando le informazioni fornite da servizi di localizzazione, che gli consentono il raggiungimento di punti strategici (parcheggi, hub di interscambio etc..). <p>L'utente può così spostarsi nell'area di cooperazione riducendo il tempo di viaggio e gli spostamenti inutili.</p>
<p><i>Obiettivi specifici del progetto</i></p>	<p>A. Implementazione del modello organizzativo e dell'infrastruttura di cooperazione e interoperabilità; B. Progettazione e implementazione di un travel planning multidevice; C. Progettazione ed implementazione di servizi basati sulla localizzazione territoriale; D. Servizi di fornitura informazioni in tempo reale sulla mobilità; E. Gestione real time integrata della circolazione cittadina.</p> <p>Il progetto 3i plus era articolato in quattro Sottoprogetti e un'Azione Pilota. Ciascun Sottoprogetto e l'Azione Pilota erano dedicati al raggiungimento di un obiettivo specifico. Il primo Sottoprogetto, ovvero l'implementazione del modello organizzativo e dell'infrastruttura di cooperazione e interoperabilità era finalizzato alla creazione di un'infrastruttura trasversale agli altri sottoprogetti/azione pilota. Gli altri tre Sottoprogetti avevano come finalità quella di erogare servizi per l'utente che si sposta nell'area di cooperazione in tutte le fasi del suo viaggio (prima, durante e una volta raggiunta la destinazione). L'Azione Pilota doveva sperimentare su un'area circoscritta, quella corsa, un sistema integrato per il monitoraggio e la gestione del traffico cittadino, essendo questa zona particolarmente sensibile alle problematiche inerenti la congestione del territorio su cui insistono i flussi di transito alimentati dagli imbarchi/sbarchi.</p>
<p><i>Risultati e output principali</i></p>	<p>I risultati/output principali sono stati i seguenti per ogni obiettivo e sottoprogetto.</p> <p><i>Obiettivo specifico A / Sottoprogetto A</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Modello organizzativo (attori, accordi e baseline di funzionamento); ✓ Architettura dell'infrastruttura tecnologica; ✓ N. 4 centri servizi per l'interoperabilità e l'integrazione (uno per ciascuna regione partner). <p><i>Obiettivo specifico B / Sottoprogetto B</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sviluppo di un travel-planner federato con copertura su tutte le regioni partner; ✓ Disponibilità del servizio di travel-planning su sito web e su app per dispositivi mobili.

	<p><i>Obiettivo specifico C / Sottoprogetto C</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Database dei Point Of Interest (parcheggi, paline di fermata bus, stazioni di scambio modale, etc.) comunicante con la piattaforma tecnologica; ✓ n. 2 app per ricerca dei Point Of Interest con utilizzo dei Location Based Services. <p><i>Obiettivo specifico D / Sottoprogetto D</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ n. 1 app per dispositivi mobili al fine di informare sullo stato di occupazione dei parcheggi nella Città di Genova; ✓ n. 15 sensori di rilevazione traffico per il monitoraggio delle strade nelle province di Livorno, Lucca e Massa Carrara; ✓ n. 9 pannelli a messaggio variabile per l'informazione in tempo reale sullo stato della viabilità. <p><i>Obiettivo specifico E / Azione Pilota E</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ n. 1 studio per l'implementazione di un sistema tecnologico al fine di monitorare il traffico nei pressi del Porto di Bastia; ✓ n. 8 pannelli a messaggio variabile per l'informazione in tempo reale sui posti liberi/occupati nei parcheggi di Propriano e Bonifacio.
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Il principale elemento che ha caratterizzato il progetto è stato l'approccio per la sua gestione, basato sulla metodologia di project management PRINCE2, che ha permesso un controllo costante dell'avanzamento (procedurale, finanziario, fisico) del progetto e di identificare in anticipo le criticità così da attuare interventi correttivi nelle modalità e nei tempi adeguati. Per quanto riguarda l'aspetto tecnico, un punto di forza è stata la scelta di adottare una logica federata per lo sviluppo dei sistemi e dei servizi, integrando gli strumenti e le infrastrutture già esistenti sul territorio e quindi salvaguardando gli investimenti già realizzati dai partner precedentemente all'avvio del progetto.</p>
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Considerato che il progetto è attuato nell'ambito di un programma di cooperazione e che quindi era necessario prevedere delle realizzazioni comuni tra i diversi soggetti partecipanti, si può rilevare che le principali criticità sono emerse proprio per l'implementazione dei sistemi tecnologici e lo sviluppo congiunto di software. Infatti le notevoli differenze di competenze e di dotazione tecnologica tra i diversi partner hanno causato difficoltà nell'adozione di standard comuni e nell'implementazione di sistemi interoperabili ed integrati. Altro punto di debolezza è la sostenibilità nel tempo dei servizi realizzati, questo infatti è stato possibile soltanto negli enti che hanno nei loro piani e programmi istituzionali lo sviluppo di tali prodotti indipendentemente dal progetto. Gli enti che invece hanno come unico finanziamento le risorse del progetto e come prospettiva temporale la durata del progetto, al termine del progetto stesso non riescono a sostenere sia da un punto di vista economico che organizzativo quanto è stato realizzato.</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>-</p>
<p><i>Sitografia</i></p>	<p>➤ https://www.keep.eu/keep/project-ext/24349/3iPLUS?ss=0238af0663b8dfobead84ee8f4b170d3&esp_on=</p>

Bibliografia

Formulario di progetto



Acronimo di progetto	PLISS
Titolo del progetto	Piattaforme Logistiche per lo Sviluppo Sostenibile
Programma / Strumento di finanziamento	Italia - Francia Marittimo 2007 - 2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://www.maritimeit-fr.net/
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Logistica e trasporto delle merci, miglioramento delle connessioni di trasporto, ICT e società globale
Budget totale di progetto in €	696.503
Data inizio e fine del progetto	01/04/13 - 30/09/15
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Provincia di Livorno, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	g.kutufa@provincia.livorno.it
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de La Haute-Corse; 2) Provincia di Lucca; 3) Comune di Savona; 4) Comune di Olbia; 5) Ires Toscana.
Obiettivo generale del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aumentare il livello di competitività e sostenibilità economica dei territori dell'area transfrontaliera attraverso, la costituzione di una rete di rapporti commerciali consolidati che poggino su un sistema logistico-portuale comune e rapporti istituzionali formalizzati
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ potenziare il sistema logistico infrastrutturale dell'area transfrontaliera, con particolare riferimento al trasporto multimodale e alla logistica del settore agroalimentare e manifatturiero attraverso investimenti nel scalo merci del Frizzone (Provincia di Lucca) e nell'Interporto Toscano A. Vespucci (Provincia di Livorno); costituzione di tavoli tecnici per messa in rete dei nodi logistici dello scalo merci del Frizzone, dell'Interporto Toscano A. Vespucci e dei porti di Livorno, Savona, Olbia e Bastia; ➤ ottimizzazione del flusso merci/passeggeri nelle aree portuali, urbane e retro portuali attraverso il monitoraggio e attività informative in tempo reale; ➤ costituzione di tavoli tecnici per l'integrazione dei progetti

	<p>PLISS e SIC;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ aumentare relazioni commerciali attraverso scambio di buone prassi sull'import-export, con particolare attenzione alla sicurezza.
<i>Risultati e output principali</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Portale web dell'OTT (Osservatorio Territoriale Trasporti); ✓ Banca Dati delle Imprese (BDI) dell'OTT; ✓ WebGIS applicazione dell'OTT; ✓ Rappresentazione delle Infrastrutture fisiche; ✓ GATEPORT realizzato dalla Camera di Commercio, Ente gestore del Porto Commerciale di Bastia, è un sistema di monitoraggio del flusso dei veicoli commerciali; ✓ Serie di azioni di incontri/scambio fra soggetti imprenditoriali, in particolare nel settore agroalimentare; ✓ Analisi dei flussi trasporto merci; ✓ Intervento infrastrutturale all'interno dell'Interporto Toscano A. Vespucci; ✓ Evento gastronomico " I Prodotti del Mare a Tavola"; ✓ Gestione informatizzata dei transiti in ingresso e uscita dallo scalo merci di Capannori – Porcari; ✓ Sistema di monitoraggio, verifica e comunicazione dei flussi di mobilità veicolare nei nodi logistici, realizzato dal Comune di Olbia; ✓ Ricerca per la creazione di un modello di sicurezza partecipata.
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	-
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	-
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	-
<i>Sitografia</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ https://www.keep.eu/keep/project-ext/39582/PLISS?ss=0238af0663b8dfobead84ee8f4b170d3&espon= ➤ www.progettopliss.eu
<i>Bibliografia</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Formulario di progetto ➤ Rapporto finale

Acronimo di progetto	MED.I.T.A.
Titolo del progetto	Mediterranean Information Traffic Application
Programma / Strumento di finanziamento	Programma MED
Periodo di programmazione UE	2007-2013 e 2014-2020
Sito del progetto	www.meditaproject.eu
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	MED PROGRAMME Target Call 2012 obiettivo 3.1 Accrescere l'accessibilità marittima e la capacità di transito attraverso la multi modalità e l'intermodalità.
Budget totale di progetto in €	1.966.413
Data inizio e fine del progetto	01/02/2013 – 15/06/2015
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Interporto Toscano Amerigo Vespucci, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Claudio Bertini Phone: +39 0586984459 Email: bertini@interportotoscano.com
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Interporto Toscano – Livorno, Italia 2) Regione Toscana – Firenze – Italia 3) Autorità Portuale Di Livorno – Livorno, Italia 4) Autorità Portuale Di Ancona – Ancona, Italia 5) C.F.L.I. - Consorzio Di Formazione Logistica Intermodale – Venezia, Italia 6) Interporto Marche Spa – Jesi (An), Italia 7) Porto Di Valencia – Valencia, Spagna 8) Porto Di Patrasso – Patrasso, Grecia 9) CTGC - Container Terminal e General Cargo – Montenegro 10) Università Del Piraeus – Grecia
Obiettivo generale del progetto	MED.I.T.A propone, quale obiettivo generale, quello di realizzare un “Intelligent Freight Corridor” tra Valencia, Livorno, Jesi/Ancona, Bar e Patras (e Tripoli come stakeholder), garantendo così la tracciabilità di merci ed informazioni lungo tutto il percorso. Questo risulta possibile grazie all'integrazione di tecnologie RFID con i differenti sistemi IT utilizzati all'interno di ciascun porto coinvolto.
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Riduzione dei tempi di attesa necessari per effettuare il check-in, attuale causa di lunghe code ai gate; ➤ Riduzione dell'inquinamento prodotto dai veicoli in transito e da percorsi non ottimizzati; ➤ Creazione di un network virtuale realizzato su infrastrutture già esistenti, attraverso l'implementazione di controlli sul carico dei veicoli e lettura delle informazioni relative ai

	<p>percorsi intrapresi, con particolare interesse ed attenzione alle merci suscettibili di maggiori controlli e protezione;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Creazione di processi di data mining ad hoc capaci di fornire informazioni statistiche relative ai percorsi intrapresi per il transito delle merci ed alla loro classificazione; ➤ Implementazione di una piattaforma unica al fine di garantire una condivisione delle informazioni tra i partner di progetto o altri soggetti terzi interessati. <p>Gli obiettivi appena citati vengono perseguiti attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ formazione iniziale (di tutti i partner); ➤ installazioni di infrastrutture all'interno di tutti i porti partner di progetto (RFID ai gate); ➤ sviluppo di algoritmi per le analisi dei dati (Università del Pireo e Regione Toscana); ➤ realizzazione di una piattaforma web integrata per la gestione dei dati (Interporto con la collaborazione di tutti i partner tecnici).
<i>Risultati principali e output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Miglioramento dell'infrastruttura tecnologica; ✓ Condivisione delle informazioni relative al flusso logistico mediante utilizzo di tecnologia RFID; ✓ Riduzione dei tempi di attesa necessari per effettuare il check-in ai gate; ✓ Identificazione automatica dei veicoli all'ingresso dei varchi interportuali; ✓ Realizzazione sito web.
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	Ottimizzazione del processo di tracciabilità a livello internazionale mediante utilizzo di tecnologia a basso costo
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	Tag RFID facilmente rimovibili e trasportabili da un mezzo all'altro, con relativi problemi a livello di sicurezza
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	Studio e realizzazione di tag RFID anti-manomissione efficaci, impossibili da rimuovere senza comprometterne il funzionamento
<i>Sitografia</i>	www.meditaproject.eu
<i>Bibliografia</i>	

Acronimo di progetto	TRANSIT
Titolo del progetto	Mediterranean Intermodal Transit
Programma / Strumento di finanziamento	Interreg MED
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&idProject=112 (Il sito web "ufficiale" del progetto non è più attivo: http://www.transitproject.eu/)
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	1st call - classical projects, 2008, priorità d'investimento 3, obiettivo specifico 3.1
Budget totale di progetto in €	1.299.992 €
Data inizio e fine del progetto	01/05/2009 – 30/09/2011
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Decentralized Administration Authority of Aegean, Attiki (Attique), Grecia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Eirini Petraki Indirizzo: Eptanisou Str., 35 84100 Syros Tel.: 0030 2131618141 Email: e.petraki@apdaigaiou.gov.gr
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) University of the Aegean (Grecia) 2) Temi Zammit Foundation (Malta) 3) I.S.I.S. (Duca degli Abruzzi) di Catania – Politecnico del Mare, Sicilia 4) Port Institute of Studies and Cooperation of the Valencian Community (Spagna) 5) South Aegean Region / Notio Aigaio (Grecia) 6) Institute of Traffic and Transport Ljubljana (Slovenia)
Obiettivo generale del progetto	Il progetto TRANSit promuove l'uso di servizi intermodali e multimodali al fine di incrementare produttività, efficienza e capacità di utilizzo dei trasporti. L'approccio del progetto incoraggia lo sviluppo regionale, e la cooperazione interregionale, transfrontaliera e transnazionale, promuovendo l'utilizzo di servizi ICT per le merci assieme ad un minor impatto ambientale. L'iniziativa del progetto inoltre ha disseminato i suoi risultati e best-practice a livello delle politiche pubbliche.
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sviluppo della piattaforma web TRANSIT per fornire nuovi servizi per il trasporto multimodale delle merci; ➤ Report sintetico che evidenzia le principali conclusioni e una implementazione pratica derivante dall'implementazione delle raccomandazioni pilota; ➤ Roadmap per la logistica dei trasporti per identificare interventi e

	<p>politiche nel trasporto multimodale;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Piattaforma operativa ed un piano di capitalizzazione dei risultati di ulteriori progetti; ➤ Implementazione del sito web di progetto per disseminare i risultati del progetto alle parti interessate; ➤ Presentazione dell'approccio del progetto agli « Open Day » regionali; ➤ Report sintetici che raccolgono le esperienze condivise durante i workshop organizzati durante il progetto e durante le azioni pilota.
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p>L'obiettivo principale del progetto è di stabilire le basi per lo sviluppo, l'operatività e la promozione di una rete unificata, integrata ed innovativa per servizi di trasporto intermodali e multimodali nell'area MED: allo scopo di incrementare la qualità, la mobilità, l'efficienza e il risparmio nei costi, e diminuire gli impatti ambientali, dei servizi di trasporto merci. Lo sviluppo della rete di progetto produrrà molteplici impatti. In primo luogo, essa rafforzerà le azioni coordinate transnazionali tra autorità locale, istituzioni e aziende impegnate nello sviluppo dei corridoi dei trasporti mediterranei, in particolare nel mare. In secondo luogo, la rete di progetto promuoverà una strategia coordinata tra i porti per rafforzare la loro capacità di affrontare la concorrenza internazionale, migliorare i servizi per sviluppare le autostrade del mare e lo short sea shipping e migliorare l'accessibilità delle isole. Infine, verrà incoraggiata l'implementazione di una piattaforma regionale multimodale. La piattaforma proposta sarà basata sullo stato dell'arte dei servizi per le merci ICT e telematici, e sarà integrata con i siti di tutti i partecipanti al fine di ottenere una comunicazione « pilota » tra essi e tutte le interfacce necessarie per gli operatori della logistica.</p>
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>Il progetto ha previsto lo sviluppo di una piattaforma web innovativa da utilizzare come strumento di base che monitori e gestisca i flussi di trasporto, e fornisca tutti i dati necessari da/per gli operatori di trasporto (mare, strada, ferrovia) e sperimentazioni pilota con i partner coinvolti. La piattaforma proposta è strutturata sugli attuali bisogni di logistica degli operatori merci, che risulta dopo l'implementazione dell'analisi, al fine di soddisfare al livello più alto possibile le specificità dei differenti modi di trasporto. La piattaforma web sviluppata produce un flusso di informazioni a tutte le parti coinvolte, offrendo inoltre la potenzialità di includere nel futuro qualsiasi possibile end-user, in modo tale da promuovere l'intermodalità, lo sviluppo urbano e l'accessibilità. Le informazioni fornite consentono alle aziende di trasporto merci di selezionare dinamicamente i migliori modi di trasporto per effettuare le consegne e di poter utilizzare efficientemente le risorse ed infrastrutture di trasporto disponibili e minimizzare gli effetti ambientali. Da ultimo, il progetto mira ad iniziare e consolidare l'idea di freight integrator, l'utilizzo di e-freight per l'area MED e a supportare una migliore accessibilità e coesione territoriale tra centri e regioni, sviluppando sistemi di trasporto integrati e multimodali, e disseminando i risultati per strategie di trasporto nazionali ed interregionali.</p>
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Il progetto TRANSIT ha svolto una attenta analisi dei requisiti degli operatori dei trasporti nelle diverse aree coinvolte nel progetto. Queste analisi sono disponibili nei deliverable scaricabili dalla pagina web del</p>

	<p>progetto ospitata dal sito del programma MED. Questa ricerca ci è senz'altro di aiuto per CIRCUMVECTIO in quanto ha una finalità analoga alla nostra.</p>
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	<p>Il principale punto di debolezza riguarda la disseminazione del progetto. Infatti, il sito web di progetto non è più attivo, e nemmeno nella pagina del progetto ospitata dal sito del programma MED vi è alcun link alla piattaforma di TRANSIT. In breve: non è rintracciabile alcun link alla piattaforma TRANSIT, ammesso che sia ancora sul web. Inoltre, sono disponibili molti deliverable di progetto ma nessuno descrive la piattaforma sviluppata.</p>
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	<p>In CIRCUMVECTIO non sarà sviluppata la piattaforma ma essa verrà progettata. In ogni caso, dovrà essere data adeguata disseminazione al lavoro svolto, come è stato fatto, per esempio, per le piattaforme di MOS24 e Meditracknet (progetto MEDITA), mostrando chiaramente, con grafici e con immagini della futura interfaccia, come la piattaforma dovrà essere, in termini sia di interfaccia che di servizi forniti.</p>
<i>Sitografia</i>	<p>Pagina web del progetto ospitata dal sito web del programma Interreg MED: http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&idProject=112 Brochure su risultati del progetto: http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2015/05/Bestfact_Quick-info_efreight_3-149_TRANSit.pdf</p>
<i>Bibliografia</i>	<p>Deliverable disponibili sul seguente sito web: http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&idProject=112</p>

Acronimo di progetto	APC
Titolo del progetto	Adriatic Port Community
Programma / Strumento di finanziamento	Adriatic IPA CBC 2007-2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://www.apcwindow.eu
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	3.2 Sustainable mobility systems
Budget totale di progetto in €	2.557.000
Data inizio e fine del progetto	01/03/2011 - 30/06/2013
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Autorità Portuale di Venezia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Santa Marta, Fabbricato 13, 30123 Venezia - Italia Tel. +39 0415334111 Fax. +39 0415334254 apv@port.venice.it http://www.port.venice.it
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Autorità Portuale di Igoumenitsa (Grecia) 2) Technological Educational Institute of Epirus (Grecia) 3) National Technical University of Athens (Grecia) 4) Autorità Portuale di Ploče (Croazia)
Obiettivo generale del progetto	Sviluppare una piattaforma ICT « Single Window », finalizzata a migliorare lo scambio di informazioni tra i porti coinvolti nell'iniziativa : Venezia (IT), Igoumenitsa (GR) e Ploče (HR). Tra gli obiettivi di APC vi è inoltre : ottimizzare le procedure amministrative relative all'arrivo e alla partenza delle navi soprattutto in termini di tempo, gestire i flussi delle merci nelle aree portuali, e migliorare la gestione delle aree di parcheggio nelle aree dei porti. Questo sistema riguarda la creazione di una unica interfaccia per migliorare lo scambio di informazioni raccolte tramite i diversi sistemi IT sviluppati da ciascun partner.
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ velocizzare le procedure amministrative legate all'arrivo e alla partenza delle navi; ➤ gestire i flussi merci in arrivo e in partenza; ➤ ottimizzare la gestione delle aree di parcheggio in prossimità delle aree portuali.
Risultati principali	Il principale risultato del progetto è la « APC Global single window », la quale è costituita da : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Una unica interfaccia elettronica che armonizza tra loro le operazioni tra i PCS (Port Community System) esistenti nella

	<p>regione adriatica;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Un passo significativo verso la conformità con le linee guida europee ed internazionali per il settore dei trasporti marittimi; ✓ Una piattaforma web-based che traduce le richieste degli utenti in un linguaggio comune e cerca di superare le differenze funzionali o culturali. <p>Gli output principali della APC Single Window sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. General Declaration (IMO FAL Form 1); 2. Cargo Declaration (IMO FAL Form 2); 3. Ship's Stores Declaration (IMO FAL Form 3); 4. Crew's Effects Declaration (IMO FAL Form 4); 5. Crew List (IMO FAL Form 5); 6. Passengers List (IMO FAL Form 6); 7. Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7); 8. Truck List; 9. Container List; 10. Vehicle List. <p>I vantaggi principali della piattaforma APC sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Metodi per ottimizzare le procedure amministrative che attualmente richiedono molto tempo e risorse: metodi paperless e senza errori; ✓ Interfaccia semplice e sicura per lo scambio di dati e documenti; ✓ Effetti positivi per le operazioni portuali e per la performance della rete marittima ed intermodale; ✓ Benefici aggiuntivi tramite l'integrazione e la cooperazione con i sistemi IT doganali nazionali e con le piattaforme degli altri stakeholder (spedizionieri, agenzie marittime, trasportatori, ecc.); ✓ Miglioramento della cooperazione tra i porti della macroregione Adriatico - Ionica, alla stessa maniera dell'ambiente Mediterraneo ed Europeo.
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>L'output principale del progetto APC è lo sviluppo di una piattaforma "Single Window" che integri le informazioni dei porti coinvolti nel progetto: Venezia, Ploce e Igoumenitsa. Questa piattaforma è di fatto una singola interfaccia che consente di migliorare lo scambio di informazioni raccolte tramite i differenti sistemi IT sviluppati da ciascun partner di progetto. Analizzando le procedure e i processi di ciascun porto coinvolto nel progetto, soprattutto i flussi merci, le operazioni doganali e il trasporto stradale, APC identifica i bisogni delle tre comunità portuali del progetto (Venezia, Ploce ed Igoumenitsa) e quindi consente loro di scambiarsi dati rilevanti. Una volta identificati i requisiti del sistema IT, ciascun porto creerà quattro moduli specifici (gestione di arrivi e partenze delle navi, applicazione per la gestione dell'import e dell'export delle merci, gestione delle aree di parcheggio), finalizzati allo scambio di informazioni tra i partner tramite la piattaforma software condivisa. Il prototipo sviluppato nel progetto consente una migliore condivisione delle informazioni tra i porti, migliorando così la loro efficienza e competitività.</p>
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Il progetto APC ha sviluppato un sistema basato sul principio della "Single Window", ossia una facility che consente agli stakeholder coinvolti nei porti del progetto di avere una unica piattaforma che gestisca tutte le attività di import, export e attraversamento dei porti: in particolare le procedure doganali. La piattaforma è costituita dai</p>

	<p>seguenti moduli:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestione di arrivi e partenze delle navi; • Gestione dei flussi merci in import; • Gestione dei flussi merci in export; • Miglioramento dell'allocazione degli spazi per le merci. <p>Questa piattaforma è un ottimo punto di partenza per la progettazione della piattaforma di CIRCUMVECTIO quanto alla gestione dei flussi documentali.</p>
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	Nessuno, a parte il fatto che questa piattaforma non è accessibile online (anche se nel sito web esiste il link per accedervi).
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	Il problema non riguarda la piattaforma ma CIRCUMVECTIO. Se infatti in futuro tutti i PCS dialogheranno tra loro dovremo tenerne conto. Pertanto la piattaforma di CIRCUMVECTIO gestirà prevalentemente i flussi fisici, e dialogherà con tutti questi PCS in rete per quanto riguarda la gestione dei flussi documentali.
<i>Sitografia</i>	Sito web di progetto: http://www.apcwindow.eu/ , tutta la documentazione sul progetto è disponibile presso questo sito web. Pagina web del progetto presso il sito dell'IPA Adriatico: http://www.ipadriaticbc.eu/progetto/the-adriatic-port-community-3/
<i>Bibliografia</i>	Tutti i documenti disponibili presso il sito web di progetto: http://www.apcwindow.eu/

Schede elaborate da UNIGE (PP4)

Acronimo di progetto	ARTEMIS
Titolo del progetto	Advanced Rational Transport Evaluator and Multi-modal Information System
Programma / Strumento di finanziamento	MARCO POLO II
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	www.artemis-project.eu (non più operativo)
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	n.a.
Budget totale di progetto in €	2.344.650
Data inizio e fine del progetto	01/04/2011 - 30/03/2013
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	NETHUN S.p.A., Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Elio Cereghino (Project manager) telefono: +39 335 398837 e-mail: elio.cereghino@gmail.com
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Istituto Internazionale delle Comunicazioni, Genova (I); 2) I.Log Iniziative Logistiche S.r.l. (I.LOG), Genova (I); 3) Optisoft Srl, Sarzana (I); 4) Thetis S.p.A., Venezia (I); 5) Cercle pour l'Optimodalité en Europe, Paris (F); 6) Autoridad Portuaria De Tarragona, Tarragona (E); 7) Teirlog Ingenieria, Madrid (E); 8) GEFCO España S.A., Madrid (E); 9) CADMO CONOCIMIENTO, S.L., Madrid (E); 10) OMEGA consult, d.o.o., Ljubljana (SLO).
Obiettivo generale del progetto	L'uso prevalente della modalità stradale per il trasporto delle merci, su lunghe distanze e per l'intera tratta, determina volumi di traffico sulla rete viaria continuamente crescenti, originando rilevanti costi esterni legati a inquinamento, congestione e incidentalità. Il trasporto su gomma è evidentemente essenziale ed insostituibile per il trasporto locale/regionale su brevi/medie distanze, ma diventa insostenibile quando utilizzato per i traffici a lunga distanza. L'inversione di tendenza è legata strettamente allo sviluppo dell'intermodalità, combinando sulle lunghe distanze il trasporto su gomma alle altre modalità,

	<p>sostanzialmente ferro, nave e in misura minore aereo. L'uso efficiente e profittevole dell'intermodalità richiede la dotazione di infrastrutture innanzi tutto fisiche (interporti, piattaforme intermodali) ma anche informatiche (strumenti per la pianificazione, l'ottimizzazione e la gestione in tempo reale del trasporto intermodale). L'obiettivo centrale di ARTEMIS è la creazione di un tool per la pianificazione origine/destinazione della spedizione delle merci in ottica multimodale (strada, ferrovia, mare, fiume), in grado di proporre il percorso ottimale e le varie offerte di trasporto in funzione di parametri quali il tempo di percorrenza, il costo del viaggio, le emissioni inquinanti.</p>
<p><i>Obiettivi specifici del progetto</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Valutazione dei reali vincoli logistici, quali: offerta dei servizi di trasporto su una data tratta origine/destinazione, tempi di viaggio, piano di consegna della merce, requisiti particolari legati al trasporto e alla consegna; ➤ Possibilità di scegliere il percorso dando diverse "pesature" di importanza ai parametri di selezione: tempo di percorrenza, costo del viaggio, impatto ambientale; ➤ Confronto fra le differenti alternative multimodali e identificazione del percorso ottimo e degli eventuali altri percorsi meno competitivi, in funzione dei parametri di scelta; ➤ Calcolo dei parametri di viaggio per ogni tratta del percorso multimodale per unità di carico, peso e volume; ➤ Supporto agli operatori della catena logistica in termini di servizi disponibili, promozioni, vincoli, attraverso la creazione di una piattaforma aperta accessibile via web; ➤ Supporto alle Amministrazioni nella pianificazione delle infrastrutture logistiche e delle misure a supporto dell'intermodalità.
<p><i>Risultati principali</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Migliore comprensione dell'intermodalità e delle possibilità offerte per gli operatori della catena, promuovendone in ultima analisi l'utilizzo; ✓ In particolare, promozione dello spostamento modale da strada a ferro/nave; ✓ Conseguente aumento della domanda del trasporto "non-strada"; ✓ Individuazione di procedure di gestione del trasporto per semplificare e quindi favorire l'uso dell'intermodalità.
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>Creazione di una "Smart Platform" per la logistica intermodale finalizzata a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ selezionare e impostare i criteri di scelta e la pesatura dei differenti parametri; ✓ identificare e proporre all'operatore le differenti alternative di viaggio da origine a destinazione in chiave multimodale; ✓ suggerire il percorso multimodale ottimale in base ai criteri prefissati; ✓ calcolare il costo per ogni segmento del viaggio; ✓ automatizzare la produzione della reportistica di viaggio.

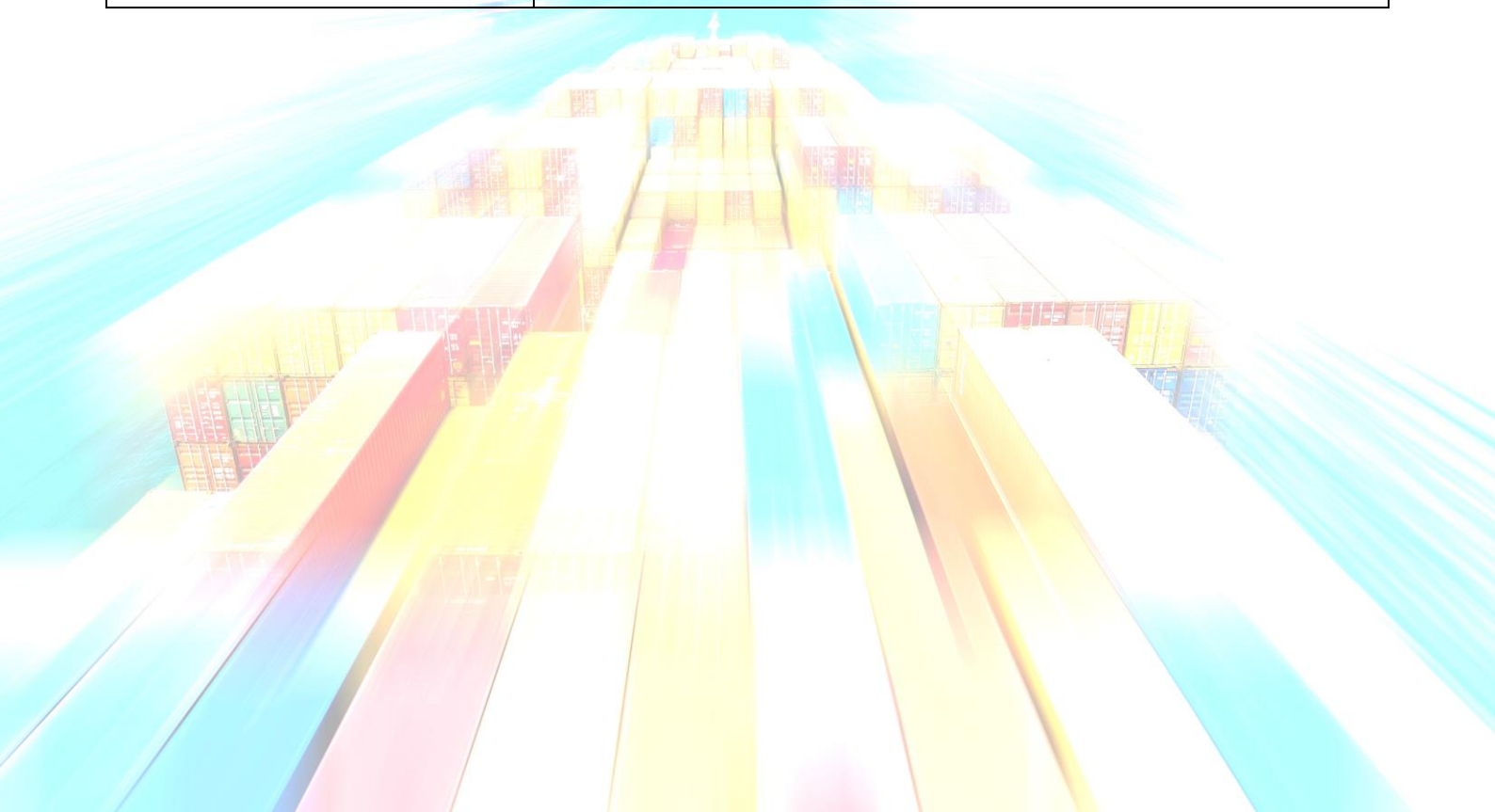
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>L'innovazione introdotta da Artemis consiste nella creazione di un portale web capace di dimostrare come migliorare, razionalizzare e ottimizzare i metodi di lavoro all'interno della catena logistica, promuovendo e favorendo un più semplice e più efficace ricorso all'intermodalità da parte degli operatori. Altre piattaforme già presenti sul mercato presentano le possibili diverse alternative intermodali di viaggio, ma non sono in grado di fornire un'analisi comparata fra i costi delle varie soluzioni, parametrata su specifici criteri di priorità selezionati dall'operatore.</p>
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Grosse difficoltà nell'ottenere i dati dagli operatori del trasporto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • raramente sono pubblicati su siti o altre fonti consultabili; • quando si trovano sono spesso parziali e non aggiornati; • gli operatori considerano questi dati come "sensibili" in termini commerciali, e quindi sono poco propensi a fornire informazioni alla concorrenza; • l'evoluzione dal prototipo ARTEMIS, valido solo come dimostratore, verso un sistema a valenza industriale, in termini di estensione territoriale (intera Europa o comunque un'area significativa) e partecipazione di tutti i fornitori di trasporto, risulta molto complesso, proprio per la scarsa accettazione e talvolta il rifiuto da parte degli operatori; • quest'ultimo motivo ha determinato la morte "di fatto" del sistema una volta esaurito il finanziamento e concluso il progetto.
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coinvolgimento degli operatori di filiera nella realizzazione di un progetto di piattaforma; ▪ Massimo sforzo per assicurare la completa neutralità della piattaforma nei confronti dei singoli operatori, condizione indispensabile per far cadere ritrosie e diffidenze e promuovere una convinta accettazione; ▪ Coordinamento fra l'azione privata (partner industriali e operatori del trasporto) e l'azione pubblica, orientata ad una più adeguata e stringente regolamentazione e alla promozione di adeguate misure di incentivazione dell'intermodalità.
<p><i>Sitografia</i></p>	
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Workshops tenuti fra la fine del 2012 e i primi mesi del 2013 in varie città: Torino, Genova, Venezia, Parigi, Madrid, Tarragona, Lubiana ➤ Training Seminars tenuti nello stesso periodo: Milano, Bergamo, Bari, Jesi, Roma, Orte, Nizza, Rotterdam, Madrid, Tarragona, Lubiana

Acronimo di progetto	MoS 24
Titolo del progetto	ICT based Co-modality Promotion Center for integrating PP24 into Mediterranean MoS
Programma / Strumento di finanziamento	TEN-T Trans-European Transport Network
Periodo di programmazione UE	Multiannual Work Programme 2007 - 2013 - MoS
Sito del progetto	www.mos-24.eu (non più operativo)
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	n.a.
Budget totale di progetto in €	4.905.000
Data inizio e fine del progetto	febbraio 2011 – dicembre 2013
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Autorità Portuale di Genova, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Francesca Moglia (Project Manager) F.Moglia@porto.genova.it +39010 241 2359 +39 338 633-8807
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Regione Liguria (I); 2) Malta Freeport Terminals Ltd (M); 3) Metropole Nice Cote d'Azur (F); 4) Ram – Rete Autostrade Mediterranee (I); 5) Elsag Datamat – gruppo Finmeccanica (I); 6) UIRNeT S.p.A. (I); 7) Fondazione SLALA (I); 8) CIELI – Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica integrata (I); 9) Captrain Italia (I); 10) HUPAC S.p.A. (I); 11) IIC, Istituto Internazionale delle Comunicazioni, subfornitore di CIELI e di Elsag Datamat.
Obiettivo generale del progetto	<p>MoS 24 è un'azione pilota.</p> <p>L'obiettivo principale è di accrescere il ruolo strategico del Corridoio 24 (asse ferroviario Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa) della rete TEN-T come il principale ingresso verso l'Europa per il traffico di merci trasportate attraverso le Autostrade del Mare del Mediterraneo, da cui il nome MOS 24. Nello specifico, MoS24 è volto a creare un corridoio unico multimodale ICT tra Nord e Sud Europa collegando virtualmente il Corridoio 24 con le Autostrade del Mediterraneo, con particolare focalizzazione nella parte Sud. L'azione</p>

	<p>pilota consiste nello sviluppo di un dimostratore di una piattaforma di interoperabilità per l'interconnessione dei moduli ICT esistenti che li rendesse in grado di fornire un servizio agli utenti attraverso il virtuale MoS24 Comodality Promotion Center (CPC) (soggetto neutro). MOS24 mira a dare un esempio significativo di servizi ICT multimodali offerti alla comunità dei trasporti per cui non sia necessario aspettare il completamento di nuove infrastrutture dei Corridoi.</p>
<p><i>Obiettivi specifici del progetto</i></p>	<p><u>Obiettivi generali:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Assicurare armonia nelle operazioni in un'area geograficamente definita (PP01, PP24, PP06); ✓ Sviluppare un sistema IT interoperabile a supporto delle operazioni delle Autostrade del Mare (AdM); ✓ Creazione di un dimostratore, su vasta scala, in grado di raggiungere gli obiettivi dell'azione pilota; ✓ Assicurare il monitoraggio e il tracciamento (T&T) attraverso l'uso di applicazioni ICT; ✓ Gli investimenti in infrastrutture intermodali dovrebbero contribuire a prevenire colli di bottiglia lungo i principali corridoi trasportistici combinando diverse modalità trasportistiche. <p><u>Obiettivi specifici del Co-modality Promotion Center</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Promuovere l'intermodalità in tempi brevi (prima che la costruzione dei Corridoi europei sia completata) utilizzando sistemi ICT in grado di rimuovere colli di bottiglia e combinando differenti modalità (AdM, ferrovia, strada) in modo efficiente; ✓ Trasferire merci e passeggeri, dove il cargo è predominante, dalla strada ad altre modalità (verso le Adm quando possibile) coinvolgendo armatori, spedizionieri, operatori multimodali, in una catena logistica ottimizzata; ✓ Integrare, a livello sia operativo che tecnologico, i porti con il loro hinterland (concetto della regionalizzazione dei porti); ✓ Creare contatti permanenti tra CPC (Co-modality Promotion Centers) e SSPC (Short Sea Shipping Promotion Centers) attraverso la creazione di un Network; ✓ Definire le politiche più efficienti per raggiungere trasferimenti intermodali.
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p><u>Risultati Attività 1 - Analisi del Contesto</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Situazione dei servizi operativi sul mercato e analisi del contesto dal punto di vista delle infrastrutture; ✓ Indagine sui sistemi ICT in uso lungo il Corridoio TEN-T e le relative aree gravitazionali (PP24, PP06, PP01); ✓ Report riguardante esperienze esistenti di CPC (Comodality Promotion Centers) e SSPC (Short Sea Shipping Promotion Centers) e selezione del "best approach". <p><u>Risultati Attività 2 - Interoperabilità e progettazione della Piattaforma</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Progettazione generale Piattaforma MoS24; ✓ Progettazione dei servizi offerti; ✓ Progettazione dell'interoperabilità e della compatibilità tra i diversi

	<p>sistemi;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Localizzazione e tracciamento; ✓ GIS. <p><u>Risultati attività 3 – Implementazione del Co-modality Promotion Center</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Scenario di riferimento e manuale dei servizi; ✓ Realizzazione della Piattaforma Mos 24; ✓ Realizzazione del sito internet MoS 24; ✓ Applicazione alla linea costiera (Genova-Savona-Nizza – Marsiglia – Sete-Barcellona). <p><u>Risultati attività 4 – Validazione, misure politiche e “Preliminary Master Plan”</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Valutazione e convalida del dimostratore da parte delle istituzioni; ✓ Report sulla valutazione degli impatti e delle misure di supporto (eco-bonus, eurovignette, ...); ✓ Piano generale preliminare (Preliminary Master Plan). <p><u>Risultati attività 5 – Disseminazione e Comunicazione</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Materiale promozionale per canali di comunicazione; ✓ Organizzazione di quattro eventi, due per la presentazione del progetto e dei risultati ottenuti e due per mostrare il prototipo e formare gli stakeholder.
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Metodologia di analisi dei servizi intermodali offerti dal mercato e delle relative infrastrutture; ✓ Analisi delle esperienze esistenti di CPC (Co-modality Promotion Centers) e SSPC (Short Sea Shipping Promotion Centers) e selezione del “best approach”; ✓ Criteri di progettazione generale della Piattaforma MoS24.
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Il progetto ha messo in evidenza come la messa a punto di strumenti informativi in grado di promuovere e supportare lo sviluppo delle Autostrade del Mare non richieda grandi investimenti in termini tecnologici ma abbia bisogno della interoperabilità fra le applicazioni tecnologiche esistenti; quello che è necessario è una più efficace gestione dei processi di gestione dell’intermodalità. La migliore integrazione di alternative modali per i trasporti può essere l’approccio vincente per limitare la congestione delle infrastrutture, contribuire a ridurre le emissioni inquinanti, risparmiare energia e indirettamente perseguire obiettivi di cambiamento climatico. Le informazioni e le comunicazioni tecnologiche sono strumentali alla gestione del traffico intermodale e l’uso di innovazioni tecnologiche, quali le ICT, offrono un supporto all’efficienza dei servizi di trasporto ed alla gestione dei colli di bottiglia. In un contesto mondiale in cui l’opportunità di costruire infrastrutture è sempre meno fattibile, MoS24 mostra come i trasporti per funzionare non necessitino solo di innovazioni strutturali, fisiche, ma possano essere utilizzati processi di innovazione già sperimentati in altri campi (ad esempio quello dei passeggeri). L’Azione di Mos24 è concentrata su PP21 e PP24 ma può essere applicato ad altri Corridoi con l’obiettivo di creare un Global Transport System per le merci simile a quello già esistente per il trasporto passeggeri.</p>

<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Alcuni attori della catena logistica vedono con ritrosia la nascita di strumenti quali la piattaforma sviluppata in MoS24, in quanto i dati che dovrebbero fornire per alimentare efficacemente tali strumenti sono ritenuti sensibili a livello commerciale, e quindi potenzialmente in grado di diminuire la concorrenzialità sul mercato. Questo nonostante il dichiarato principio della neutralità che sta alla base di tali realizzazioni. Inoltre, l'estrema eterogeneità delle fonti informative comporta spesso la disomogeneità dei dati e delle relative unità di misura, rendendo difficoltosa la loro normalizzazione.</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>Per ovviare agli interessi, spesso divergenti, dei vari operatori della catena logistica, occorre un « approccio sistemico » in gradi di riassumere, in una visione generale, tutti i differenti interessi privati coinvolti nel processo, dando estrema evidenza al concetto della neutralità.</p>
<p><i>Sitografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ www.code-24.eu ➤ http://www2.nice.fr
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Seminario Malta – 26 ottobre 2012 ➤ Seminario Roma – 30 ottobre 2013



Schede elaborate da UNIPI (PP5)

Acronimo di progetto	SMART TUNNEL
Titolo del progetto	Smart Tunnel
Programma / Strumento di finanziamento	Programma Operativo Nazionale Ricerca e Competitività 2007-2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	http://www.ponrec.it/open-data/risultati/smart-cities/pon04a2_g/
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Asse II - Azioni integrate per lo sviluppo sostenibile e la diffusione della società dell'informazione, strumento di attuazione - Avviso Smart Cities and Communities and Social Innovation (D.D. 84/Ric. del 02/03/12) - Progetti Smart Cities and Communities
Budget totale di progetto in €	10.122.827,52
Data inizio e fine del progetto	8/10/2012 – 30/10/2016
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Università degli Studi di Salerno, Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione ed Elettrica e Matematica applicata/DIEM, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Prof. Marco Pellicano (Università di Salerno) Contatti disponibili presso il link: http://docenti.unisa.it/001601/en/research/projects?tip=2&ruolo=responsabile
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Vitrociset S.p.A; 2) Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A; 3) Tecnosystem S.p.A.; 4) Università degli Studi di Salerno; 5) Consiglio Nazionale delle Ricerche.
Obiettivo generale del progetto	Il progetto riguarda lo sviluppo di tecnologie per: il controllo e la razionalizzazione del traffico di navi mercantili e passeggeri in area portuale, la movimentazione e la gestione dei container e degli automezzi. Le città portuali italiane si caratterizzano per elevati livelli di inquinamento dell'aria, determinato dalle navi in banchina e dalla congestione del traffico dei mezzi che, in uscita dall'area portuale, transitano nella viabilità urbana. Il tema della logistica nelle aree portuali italiane è una questione centrale per lo sviluppo sostenibile delle aree urbane costiere.
Obiettivi specifici del progetto	<p>Il progetto Smart Tunnel è suddiviso sostanzialmente in due parti :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smart Port Regionalization: sviluppo e sperimentazione di un sistema modulare volto a migliorare l'integrazione del trasporto marittimo all'interno delle catene logistiche; ottimizzazione dell'efficienza e della sicurezza nei corridoi porto – retroporto – inland terminal per favorire processi di port regionalization ed incrementare la competitività del sistema logistico e

	<p>intermodale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smart Urban Freight Transport: sviluppo e sperimentazione di un sistema modulare volto a migliorare la logistica delle merci in ambito urbano, attraverso la messa a disposizione di modelli operativi per il network design delle attività trasportistiche lato terra; applicazione di strumenti di tipo Intelligent Transport System (ITS) per la gestione dei flussi delle merci e delle flotte dei veicoli merci, e per la pianificazione dei percorsi (routing ottimale) dei veicoli merci.
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p>Il progetto ha studiato tecnologie che possano incidere in modo significativo su:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Qualità del servizio (miglioramento dei tempi di gestione del traffico, attese, razionalizzazione della movimentazione di persone e merci); ✓ Gestione della mobilità; ✓ Sicurezza e prestazioni (riduzione del rischio di incidenti, riduzione dei costi della sicurezza); ✓ Sostenibilità ambientale (riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico); ✓ Efficienza energetica (ricerca di soluzioni innovative nella gestione dei porti che consentano di migliorare la programmazione del traffico e di minimizzare i tempi di attesa in rada). <p>I punti chiave delle tecnologie sviluppate hanno riguardato:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ottimizzazione dell'intermodalità dal punto di vista dei flussi fisici delle merci; ✓ Ottimizzazione dell'intermodalità dal punto di vista dei flussi di informazioni. <p>Il Progetto SMART TUNNEL ha sviluppato una piattaforma tecnologica modulare di supporto alla filiera della logistica portuale e al trasporto su strada delle merci (in ambito principalmente urbano), caratterizzata dall'integrazione di tecnologie IT e sistemi innovativi di comunicazione. Questa piattaforma è costituita dai due sottomoduli citati: <i>Smart port regionalization</i> e <i>Smart urban freight transport</i>.</p>
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>Il progetto Smart Tunnel risponde alla necessità di coordinamento fra le informazioni rilevate lungo i percorsi fisici delle merci e quelle trasferite attraverso le transazioni. Il progetto ha previsto lo sviluppo di una piattaforma intelligente di servizi logistici per le città portuali finalizzata a massimizzare la sicurezza e l'efficienza dei corridoi porto-retroporto.</p> <p>La piattaforma sviluppata all'interno del progetto è composta da :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ sistema informativo (Piattaforma Interoperabile) e sistema di gestione dei flussi delle merci (Piattaforma Intermodulare); ✓ infrastruttura per la rilevazione automatizzata delle informazioni sul territorio; ✓ infrastruttura di networking; ✓ piattaforma di visualizzazione. <p>La piattaforma sviluppata all'interno del progetto SMART TUNNEL consente le seguenti operazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ gestione dei terminali interportuale e retroportuale (piazze, ferrovia, dogana, riparazioni); ✓ tracking e tracing della merce e dei mezzi di trasporto tra terminali, retroporti e interporti; ✓ sistemi elettronici RFID per il tracciamento della merce; ✓ sistema di gestione delle operazioni di carico e scarico nei porti; ✓ gestione operativa del terminal portuale (piazze, nave, ferrovia, dogana); ✓ informatizzazione procedure doganali ed integrazione AIDA; ✓ strumenti per l'ottimizzazione e l'integrazione della catena logistica intermodale.

<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Il progetto SMART TUNNEL è finalizzato allo studio, all'analisi e allo sviluppo prototipale di un ecosistema di servizi intelligente, aperto e scalabile per la gestione ottimale dei nodi logistici (dai nodi logistici portuali fino ai nodi urbani), destinata a governare modalità, struttura e tempi del trasporto merci in ambito portuale, retroportuale ed urbano, rimuovendo le inefficienze delle interconnessioni, burocratiche e strutturali, e migliorando i livelli di efficienza e sostenibilità del trasporto urbano delle merci. Come riportato nella sezione precedente, il progetto SMART TUNNEL prevede lo sviluppo di una piattaforma che consente l'ottimizzazione e la gestione delle operazioni a livello portuale. A nostro avviso, la piattaforma che verrà progettata in CIRCUMVECTIO si dovrebbe basare su quella di SMART TUNNEL, con le considerazioni però descritte nei punti successivi.</p>
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>La principale criticità del progetto SMART TUNNEL è il fatto di essere prevalentemente focalizzato su aspetti informatici e di non avere fatto adeguate analisi trasportistiche in merito. Il problema di questo progetto è quindi l'approccio: non tanto « trasportistico » quanto « informatico ». Inoltre SMART TUNNEL non si è focalizzato soltanto sulla ottimizzazione delle operazioni portuali ma anche sull'ottimizzazione della logistica urbana, mentre invece sarebbe stato meglio se si fosse focalizzato solo sulla prima tematica. Ciò detto, il lavoro svolto nel progetto è assolutamente egregio.</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>In primo luogo, nella progettazione della piattaforma di CIRCUMVECTIO ci si focalizzerà soltanto su una delle due tematiche proposte in SMART TUNNEL : ossia l'ottimizzazione delle operazioni portuali. Inoltre, verrà svolta un'analisi approfondita dei bisogni di logistica, da parte di tutti gli attori coinvolti: spedizionieri, aziende di autotrasporto, Multimodal Transport Operators (MTO), Autorità Portuali, gestori di piattaforme logistiche : questi saranno alcuni dei principali utilizzatori della piattaforma. Grazie a questa analisi sarà possibile stabilire nel dettaglio quali servizi dovrà offrire la piattaforma.</p>
<p><i>Sitografia</i></p>	<p>http://www.ponrec.it/open-data/risultati/smart-cities/pono4a2_g</p>
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SMART TUNNEL (Piattaforma intelligente di servizi logistici per le città portuali) – Presentazione progetto: http://www.ponrec.it/media/221339/presentazione_smart_tunnel.pdf ➤ Carli, Maria Rosaria, 2014. Il progetto Smart Tunnel. Presentazione. Napoli, 27 marzo 2014: https://www.slideshare.net/smartunnel/consiglio-nazionale-delle-ricerche-cnr-presentazione-progetto-smart-tunnel

Acronimo di progetto	FUTUREMED
Titolo del progetto	Freight and passengers supporting infomobility systems for a sustainable improvement of the competitiveness of port-hinterland systems of the MED area
Programma / Strumento di finanziamento	Interreg MED 2007 – 2013
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	www.futuremedproject.eu/project.html
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	4th call – strategic projects – 2011, priority axis 3, specific objective 3.1
Budget totale di progetto in €	5.234.050
Data inizio e fine del progetto	01/06/2012 - 31/05/2015
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti Area Coordinamento Finanziario Via del Tintoretto, 432 – 00142 Roma secretary.futurmed@regione.lazio.it
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Andrea Campagna coordinator.futurmed@regione.lazio.it
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Autorità Portuale di Civitavecchia 2) Regione autonoma Friuli – Venezia Giulia 3) ITL – Istituto sui trasporti e la logistica 4) Autorità portuale del nord Sardegna 5) Hellenic Ministry of Infrastructure, Transport and Networks 6) CERTH - Centre for Research and Technology Hellas 7) Thessaloniki Port Authority S.A. 8) TRAINOSE S.A. (Grecia) 9) Fundaciòn Zaragoza Logistics Center 10) Valencia Port Foundation 11) AFT (Francia) 12) University of Maribor (Slovenia) 13) Business Support Centre, L.t.d., Kranj - Regional Development Agency of Gorenjska 14) Cyprus Center for European and International Affairs
Obiettivo generale del progetto	Il progetto vuole migliorare la competitività dei porti nell'area MED incrementando la loro accessibilità mediante innovazioni tecnologiche e procedurali, e garantendo la sostenibilità dei trasporti. Il progetto ha previsto la creazione di sistemi informativi interoperabili e la riduzione delle esternalità. Il progetto intende implementare, tramite azioni territoriali e progetti pilota, strategie di sviluppo sostenibile di medio e lungo termine focalizzate sulle seguenti tematiche:

	<ul style="list-style-type: none"> • rimozione delle barriere all'accessibilità dei porti di natura marittima e terrestre; • processi di integrazione delle aree portuali con le aree circostanti; • sviluppo di attività logistiche e di trasporto intermodale connesse alle aree portuali; • sviluppo di sistemi di infomobilità per accrescere l'attrattività e l'efficienza dei sistemi portuali; • specializzazione dei sistemi portuali.
<p><i>Obiettivi specifici del progetto</i></p>	<p>Il Progetto si rivolge a tre settori strategici quali il trasporto merci, il trasporto passeggeri e i flussi turistici, e punta a rendere i flussi merci e passeggeri senza soluzione di continuità tramite attività sperimentali e progetti pilota riguardanti sistemi informativi interoperabili che integrino il sistema dei trasporti con le infrastrutture logistiche terrestri e con gli operatori dei trasporti e dei servizi. Tali sistemi informativi utilizzano le piattaforme ICT nazionali esistenti e hanno l'obiettivo di definire il programma di realizzazione di un sistema integrato one-stop-shop trasferibile all'intera area Med, costituito da due sistemi gestionali, uno dedicato al trasporto merci e uno ai flussi passeggeri e turistici. Il sistema si occupa anche di armonizzazione dei dati nell'area Med, in termini di struttura, raccolta e interpretazione.</p> <p>Sono implementate le seguenti applicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un sistema dinamico di gestione in tempo reale dei flussi merci e passeggeri, che punti ad identificare azioni per ridurre i fenomeni di congestione e le criticità nell'interfaccia porti-aree circostanti; • soluzioni per la digitalizzazione delle comunicazioni amministrative tra porti comunitari e tra porti e operatori; • soluzioni che favoriscano la visibilità lungo la catena di trasporto; • soluzioni per specifiche filiere (es. quella agro-alimentare).
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p>In particolare il progetto FUTUREMED ha previsto la realizzazione di due piattaforme: la Visibility Platform, di cui ci occuperemo, che è relativa al trasporto merci, e la Cruise Platform, relativa al trasporto passeggeri. Inoltre FUTUREMED ha costituito un Osservatorio la cui missione è stata raccogliere e mettere a sistema le soluzioni e le iniziative già esistenti, confrontarle con gli output del progetto e migliorare i processi di cooperazione e di sostenibilità di lungo periodo dei risultati progettuali. Infine FUTUREMED ha dato i seguenti risultati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strumenti ICT per la tracciabilità delle catene logistiche distributive; • Flussi di trasporto merci e passeggeri più fluidi attraverso un sistema di comunicazione efficiente e interoperabile; • Integrazione di informazioni al momento frammentate su caratteristiche, attività e specializzazioni dei porti; • Maggiore interazione tra operatori portuali, clienti e stakeholders; • Maggiore accesso dei distretti produttivi MED ai mercati di consumo continentali; • Miglioramento dei collegamenti porti-hinterland e miglioramento delle catene logistiche mediante un rafforzamento del trasporto intermodale nell'area MED; • Sviluppo di sinergie tra i porti MED; • Promozione di progetti infrastrutturali di comune interesse. <p>Oltre alle due piattaforme, "Visibility Platform" e "Cruise Platform", sono state sviluppate le seguenti applicazioni pilota:</p> <p>Pilota 1 (Spagna, area catalana) – Sistema informativo intermodale spagnolo porto-hinterland;</p> <p>Pilota 2 (mare, rotte tra Spagna e nord Adriatico) - AdriaWestMed: connessioni Est-Ovest;</p> <p>Pilota 3 (nord Adriatico: Trieste e Koper) - Rafforzamento della competitività globale</p>

	<p>del turismo crocieristico dell'Area Med; Pilota 4 (Emilia-Romagna) – Supply chain agro-alimentare; Pilota 5 (Lazio – Sardegna) - Infomobilità per passeggeri e merci.</p>
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>Il progetto FutureMed ha previsto lo sviluppo di due piattaforme : Cruise Platform e Visibility Platform. La prima piattaforma è focalizzata fundamentalmente sul trasporto passeggeri crocieristico. La piattaforma è destinata a : passeggeri delle crociere, operatori, decisori politici. Tramite la Cruise Platform la Autorità Portuali possono promuovere il proprio porto come porto di partenza o fine della crociera o come porto di transito. Gli operatori delle linee crocieristiche possono: promuovere i loro servizi, avere informazioni dettagliate su tutti i servizi crocieristici nel Mediterraneo. I decisori politici possono avere informazioni sullo sviluppo del settore crocieristico, personalizzato a livello del loro interesse e dell'intervento politico. Inoltre i decisori politici possono avere informazioni sull'importanza dell'area in cui operano rispetto alle altre aree del Mediterraneo, dal punto di vista dell'attrattività in ambito crocieristico. Ai fini del progetto ci interessa però soprattutto la Cruise Platform. La Visibility Platform fornisce servizi per le catene logistiche intermodali incentrate sui porti. La piattaforma è destinata principalmente ad essere utilizzata da : spedizionieri, terminalisti portuali, terminalisti ferroviari, operatori di linee di trasporto marittimo, imprese ferroviarie, decisori politici.</p> <p>Gli spedizionieri possono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ avere una visione dei porti che possono essere da loro utilizzati come gateway intermodali per l'interland europeo; conoscere i servizi di linea e i servizi ferroviari schedati che collegano ciascun porto Med a ciascun terminale intermodale; ✓ avere una guida sulla combinazione di servizi di trasporto marittimo e ferroviario che essi possono utilizzare per spedire la loro merce da qualsiasi porto importante a livello mondiale a qualsiasi porto del Mediterraneo o viceversa. <p>Gli operatori portuali, i terminalisti portuali ferroviari, gli operatori di trasporto marittimo e le imprese ferroviarie possono :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ promuovere il ruolo dei porti / terminali ferroviari come nodi del trasporto intermodale; ✓ promuovere i servizi marittimi e ferroviari; ✓ conoscere lo sviluppo delle catene logistiche nel Mediterraneo e i porti su cui si basano; ✓ conoscere il bacino di traffico di ciascun terminale portuale; ✓ ricevere un feedback sulla qualità del servizio che essi offrono.
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>La piattaforma «Cruise» non è di particolare interesse per il progetto CIRCUMVECTIO. La «Visibility platform» è invece di particolare interesse per CIRCUMVECTIO in quanto di notevole aiuto in particolare per gli spedizionieri, in quanto essi possono conoscere tutte le possibili alternative intermodali per il trasporto delle merci. Questo aspetto è molto importante, soprattutto per garantire una elevata ripartizione modale verso il trasporto marittimo. Infatti spesso gli spedizionieri non conoscono tutte le possibili alternative di trasporto, e molte di esse non vengono scelte, anche se sarebbero più convenienti, a causa appunto della scarsità di informazione. La «Visibility Platform» fornisce informazioni relative a: partenze dei servizi marittimi dai porti, partenze dei servizi ferroviari dai terminali inland (interporti e centri intermodali), informazioni sui porti, informazioni sui terminali inland, collegamenti marittimi, collegamenti ferroviari. La piattaforma, inoltre, consente agli operatori di servizi ferroviari e marittimi, e agli operatori dei terminali, di mantenere aggiornate le informazioni sui servizi di trasporto. Questa piattaforma ha un ulteriore vantaggio, rispetto alle altre piattaforme analizzate:</p>

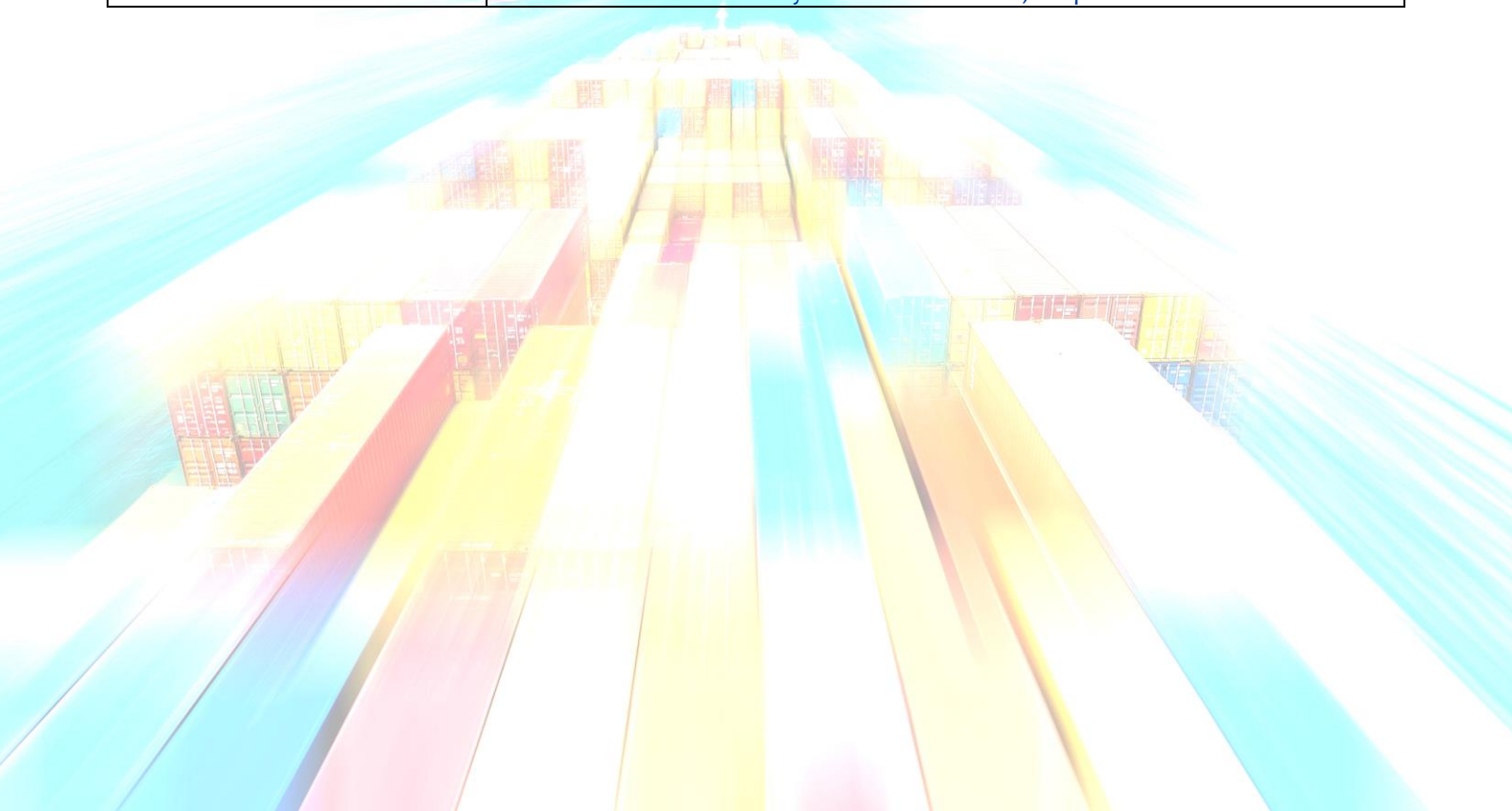
	<p>ossia di studiare non solo i collegamenti da e per i porti « lato mare » ma anche quelli « lato terra », ossia i servizi ferroviari.</p>
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Il principale punto di debolezza della piattaforma proposta è il fatto che quasi tutti i servizi offerti sono limitati agli utenti registrati; mentre invece è necessario, per avere adeguata diffusione della piattaforma, che buona parte dei servizi siano disponibili a tutti: almeno le informazioni sui collegamenti ferroviari e marittimi. Inoltre, in relazione a quanto verrà studiato in CIRCUMVECTIO, la piattaforma non copre la gestione dei flussi documentali delle merci all'interno dei nodi della catena logistica.</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>Occorre innanzitutto che la maggior parte delle informazioni fornite dalla piattaforma siano open source: altrimenti, l'utilizzo della piattaforma è fortemente disincentivato. E' invece molto positivo il fatto che la piattaforma sviluppata nel progetto FUTUREMED copra anche i servizi inland da e per i porti, in quanto questo consente di seguire la merce lungo l'intera catena logistica. In particolare, nella piattaforma che verrà progettata in CIRCUMVECTIO sarebbe positivo che fossero accessibili a tutti le informazioni, in termini sia di tempi che di costi, delle diverse possibili catene di spostamenti per ciascuna coppia origine/destinazione, coinvolgendo tutti i modi di trasporto possibili, sia marittimi che terrestri. Inoltre, la piattaforma di FUTUREMED gestisce i soli flussi fisici della merce, e non quelli documentali. La piattaforma che verrà progettata in CIRCUMVECTIO si baserà su diverse piattaforme, tra cui la « visibility platform » di FUTUREMED, per quanto riguarda la gestione dei flussi fisici della merce, su ulteriori piattaforme, tra cui quelle sviluppate in MOS4MOS, per quanto riguarda la gestione dei flussi logistici documentali.</p>
<p><i>Sitografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sito web di progetto: http://www.futuremedproject.eu/project.html ➤ Sito web della "visibility platform": www.futuremed.imet.gr
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ FUTUREMED project brochure: http://www.futuremedproject.eu/phocadownload/brochure%20inglese%202014.pdf ➤ Campagna A., Halatsis, A. (editori), Perspectives and recommendations for the competitiveness of Mediterranean ports. Outcomes of the FUTUREMED strategic project of the EU MED Programme, Maggioli editore

Acronimo di progetto	MOS4MOS
Titolo del progetto	Monitoring and Operation Services for the Motorways of the Sea. Project Code: 2010-EU-21102-S
Programma / Strumento di finanziamento	Trans-European Network for Transport, Motorways of the Sea Call 2010
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	www.mos4mos.eu (Redirezione al sito di B2MoS, follow-up di MoS4MoS: all'interno del sito di B2MoS si hanno le informazioni su MoS4MoS)
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	
Budget totale di progetto in €	Oltre 20,5 milioni
Data inizio e fine del progetto	21/03/2011 – 31/05/2012
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Fundación Valenciaport (Valenciaport Fundation) (MOS4MOS Coordinating Project Office), Espana
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Sede APV - Fase III, Avda. del Muelle del Turia, s/n 46024 Valencia (SPAIN) - Tel.: +34963939400 mos4mos@fundacion.valenciaport.com - www.fundacion.valenciaport.com
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Escola Europea de Short Sea Shipping (responsabile per la comunicazione) 2) Port Authority of Valencia 3) Fundación Valenciaport 4) Port Authority of Barcelona 5) Autoterminal 6) Escola Europa del Short Sea Shipping 7) Centre Internacional de Mètodes Numèrics en Enginyeria - CIMNE 8) Renfe Operadora 9) Compass 10) Indra Sistemas S.A. 11) Universitat Politècnica de Catalunya 12) Asta Logistik S.L. 13) International Forwarding, S.L. (IFS) 14) Corporación Marítima 15) Arkas Spain 16) Continental Rail S.A.U. 17) Italian Ministry of Transport and Infrastructure (implementing body: Rete Autostrade Mediterranee—RAM) 18) Port Authority of Salerno 19) Port Authority of Livorno 20) Interporto Bologna 21) Interporto Amerigo Vespucci SpA 22) Global Maritime Agency S.A. 23) Piraeus Port Authority S.A. 24) Ocean Finance

	<p>25) Neptune Shipping Agencies S.A. 26) University of Piraeus Re-search Centre 27) Altantica SpA di Navigazione (Gruppo Grimaldi) 28) Luka Koper d.d. 29) Intereuropa Global Logistics Service, Ltd.Co</p>
<p><i>Obiettivo generale del progetto</i></p>	<p>Progettare e dimostrare un insieme di prototipi capaci di fornire un monitoraggio interoperabile (di porti, hinterland e collegamenti tra porti) e alcuni servizi rivolti alle aziende, e che integrino i differenti corridoi delle Autostrade del Mare (AdM). Le azioni pilota previste dal progetto verranno applicate alle rotte door-to-door esistenti nel Mediterraneo, in particolare ai corridoi Italia – Spagna, Spagna – Slovenia, Spagna – Grecia, Grecia – Slovenia e Italia – Grecia. Le azioni pilota sono indirizzate ad integrare i modi di trasporto coinvolti nelle catene logistiche porta a porta basate sulle AdM: ossia i modi di trasporto stradale, ferroviario e marittimo.</p>
<p><i>Obiettivi specifici del progetto</i></p>	<p>I quattro obiettivi specifici fondamentali del progetto sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Convertire i porti in gateway efficienti; ➤ Incrementare la capacità dei servizi AdM; ➤ Promuovere soluzioni di trasporto intermodale; ➤ Sviluppare corridoi « verdi » basati sul trasporto intermodale. <p>In particolare gli obiettivi del progetto saranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Facilitare e semplificare il contributo delle aziende operanti nel settore dei trasporti per l'integrazione delle supply chain; ➤ Migliorare il coordinamento di organizzazioni pubbliche e private al fine di incrementare l'efficienza dei porti come gateway delle AdM; ➤ Sviluppo di nuovi metodi per semplificare i controlli doganali ai porti; ➤ Miglioramento del coordinamento operativo dei diversi modi di trasporto che integrano ciascuna rotta AdM; ➤ Promozione e sviluppo di soluzioni di trasporto intermodale che rinforzano le reti TEN-T. A tal fine verranno effettuate diverse attività di comunicazione, formazione e dimostrazione; ➤ Servizi di monitoraggio per le AdM. Tracciamento della merce trasportata sulle AdM.
<p><i>Risultati principali</i></p>	<p>A livello di porti (gateway portuali):</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Semplificazione delle operazioni e dei controlli doganali; ✓ Implementazione delle nuove norme in materia di dogane; ✓ Soluzioni per migliorare il controllo e l'efficienza delle procedure portuali e doganali; ✓ Documentazione, in caso di trasporto di merci pericolose, e in occasione degli arrivi e delle partenze delle navi; ✓ Tracciamento della merce mediante RFID. <p>A livello di collegamenti tra porti (capacità dei servizi SSS):</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Informazioni sulle relazioni tra le coppie di porti servite da ciascun collegamento SSS; ✓ Relazioni (in particolare documentali) tra porti e vettori marittimi; ✓ Soluzioni potenziali alle nuove normative sulla sicurezza doganale; ✓ Tracciamento della merce in mare mediante tecnologia RFID (Radio Frequency Identification). <p>Tra porto e hinterland (soluzioni di trasporto intermodale):</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Informazioni sulle soluzioni di trasporto intermodale; ✓ Informazioni sui collegamenti ferroviari; ✓ Tracciabilità della merce tra i diversi modi di trasporto mediante tecnologia RFID; ✓ Miglioramento della ripartizione modale verso il trasporto marittimo;

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Interfacciamento tra gli operatori di trasporto e i terminalisti. <p>A livello della catena logistica porta a porta (corridoi merci):</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sviluppo di centri di consolidamento per il trasporto Short Sea Shipping (SSS): Short Sea Consolidation Centres; ✓ Monitoraggio e servizi operativi comuni per le AdM; ✓ Sviluppo di accordi tra i diversi attori coinvolti al fine di ottenere un unico documento di trasporto per tutta la catena logistica; ✓ Tracciamento delle unità di carico nella catena logistica porta a porta; ✓ Monitoraggio della qualità.
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>Gli aspetti più coerenti con CIRCUMVECTIO riguardano la piattaforma di e-maritime, che verrà applicata ai seguenti aspetti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) A livello del trasporto porta a porta: <ul style="list-style-type: none"> - Reti di trasporto integrate e sviluppo di Short Sea Consolidation Centres, al fine di integrare lo SSS nelle catene logistiche; - Gestione ICT dell’impatto ambientale del trasporto marittimo in trasporti intermodali chiave; 2) Tra porto e hinterland: <ul style="list-style-type: none"> - Sistemi integrati per il tracciamento (RFID), il monitoraggio e la gestione dei flussi di trasporto nei porti e nell’hinterland; - Integrazione del trasporto marittimo con modi di trasporto terrestri; 3) Tra porto e porto: <ul style="list-style-type: none"> - Port Community Systems (PCS); - Raccolta, gestione e reporting di statistiche sulla qualità dei servizi; - Gestione delle risorse, ottimizzazione del trasporto della merce, dei contenitori e dei passeggeri; - Integrazione di sistemi integrati per la gestione della sicurezza nei porti; 4) A livello di porto: <ul style="list-style-type: none"> - Automatizzazione della documentazione per le navi; - Efficientamento delle operazioni portuali; - Ottimizzazione della gestione delle risorse; - Supporto per le procedure amministrative; - Sistemi innovativi per il tracciamento di merce e navi; - Sistemi integrati per i monitoraggi e la gestione.
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Il progetto MOS4MOS può essere un ottimo punto di partenza per il progetto CIRCUMVECTIO. All’interno del progetto MOS4MOS è stato sviluppato il Port Community System del porto di Livorno, chiamato TPCS (Tuscan Port Community System). Promosso e gestito dall’Autorità Portuale, il TPCS si integra con il sistema di dogana elettronica AIDA. Il principale punto di forza del progetto MOS4MOS riguarda la possibilità di fornire servizi alla merce lungo l’intera catena logistica: quindi non soltanto servizi a livello di porti ma anche a livello di coppie di porti (e quindi anche di rotta marittima), a livello di porto e hinterland e a livello di catena logistica porta a porta.</p>
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Non vi sono sostanziali punti di debolezza. Considerando però esclusivamente quanto verrà richiesto nel progetto CIRCUMVECTIO, è da sottolineare che le piattaforme sviluppate in MOS4MOS svolgono prevalentemente servizi puntuali: orientati al singolo porto, a coppie di porti, o ad un dato porto e al suo retroporto, oppure a determinate catene logistiche. Quello che manca in MOS4MOS, ai fini di CIRCUMVECTIO, è una piattaforma « superiore » che interagisca con le piattaforme esistenti nelle varie realtà, portuali e retroportuali.</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>In primo luogo, ai fini di quanto si richiede in CIRCUMVECTIO occorre che la piattaforma che verrà progettata non sia limitata ad una singola coppia di porti, ad un porto e a un retroporto, o a singole catene logistiche, ma dovrà coprire</p>

	<p>un'intera area, dialogando con le piattaforme ICT esistenti. Inoltre le piattaforme di MOS4MOS gestiscono principalmente i flussi di informazioni, mentre occorre che la piattaforma che verrà progettata in CIRCUMVECTIO fornisca anche al singolo utente tutte le informazioni sui costi e i tempi di viaggio di tutte le possibili alternative di trasporto, stradale ed intermodale.</p> <p>In ogni caso,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La piattaforma progettata in CIRCUMVECTIO prenderà spunto da MOS4MOS per quanto riguarda la gestione dei flussi documentali ▪ La piattaforma progettata in CIRCUMVECTIO dialogherà con alcune delle piattaforme sviluppate in MOS4MOS.
<p><i>Sitografia</i></p>	<p>http://www.b2mos.eu</p>
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MOS4MOS Executive summary - http://www.b2mos.eu/index.php/about-mos4mos ➤ Presentazione progetto MOS4MOS: https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/download/MoS/events/genova2011/5_mos4mos.pdf ➤ Official project presentation – MOS4MOS - Monitoring And Operation Services For Motorways Of The Sea. Aarhus, 11 April 2011



Acronimo di progetto	OPTIMED
Titolo del progetto	OPTIMED - Rationalising Mediterranean Sea Ways: from Southern-Eastern to Northern-Western ports
Programma / Strumento di finanziamento	ENPI CBC MED 2007-2013
Periodo di programmazione UE	2007-2013
Sito del progetto	
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	3 - Promozione di migliori condizioni e modalità per assicurare la mobilità di beni, persone e capitali, 3.2 - Miglioramento delle condizioni e delle modalità per la circolazione di beni e capitali tra territori
Budget totale di progetto in €	1.999.403,13
Data inizio e fine del progetto	dicembre 2013 – dicembre 2015
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Regione Autonoma della Sardegna, Direzione Generale della Presidenza, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Massimiliano Cambuli Project coordinator Autonomous Region of Sardinia mcambuli@regione.sardegna.it + 39 070 606 2301
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Università degli Studi di Cagliari (Italia), CIREM Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità del Dipartimento di Ingegneria del Territorio 2) Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci (Italia) 3) ASCAME - Associazione delle Camere di Commercio del Mediterraneo (Spagna) 4) Escuela europea de Short Sea Shipping (Spagna) 5) Chamber of Commerce, Industry and Agriculture of Beirut and Mount Lebanon (Libano) 6) Ministry of Public Works and Transport (Libano), Direzione Generale dei Trasporti marittimi e terrestri
Obiettivo generale del progetto	Il Progetto OPTIMED nasce con l'intento di rafforzare le connessioni tra i porti del Mediterraneo attraverso la creazione di una piattaforma logistica virtuale strutturata su un porto da convertire in hub (Porto Torres), al fine di ottimizzare i tempi e i costi dei flussi commerciali marittimi lungo la direttrice NordOvest - SudEst del Mediterraneo, favorendo la cooperazione tra i territori dei Paesi dell'Arco latino del mediterraneo nord-occidentale (Spagna, Francia, Italia) e i Paesi della sponda Sud (Libano, Egitto, Siria, Giordania).
Obiettivi specifici del progetto	Il progetto OPTIMED prevede lo sviluppo di una rete infrastrutturale innovativa basata su due porti hub: Porto Torres e Beirut; Porto Torres sarebbe hub per l'Alto Tirreno e Beirut hub per il vicino Oriente (Israele, Cipro, Egitto,

	<p>Siria).</p> <p>Le attività a questo proposito sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Progettazione di una nuova struttura hub per i collegamenti tra l'arco ligure – tirrenico settentrionale (italiano, francese e spagnolo) e il Mediterraneo sud-orientale; ➤ Progettazione di nuove attrezzature portuali a Beirut e Porto Torres; ➤ Progettazione, sviluppo ed implementazione di un software per la gestione del traffico che consenta alle aziende di pianificare le spedizioni e identificare la migliore opzione di trasporto; ➤ Implementazione di incontri mirati alle aziende in Francia, Italia, Spagna e Libano; ➤ Training e formazione degli operatori pubblici e privati sui benefici dello short sea shipping, delle autostrade del mare, e dei sistemi ICT per la logistica.
<p><i>Risultati principali</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formazione sul trasporto marittimo Short Sea Shipping (SSS), autostrade del mare e e-freight; ✓ Promozione di una rete euromediterranea di trasporto marittimo SSS; ✓ Creazione e analisi del database per la realizzazione della rete hub; ✓ Sviluppo di una struttura di rete innovativa; ✓ Identificazione dei fattori chiave di successo; ✓ Pianificazione preliminare del nuovo layout dei porti di Porto Torres e di Beirut; ✓ Progettazione, sviluppo e implementazione del sistema informativo per piattaforme logistiche virtuali; test del sistema informativo.
<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>Gli output principali del progetto in relazione a CIRCUMVECTIO sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Progettazione, sviluppo ed implementazione di una piattaforma per la gestione del traffico che consenta alle aziende di pianificare le spedizioni e identificare la migliore opzione di trasporto. <p>Questa piattaforma contiene lo stato attuale delle offerte di rotte marittime nel Mediterraneo, e la situazione proposta, con Porto Torres e Beirut che ricoprono il ruolo di porti hub.</p>
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>L'aspetto di maggior interesse del progetto OPTIMED, in relazione al progetto CIRCUMVECTIO, è la realizzazione della piattaforma per la gestione delle spedizioni: questa piattaforma consente agli spedizionieri e alle aziende di autotrasporto di pianificare le spedizioni e scegliere l'opzione di trasporto migliore. Oggi infatti si verifica una carenza di informazioni, per cui spesso gli spedizionieri scelgono il trasporto stradale perché è la modalità di cui si hanno le maggiori informazioni. Conoscere le date e gli orari di partenza di un servizio marittimo, la durata della navigazione, i costi, e tutte le altre informazioni utili sono infatti essenziali per poter avere un sistema di trasporto intermodale efficiente. La piattaforma è open source, accessibile al sito www.optimed.imet.gr ed è di facile utilizzo. Tramite la piattaforma è possibile avere le informazioni relativamente ai tempi di viaggio nelle due modalità, stradale e marittima. Inoltre, sono disponibili i dati relativamente ai servizi ro-ro e multipurpose all'interno del Mediterraneo. Questa ultima informazione è molto importante perché gli operatori di autotrasporto e gli spedizionieri non possono cercare su tutti i siti degli operatori ogni volta che desiderano utilizzare il trasporto marittimo, perché questo richiede dispendio di tempi e costi: una piattaforma che contenga tutte le informazioni è pertanto importante affinché possa essere scelto il trasporto marittimo.</p>

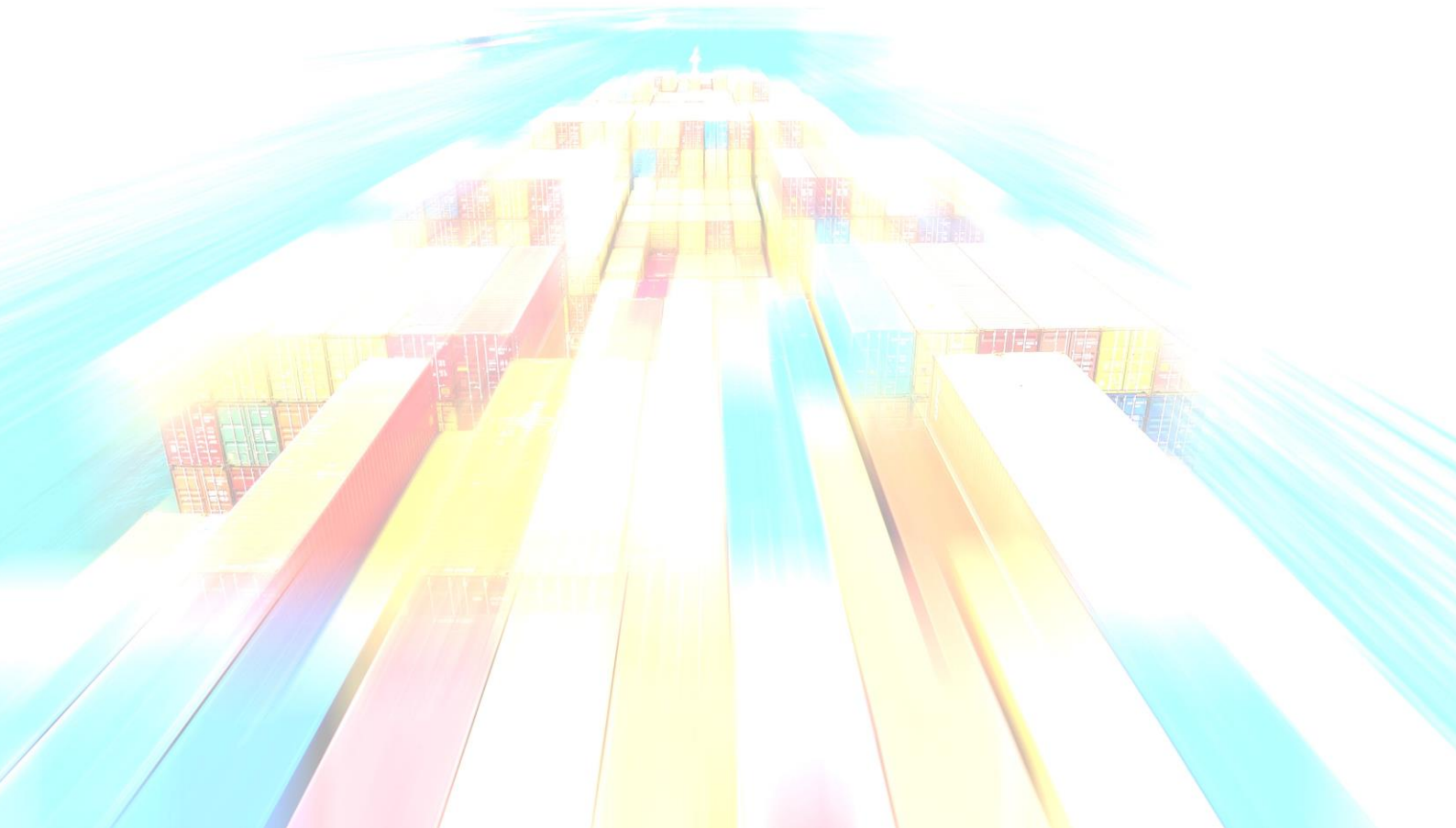
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Il punto di debolezza maggiore sembra essere quello di realizzare dei servizi di SSS di tipo «hub and spoke », utilizzando come porti hub Porto Torres e Beirut, in quanto questo potrebbe essere una forzatura. Relativamente alla piattaforma, che è ciò che maggiormente ci interessa, vi sono due difetti fondamentali. In primo luogo, alcune informazioni che sono disponibili soltanto agli utenti registrati: in particolare la funzione « booking » e la funzione « tracking » : tra l'altro, i costi del viaggio non sono disponibili nella parte « open source ». In secondo luogo, le informazioni sulle rotte marittime a volte non sono aggiornate.</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>Relativamente alla piattaforma, occorrerebbe incrementare il livello di informazione della parte « open source » : in particolare le informazioni relativi costi. Anche mantenere aggiornati i dati sulle rotte è importante, anche se questo richiede un elevato impiego di risorse. A questo proposito potrebbe essere realizzata una piattaforma che si « agganci » alle piattaforme degli operatori marittimi, in modo tale da poter ricevere da essi sempre le informazioni aggiornate. Occorre però, anche a progetto finito , che vi siano alcune persone che, in ogni caso, continuino a monitorare il livello di aggiornamento della piattaforma, in quanto spesso alcuni operatori smettono di effettuare i loro servizi e altri si affacciano sul mercato : in questo caso, occorre quindi aggiornare le piattaforme a cui « agganciarsi ». La piattaforma che verrà progettata in CIRCUMVECTIO si baserà su diverse piattaforme, tra cui questa di Optimed. La piattaforma di Optimed però gestisce i soli flussi fisici della merce, mentre la piattaforma progettata in CIRCUMVECTIO gestirà anche i flussi logistici documentali.</p>
<p><i>Sitografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sito web piattaforma: www.optimed.imet.gr; ➤ Sito web progetto: https://www.keep.eu/keep/project-ext/41561/OPTIMED?ss=584198a56b399d3799635fada1cc33cf&espon= ➤ Link ad alcune presentazioni sul progetto: https://www.slideshare.net/Ascameorg/presentacion-paolo-fadda-optimed; ➤ www.slideplayer.com/slide/9189157.
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ OPTIMED project brochure: https://www.regione.sardegna.it/documenti/1_406_20140606124949.pdf ➤ Presentazione progetto OPTIMED: https://www.regione.sardegna.it/documenti/1_406_20140606125855.pdf ➤ Fancello, G., 2014. The OPTIMED project. Rationalising Mediterranean Sea Ways, from Southern-Eastern to Northern- Western Ports. Presentazione presso SIL 2014, 16th International logistics and material handling exhibition, Barcellona, 3-5 giugno 2014

Acronimo di progetto	PORTI
Titolo del progetto	Ports et Identité
Programma / Strumento di finanziamento	Italia - Francia Marittimo
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	Asse 1: Accessibilità e reti, Obiettivo generale: Promuovere una strategia comune sulla problematica di integrazione Città-Porto per uno sviluppo sostenibile e competitivo dei territori transfrontalieri
Budget totale di progetto in €	5.388.583
Data inizio e fine del progetto	15/01/2013 – 15/01/2016
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Collectivité territoriale de Corse, Direction des Affaires Européennes et Internationales, France
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Monia Sanna, tel. +33.4.95.34.33.48, email: monia.sanna@ct-corse.fr
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Office des Transports de la Corse- Service des Liaisons Européennes 2) Regione Liguria- Settore Relazioni Internazionali e Coordinamento Programmi Comunitari 3) Comune di Genova- Direzione Città Sicura 4) Regione Sardegna- Direzione Generale dei Trasporti - Servizio delle Infrastrutture di trasporto e della logistica 5) ANCI Toscana 6) Provincia di Livorno- U.O. Porti, logistica ed area vasta 7) Regione Toscana- Settore Porti Commerciali, Interporti e porti e approdi turistici, Settore Programmazione ricerca e governo delle risorse
Obiettivo generale del progetto	Promuovere una strategia comune sulla problematica di integrazione Città-Porto per uno sviluppo sostenibile e competitivo dei territori transfrontalieri
Obiettivi specifici del progetto	<p>Problema principale di cui il progetto vuole essere soluzione: le città portuali presentano lacuna di infrastrutture e scarsità di integrazione tra l'entroterra ed il fronte città-porto.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Azione di sistema: creazione di una rete di città portuali dotate di un programma istituzionale, orientato alla sperimentazione di strategie e politiche di sviluppo urbano

	<p>con riferimento all'integrazione fra porto e città;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Sottoprogetto A: sviluppo equilibrato tra le città portuali e il loro porto attraverso una valorizzazione degli spazi di connessione; ➤ Sottoprogetto B: sistema integrato di azioni di marketing territoriale e di comunicazione, per consentire la valorizzazione delle risorse culturali e di offerta di prodotti/servizi locali, al fine di dotare il territorio di un importante differenziale competitivo a livello internazionale sottolineando in particolare la dimensione identitaria.
<p><i>Risultati principali</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Condivisione di politiche urbane mirate all'integrazione città-porto; ✓ Realizzazione di un piano strategico transfrontaliero delle città portuali dell'Alto Tirreno e relativa diffusione di modelli e pratiche; ✓ Realizzazione di infrastrutture destinate a migliorare l'integrazione città – porto tramite la riqualificazione e la messa in sicurezza dei collegamenti tra la città e il porto; ✓ Realizzazione di operazioni destinate a migliorare l'accoglienza, i servizi e i trasporti ai passeggeri; ✓ Miglioramento dell'attrattività turistica del sistema città – porto – territorio di riferimento attraverso la valorizzazione e la promozione delle risorse naturali, economiche e culturali; ✓ Miglioramento dei servizi di accoglienza ai turisti e dell'accessibilità dei servizi della zona portuale e fronte porto attraverso un sistema integrato di informazione/valorizzazione dell'offerta territoriale città - porto nell'area transfrontaliera; ✓ Miglioramento dei livelli di integrazione fra le iniziative e le attività di valorizzazione delle risorse naturali, economiche e culturali identitarie del luogo.
<p><i>Output principali in relazione agli scopi di CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<p>Realizzazione di infrastrutture destinate a migliorare l'integrazione città – porto tramite la riqualificazione e la messa in sicurezza dei collegamenti tra la città e il porto.</p> <p>Realizzazione di nuovi servizi portuali, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ attivazione terza corsa settimanale (marittima) tra Porto Torres e Propriano; ✓ sistema informatico in rete tra i porti di Piombino, Livorno e Bastia; ✓ sistema di misurazione numerica del vento a breve termine nei porti dello spazio transfrontaliero attraverso stazioni anemometriche; ✓ sistema fly-ferry Porto Torres-Alghero, segnaletica e cartellonistiche di sicurezza per facilitare l'accesso alle spiagge; ✓ servizi di trasporto a chiamata per categorie "deboli" e zone isolate; ✓ osservatorio logistico del territorio transfrontaliero.

<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Il progetto PORTI intende realizzare un'integrazione ottimale tra città e porto. Inoltre, il progetto intende sviluppare servizi finalizzati a migliorare l'attrattività turistica dell'area retro-portuale, con particolare interesse alle caratteristiche specifiche del luogo. Relativamente a quanto maggiormente interessa CIRCUMVECTIO, PORTI ha sviluppato un sistema informatico in rete tra i porti di Piombino, Livorno e Bastia. Mentre gli altri progetti analizzati sono principalmente relativi a piattaforme ICT, PORTI riguarda anche la progettazione fisica di servizi di trasporto. Questo aspetto è essenziale ai fini: della riduzione dell'insularità di Sardegna e Corsica, e della possibilità di ottenere una ripartizione modale di almeno una quota di trasporto merci dal trasporto stradale a quello marittimo. Infatti, se non vi sono servizi di trasporto alternativi a quello stradale non occorre una piattaforma che svolga da journey planner, in quanto viene utilizzato il servizio tutto strada. Inoltre il progetto PORTI mira a migliorare i collegamenti tra porti e retroporti, sia riqualificando i collegamenti sia migliorando le informazioni tramite cartellonistica e pannelli a messaggio variabile. In pratica, CIRCUMVECTIO agisce, sempre a livello di porti, principalmente a livello di piattaforma ICT, offrendo, quindi, servizi virtuali; PORTI agisce prevalentemente sul territorio, offrendo servizi fisici, i quali sono ugualmente essenziali ai servizi virtuali per lo sviluppo del trasporto marittimo e dell'intermodalità.</p>
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<p>Il progetto PORTI non presenta particolari punti di debolezza; inoltre trattando solo in parte una piattaforma web non presenta sostanziali aspetti da migliorare alla luce di CIRCUMVECTIO.</p>
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<p>Come riportato in precedenza, il progetto PORTI non presenta sostanziali punti di debolezza. Un aspetto però che può essere migliorato è il seguente. Mentre il progetto PORTI mira sostanzialmente a ridurre l'insularità delle isole e a migliorare le connessioni tra porto e retro-porto, occorre però anche studiare la possibilità di realizzare servizi di trasporto marittimo alternativi al trasporto « tutto strada », in particolare perché l'arco ligure, facente parte dell'area di programma, è fortemente congestionato. UNIFI ha inviato qualche tempo fa per pubblicazione una ricerca relativamente a potenziali autostrade del mare alternative al trasporto stradale. Tra tutte, una delle più convenienti è risultata la rotta Civitavecchia – Genova – Marsiglia, perché collega tra loro mercati importanti (Civitavecchia è sostanzialmente il porto di Roma, Genova è la porta di accesso a Milano e Torino, Marsiglia è la porta di accesso a Lione e Parigi), ed inoltre consente di evitare sia le autostrade A10 e A12 che la tratta Livorno – Civitavecchia, che è costituita, per la maggior parte del percorso, da una strada statale. In questa analisi, tra le altre cose, è stata sottolineata la difficile accessibilità del porto di Genova, in particolare a causa dell'elevata congestione delle autostrade attorno al porto.</p>
<p><i>Sitografia</i></p>	<p>http://www.ancisardegna.it/progetto-porti-ports-et-identite/</p>
<p><i>Bibliografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Progetto PORTI - Ports et Identité - Report del Workshop di scenario planning - http://www.klink.it/klink/wp-content/uploads/2016/05/4_BastiaReport_IT_Low.pdf ➤ Progetto PORTI - Ports et Identité - Azione di Sistema - Piano

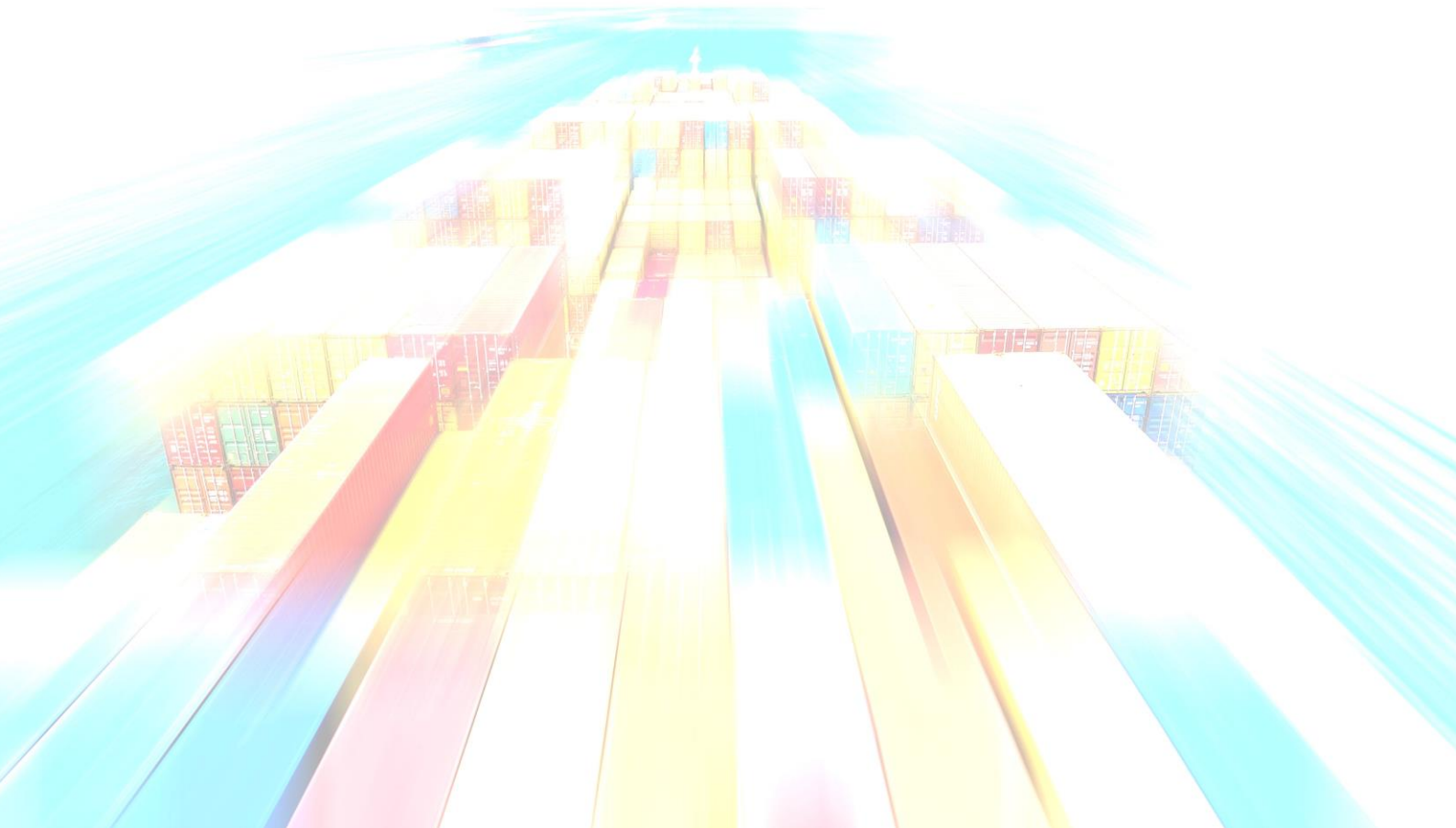
	Strategico Trasfrontaliero: http://www.klink.it/klink/wp-content/uploads/2016/05/D2.1.7_Piano-Strategico-Trasfrontaliero-IT.pdf
--	---



Schede elaborate da Toulon Provence Mediterranée (PP6)

Acronimo di progetto	MARINA-MED
Titolo del progetto	COMMunication and CAPitalization of Maritime Integrated Approach in the Mediterranean Area
Programma / Strumento di finanziamento	Programma MED
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	
Budget totale di progetto in €	666.000
Data inizio e fine del progetto	15/06/14 - 14/06/15
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Generalitat de Catalunya, Espana
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) CRPM 2) Regione Molise 3) AViTeM 4) Generalitat de Catalunya
Obiettivo generale del progetto	Comunicare e capitalizzare 13 progetti del programma MED sui temi marittimi da un approccio integrato
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Costruire una comunità di progetti; ➤ Comunicare i risultati dei progetti internamente ed esternamente; ➤ Capitalizzare i risultati del progetto.
Risultati principali	
Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)	

<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	
<i>Sitografia</i>	20150615_Policy_Paper_final_version_checked.pdf
<i>Bibliografia</i>	

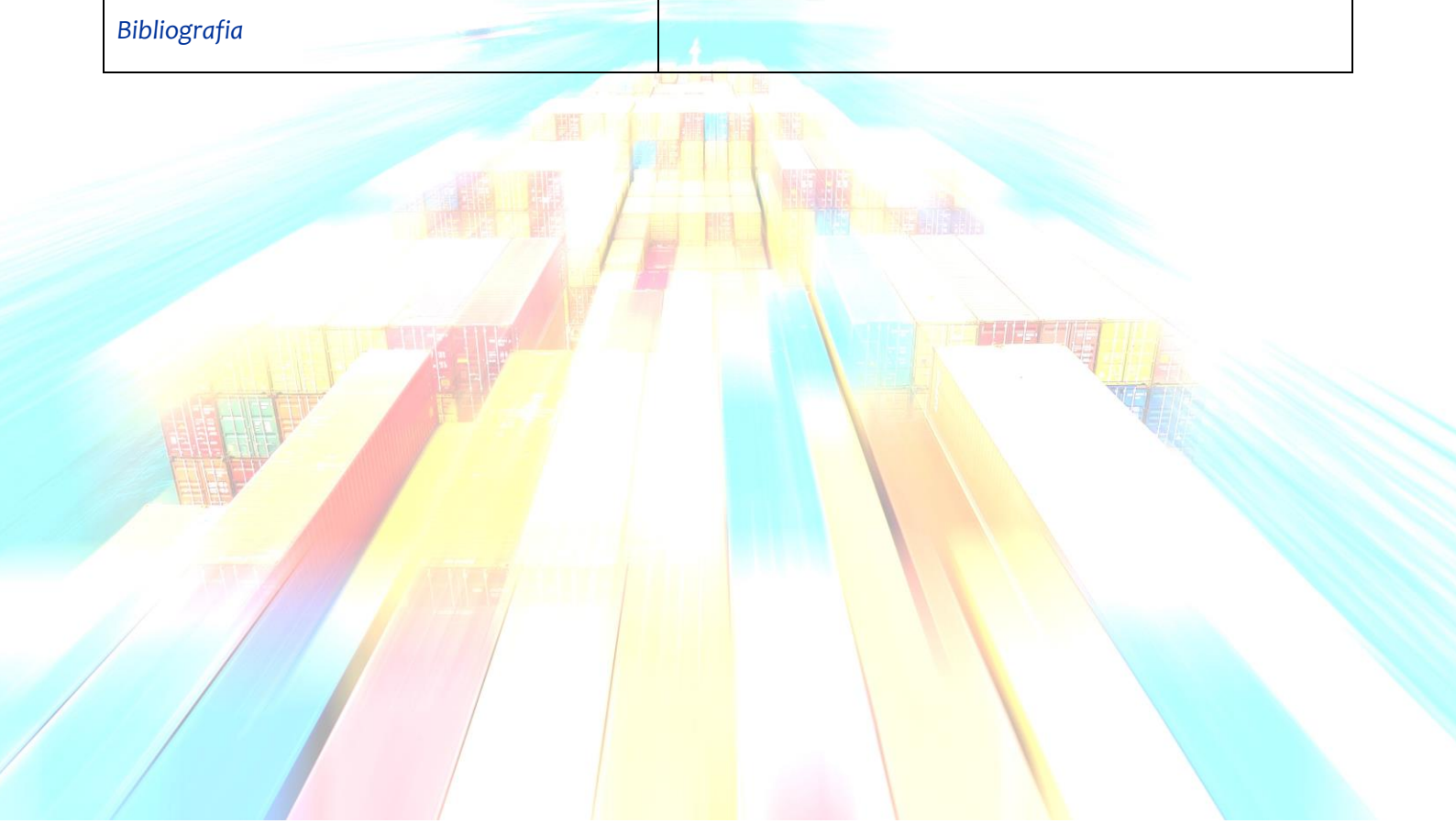


Acronimo di progetto	MEDNET
Titolo del progetto	Mediterranean Network for Custom Procedures and Simplification of Clearance in Ports
Programma / Strumento di finanziamento	Programma MED
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	3.1 - Improvement of maritime accessibility and of transit capacities through multimodality and intermodality
Budget totale di progetto in €	4.982.400
Data inizio e fine del progetto	
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	RAM - Rete Autostrade Mediterranee, Italia
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	info@ramspa.it
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) NTUA - National Technical University of Athens 2) KIP - Intermodal Transport Cluster 3) AIT -Albanian Institute of Transport 4) Igoumenitsa Port Authority S.A. 5) Patras Port Authority S.A. 6) Ancona Port Authority S.A. 7) TARANTO PORT AUTHORITY 8) Transport Malta 9) Port of Rijeka Authority 10) CENIT, Center for Innovation in Transport 11) Valenciaport Foundation 12) Cyprus University of Technology 13) Maritime Institute of Eastern Mediterranean 14) TIS - Consultores em Transportes Inovação e Sistemas 15) CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY OF MARSEILLE PROVENCE 16) PROMETNI INSTITUT LJUBLJANA d.o.o. - Institute of Traffic and Transport Ljubljana I.l.c. 17) Zadar Port Authority
Obiettivo generale del progetto	Semplificazione ed armonizzazione marittima e delle procedure dei porti

<i>Obiettivi specifici del progetto</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Creazione di un database "Osservatorio delle operazioni portuali nel Mediterraneo"; ➤ Inventario delle procedure portuali e pratiche doganali; ➤ Database dei codici di classificazione delle navi e delle merci.
<i>Risultati e output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Database per operazioni portuali, flussi dei cargo, linee di trasporto marittimo, struttura della rete dell'hinterland
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Identificazione dei principali indicatori di performance (KPI) in 2 categorie: indicatori finanziari e indicatori operativi
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	
<i>Sitografia</i>	http://www.med-observatory.ntua.gr/index.html
<i>Bibliografia</i>	

Acronimo di progetto	PORT INTEGRATION
Titolo del progetto	Multi-modal Innovation for Sustainable Maritime & Hinterland Transport Structures
Programma / Strumento di finanziamento	INTERREG IVC
Periodo di programmazione UE	2007 - 2013
Sito del progetto	www.portintegration.eu – non funziona
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	2: Environment and risk prevention
Budget totale di progetto in €	1.452.250
Data inizio e fine del progetto	01/01/10 – 31/03/13
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Free and Hanseatic City of Hamburg - Ministry of Economy, Transport and Innovation, Deutschland
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Tel : +49-40-428412234 Mail : michael.stange@bwvi.hamburg.de
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Hamburg Port Authority, Hamburg 2) Essex County Council, Colchester 3) Valencia Port Authority, Valencia 4) Antwerp Port Authority, Antwerp 5) Marseille Fos Port Authority, Marseille 6) Port of HaminaKotka, Kotka 7) Chamber of Commerce of Genoa, Genova 8) Municipality of Ancona, Ancona 9) Port of Tallinn, Tallinn 10) Freeport of Riga Authority, Riga 11) Klaipeda State Seaport Authority, Klaipeda 12) - ROSMORPORT, Kaliningrad
Obiettivo generale del progetto	Identificare, scambiare e trasferire le migliori pratiche nel settore dei trasporti con l'obiettivo di un'integrazione globale delle politiche correlate
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Individuazione delle migliori pratiche; ➤ Scambio di buone pratiche; ➤ Trasferimento di buone pratiche tra partner a livello politico.
Risultati e Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dieci workshop tematici (WS) e Best Practice Tours (BPT) nei settori dei "Trasporti Marittimi e Interfacce Portuali" (Gruppo di lavoro 1 / WG1) e "Trasporti interni - Gateway, Porti Asciutti e Concetti Logistici Innovativi" (WG 2); ✓ Convegno congiunto "Trasporto marittimo a corto raggio e

	<p>dogane nell'Europa del Nord”;</p> <p>✓ Due “Documenti di posizione” su questioni “e-maritime” e ambientali.</p>
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Incontri con i soggetti portuali (autorità portuali, stevedores, agenti marittimi, capitanerie portuali, amministrazioni marittime, guardia costiera, dogane, Ministero dei Trasporti) per una migliore comprensione delle operazioni portuali
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	
<i>Sitografia</i>	
<i>Bibliografia</i>	



Acronimo di progetto	TERCONMED
Titolo del progetto	CONTAINER TERMINALS AS A KEY ELEMENT IN THE MEDITERRANEAN SHORT SEA SHIPPING
Programma / Strumento di finanziamento	MED
Periodo di programmazione UE	2007-2013
Sito del progetto	http://terconmed.info
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	3.1 - Improvement of maritime accessibility and of transit capacities through multimodality and intermodality
Budget totale di progetto in €	1.531.834
Data inizio e fine del progetto	30/04/2009 – 29/04/2012
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Foundation Port Institute of Studies and Cooperation of the Valencian Community (FEPORTS), Valencia (Spain)
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	E-mail: jmartinez@feports-cv.org
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) PORT OF MARSEILLE AUTHORITY, Provence-Alpes-Côte d'Azur (Francia) 2) PIRAEUS PORT AUTHORITY S.A., Attiki (Attique) (Grecia) 3) SICILIAN REGION - TRANSPORTS AND COMUNICATIONS DEPARTMENT, Sicily (Italia) 4) Calabria Region, Calabria (Italia) 5) KOPER DEVELOPMENT REGIONAL CENTRE, Slovenia: the entire country (Slovenia) 6) Liguria Region, Liguria (Italia)
Obiettivo generale del progetto	Verificare se i moderni Maritime Container Terminals (MCT) rappresentano elementi chiave del trasporto marittimo a corto raggio (SSS) nel Mediterraneo e tra paesi terzi nel bacino
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Determinare quello che è lo stato attuale dei terminali container e fare proposte appropriate per la loro modifica, in particolare per quanto riguarda la movimentazione di container da 45 piedi; ➤ Identificare i principali percorsi SSS che operano nel Mediterraneo, studiare il modello operativo e presentare possibili modifiche in modo da poter essere adattate alle ultime tendenze nel trasporto dei container, in particolare per quanto riguarda le operazioni "Lift on – Lift off" (c.d. Lo-Lo); ➤ Migliorare la formazione del personale SSS sviluppando una documentazione appropriata a tal fine; ➤ Fornire e diffondere verso autorità nazionali, regionali e locali

	e aziende operanti nel settore i risultati del progetto.
<i>Risultati principali</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Database web; ✓ Studio comparato dei sistemi RO-RO e LO-LO; ✓ Analisi delle conseguenze dei problemi documentali e doganali sull'SSS europeo; ✓ Analisi dell'influenza degli organismi portuali nello sviluppo dell'SS; ✓ Stato dell'arte dei terminali per container marini; ✓ Manuale di azioni di formazione sull'SSS.
<i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Web database
<i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Identificazione dei problemi per lo sviluppo delle SSS
<i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i>	
<i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i>	
<i>Sitografia</i>	
<i>Bibliografia</i>	

Acronimo di progetto	PORTA
Titolo del progetto	PORTs as a gateway for Access inner regions
Programma / Strumento di finanziamento	MED
Periodo di programmazione UE	2007-2013
Sito del progetto	http://www.myporta.info/
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	3.1 - Improvement of maritime accessibility and of transit capacities through multimodality and intermodality
Budget totale di progetto in €	1.457.005
Data inizio e fine del progetto	31/05/2010 – 29/05/2013
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Foundation Port Institute of Studies and Cooperation of the Valencian Community (FEPORTS), Valencia (Spagna)
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	E-mail: jmartinez@feports-cv.org
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) PORT AUTHORITY OF CATANIA 2) Catania Studies University 3) Luka Koper 4) PIRAEUS PORT AUTHORITY, S.A. 5) CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY OF MARSEILLE PROVENCE
Obiettivo generale del progetto	Rafforzare l'accessibilità dei sistemi portuali verso le regioni interne circostanti, per promuovere il commercio marittimo del Mediterraneo e ridurre gli impatti ambientali dei trasporti nei litorali e nelle aree urbane.
Obiettivi specifici del progetto	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Decongestionare il collo di bottiglia del sistema marittimo coordinando le politiche di spostamento del trasporto modale; ➤ Integrare le politiche marittime nei sistemi portuali con i processi di utilizzo del territorio / pianificazione dei trasporti nelle regioni costiere; ➤ Sviluppare approcci integrati comuni e strumenti di pianificazione / regolamentazione da attuare a livello di rete euro mediterranea.
Risultati principali	Carte o MOU tra autorità regionali e associati di porti per lo sviluppo di connessioni di trasporto specifiche

<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Database on-line PORTA di indicatori relativi allo stato attuale delle porte del progetto PORTA in termini di traffico merci e passeggeri nell'area regionale correlata (infrastrutture, volume annuo di merci, passeggeri e navi); ✓ mappatura delle reti di trasporto regionali e nazionali (pioggia e viabilità) collegate ai porti nel settore della cooperazione da descrivere nella relazione finale; ✓ Analisi della regolamentazione amministrativa relativa al trasporto multimodale (porta a porta) in ciascuno dei Paesi rappresentati dai partner del Programma. 																			
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione del database dei porti in base ai dati forniti dai partner di progetto; • Coinvolgimento delle parti interessate in ogni fase: <ul style="list-style-type: none"> - identificazione degli stakeholder, nella fase iniziale della valutazione del contesto decisionale; - ascolto durante l'analisi della situazione attuale e l'individuazione degli obiettivi del piano; - informazione e consultazione, formulando e valutando i progetti dei sistemi alternativi; - partecipazione alla scelta finale. • Individuazione anticipata degli stakeholder per l'interrogazione dei partner: <table border="1" data-bbox="783 1093 1390 1464"> <thead> <tr> <th>Role in relation to the port</th> <th>Type of stakeholder</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Stakeholders operating outside port areas <small>External actors influencing and interacting reciprocally with port system</small></td> <td>Municipalities</td> </tr> <tr> <td>Local governments</td> </tr> <tr> <td>Regional governments</td> </tr> <tr> <td>Chambers of Commerce</td> </tr> <tr> <td>Local associations</td> </tr> <tr> <td rowspan="10">Stakeholders operating outside port areas <small>Direct users of port terminals and its facilities</small></td> <td>Port Authorities</td> </tr> <tr> <td>Maritime Authorities</td> </tr> <tr> <td>Port operators</td> </tr> <tr> <td>Customs</td> </tr> <tr> <td>Forwarding agents</td> </tr> <tr> <td>Shipping agency</td> </tr> <tr> <td>Shipowner</td> </tr> <tr> <td>Hauliers - road haulage associations</td> </tr> <tr> <td>Travel/Tour Operators</td> </tr> <tr> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Role in relation to the port	Type of stakeholder	Stakeholders operating outside port areas <small>External actors influencing and interacting reciprocally with port system</small>	Municipalities	Local governments	Regional governments	Chambers of Commerce	Local associations	Stakeholders operating outside port areas <small>Direct users of port terminals and its facilities</small>	Port Authorities	Maritime Authorities	Port operators	Customs	Forwarding agents	Shipping agency	Shipowner	Hauliers - road haulage associations	Travel/Tour Operators	
Role in relation to the port	Type of stakeholder																			
Stakeholders operating outside port areas <small>External actors influencing and interacting reciprocally with port system</small>	Municipalities																			
	Local governments																			
	Regional governments																			
	Chambers of Commerce																			
	Local associations																			
Stakeholders operating outside port areas <small>Direct users of port terminals and its facilities</small>	Port Authorities																			
	Maritime Authorities																			
	Port operators																			
	Customs																			
	Forwarding agents																			
	Shipping agency																			
	Shipowner																			
	Hauliers - road haulage associations																			
	Travel/Tour Operators																			
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il database non è facile da usare: i dati vengono ordinati in base a numeri di riferimento che non consentono all'utente di comprendere i dati e il funzionamento dei porti. 																			
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>																				
<p><i>Sitografia</i></p>																				
<p><i>Bibliografia</i></p>	<p>http://www.programmamed.eu/en/library/deliverables-detail.html?tx_asybibliomed_pi1%5Blivvable%5D=443</p>																			



CONCLUSIONI

Il presente studio, relativo alla capitalizzazione di best practice, case studies e risultati emersi dall'implementazione di progetti ICT-based e Process-based cofinanziati dall'Unione Europea nel precedente periodo di programmazione 2007-2013 con finalità analoghe a CIRCUMVECTIO, ha prodotto una solida base di partenza per la progettazione nonché lo sviluppo della piattaforma web-based CIRCUMVECTIO conducendo a una serie di considerazioni che vengono di seguito riportate. L'analisi, finalizzata dai partner di progetto, ha evidenziato migliori pratiche e casi studio (anche in termini di casi di insuccesso) di progetti europei nonché relativi risultati conseguiti, i quali presentano elementi significativi per l'implementazione delle successive componenti di CIRCUMVECTIO costituendone la base di riferimento, una cui sintesi viene di seguito proposta. Tra i maggiori elementi costitutivi e imprescindibili emersi, necessari allo sviluppo di una piattaforma logistica automatizzata idonea e completa, vi è sicuramente l'**approccio demand-oriented**, che tenga conto delle necessità nonché esigenze e del soddisfacimento degli operatori e stakeholder, così come evidenziato dalla quasi totalità dei progetti analizzati ed in particolare nell'ambito di iFreightMED-DC, FREIGHT4ALL, TIGER DEMO ed altri. A livello concettuale, e dunque di concezione della piattaforma in stretta connessione con le funzionalità della medesima, progetti come INTETRANSIT hanno promosso la creazione di un **sistema automatizzato** di gestione del traffico merci via mare di **facile utilizzo e accesso** per la comunità dei portatori di interesse nel senso più ampio utilizzando l'informazione e la comunicazione delle moderne tecnologie (ad es. ricevitori differenziali DGPS, lettori RFID, server di localizzazione GEO ecc.), che garantiscono l'ottenimento di una corretta gestione di tutto il processo di trasporto, ivi compreso lo stoccaggio della merce all'interno dei terminali mantenendo un inventario "di magazzino" sempre aggiornato. Ad integrazione delle caratteristiche di semplicità nell'utilizzo e accesso, ARTEMIS puntualizza la necessità di completa **neutralità** della piattaforma nei confronti dei singoli operatori. Molti tra i progetti oggetto di studio tra cui FREIGHT 4 ALL, inoltre, enfatizzano la funzionalità di **semplificazione** delle piattaforme logistiche in relazione alle operazioni amministrative, a partire dallo scambio elettronico di documenti automatizzato introducendo flussi di lavoro che riflettono vari scenari operativi, la possibilità di valutazione e di benchmarking dei processi di catena dei trasporti e la realizzazione di dimostratori. Nell'ambito della ricerca risultano altrettanto importanti elementi quali la garanzia di **continuità** nel tempo, la **sostenibilità ambientale** e la **qualità dei servizi**, caratteristiche sulle quali si è soffermato in particolare il progetto OPTIMIZE MED. Altri indicatori nonché elementi caratterizzanti importanti da considerare nell'ambito dello sviluppo della piattaforma CIRCUMVECTIO sono rappresentati dalla possibilità di **monitoraggio** nonché **tracciabilità** delle merci in generale così come di quelle pericolose all'interno dei porti, da attuarsi attraverso l'implementazione di un sistema di rilevazione di targhe e merci pericolose in zone ad alto rischio evidenziati dal progetto LOSE che vi ha collegato anche la **gestione delle emergenze** grazie all'aiuto della piattaforma stessa. Ancora, buone pratiche come quelle emerse dal progetto P.IM.EX, introducono un'integrazione / estensione delle funzionalità di base della piattaforma attraverso la creazione di **Osservatori Territoriali Transfrontalieri (OTT)** che raccolgono e mettono a disposizione i relativi dati all'interno di un sistema informativo

territoriale, integrando un modello di simulazione quale strumento per l'individuazione e l'analisi di indicatori socio-economici così come energetici ed ambientali. Di altrettanto interesse il progetto 3iPLUS, il quale si concentra invece su un'accurata e coscienziosa **analisi di contesto in un'ottica di capitalizzazione delle risorse esistenti** con un approccio di logica federata di sviluppo dei sistemi e servizi, integrando gli strumenti e le infrastrutture già esistenti sul territorio e quindi salvaguardando gli investimenti già realizzati dai partner precedentemente all'avvio del progetto. Un ulteriore aspetto fondamentale da considerare nell'ambito della progettazione della piattaforma di gestione logistica delle merci che transitano via mare (e non solo) è espresso nell'ambito del progetto ARTEMIS, che si propone di promuovere l'**intermodalità**, migliorando, razionalizzando e ottimizzando i metodi di lavoro all'interno della catena logistica e favorendo un più semplice e più efficace ricorso alla stessa da parte degli operatori. SMART TUNNEL rammenta, invece, l'importanza dei concetti di **sicurezza e prestazioni** (intesi come riduzione del rischio di incidenti e riduzione dei costi della sicurezza), **sostenibilità ambientale** (riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico) ed **efficienza energetica** (ricerca di soluzioni innovative nella gestione dei porti che consentano di migliorare la programmazione del traffico e di minimizzare i tempi di attesa), come punti chiave delle tecnologie da sviluppare per l'ottimizzazione dell'intermodalità dal punto di vista dei flussi fisici delle merci e dei flussi di informazioni. Ancora, FUTUREMED fa della sua "visibility platform" che consente di conoscere tutte le possibili **alternative intermodali** per il trasporto delle merci il suo punto di forza, mentre APC si concentra sulla progettazione di un'unica interfaccia elettronica che **armonizzi** tra loro le operazioni tra i PCS (Port Community Systems) esistenti, promuovendo i **metodi paperless e senza errori**. La **pianificazione** così come l'**ottimizzazione economica ed operativa** delle spedizioni è altresì alla base del progetto OPTIMED, finanziato nell'ambito del Programma ENI CBC MED 2007-2013.


Oltre alla capitalizzazione delle migliori pratiche, il presente studio ha permesso di analizzare quelle che sono risultate le maggiori criticità emerse nell'ambito dell'implementazione dei progetti della precedente programmazione UE analizzati. Sono risultate in questo senso ricorrenti le difficoltà connesse all'**ottenimento dei dati da parte degli operatori** del trasporto, dal momento che gli operatori considerano questi dati come "sensibili" in termini commerciali rivelandosi pertanto poco propensi a fornire determinate informazioni (rif. ARTEMIS); l'eccessiva **focalizzazione su aspetti informatici** a discapito di adeguate analisi trasportistiche nello sviluppo delle piattaforme del caso (e dunque l'approccio non tanto « trasportistico » quanto « informatico », rif. SMART TUNNEL); l'**accessibilità delle informazioni** che molto spesso non risultavano "open source" bensì disponibili soltanto a utenti registrati (ad es. costi del viaggio) o a determinate categorie di utenti ed, infine, il **mancato aggiornamento delle informazioni** relative alle rotte marittime e ai sistemi/flussi di trasporto marittimo in generale che non sempre risultavano essere adeguate agli eventuali cambiamenti intercorsi (rif. OPTIMED).

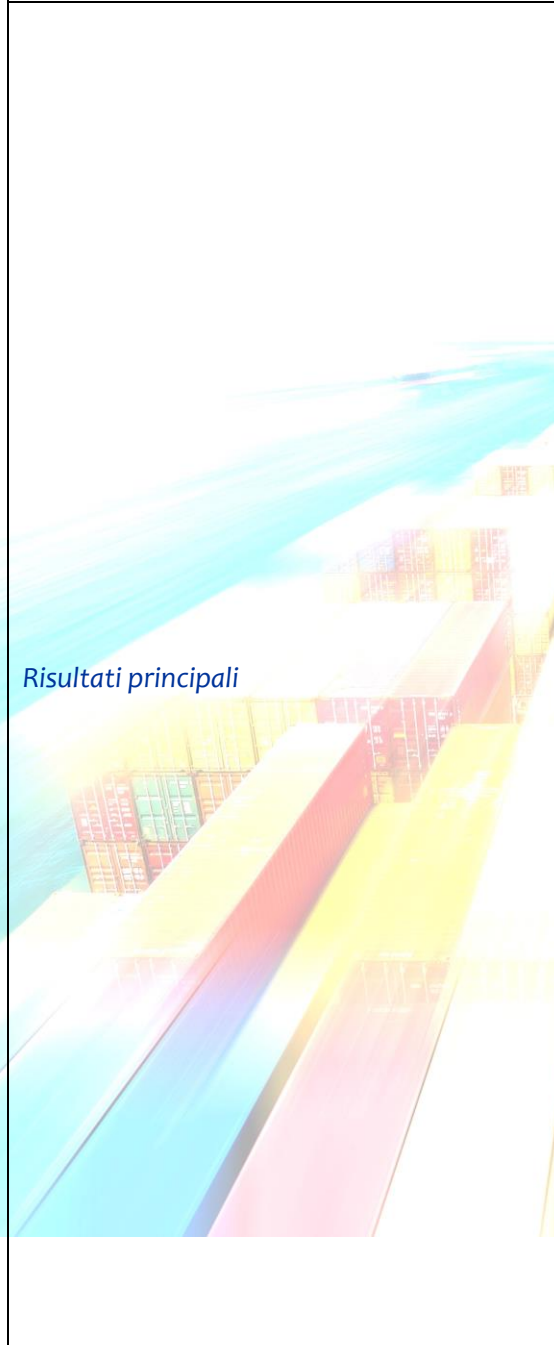


APPENDICE: Scheda progetto WEST-MOS

Considerata la particolare rilevanza dei risultati e degli output realizzati nell'ambito del progetto "WEST-MOS", finanziato nell'ambito dello strumento di finanziamento TEN-T nel periodo 2005-2008, ai fini dell'attività T1.1 relativa alla Componente T1 del progetto CIRCUMVECTIO, si è ritenuto utile elaborare una scheda e dunque analizzare i risultati anche di questo progetto, seppur non ricadente nei progetti finanziati nel periodo di programmazione UE 2007 – 2013 così come stabilito dai criteri definiti nel documento metodologico.

Acronimo di progetto	WEST-MOS
Titolo del progetto	Western Europe Sea Transport and Motorways of the Sea Trasporto marittimo nell'Europa Occidentale e Autostrade del Mare
Programma / Strumento di finanziamento	TEN-T
Periodo di programmazione UE	2005 - 2008
Sito del progetto	www.westmos.eu (non più operativo)
Obiettivo Tematico / Priorità d'Investimento	n.a.
Budget totale di progetto in €	3.000.000
Data inizio e fine del progetto	Settembre 2005 – Giugno 2008
Partenariato: Capofila (nome e nazione di provenienza)	Puertos del Estado, Espana
Contatti del Capofila (telefono e mail del referente)	Álvaro Rodríguez Telefono + 34 91 524 55 67 e-mail: arodriguez@puertos.es
Partenariato: Partner	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ministerio de Fomento e Puertos del Estado (E); 2) Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (F); 3) Department of Transport (IR); 4) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (I); 5) IIC, Istituto Internazionale delle Comunicazioni (I), subcontractor del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.
Obiettivo generale del progetto	I Paesi del Mediterraneo, hanno la possibilità di utilizzare l'infrastruttura "mare" a sostegno dell'architettura infrastrutturale terrestre (ferroviaria e stradale) fornendo una valida alternativa ed un valido supporto soprattutto alla modalità autostradale. Lo sviluppo

	<p>dell'alternativa marittima, laddove esistente, rappresenta un'opportunità di sviluppo che, oltre ad essere immediatamente disponibile, risulta essere potenzialmente vincente per una larga percentuale delle merci e, inoltre, maggiormente sostenibile per l'ambiente, con maggiore certezza dei tempi di viaggio e con minore incidentalità. Il Progetto punta a sviluppare la preparazione e la realizzazione dei corridoi delle Autostrade del Mare nell'area dell'Europa Occidentale (Regioni marittime dell'Europa dell'Ovest e del Sud Ovest) e a definire una piattaforma per il coordinamento dello sviluppo dei corridoi delle Autostrade del Mare in tali aree, coinvolgendo i principali soggetti interessati a questi corridoi. Il progetto, attraverso una serie di studi di contenuto generale e specifico, punta a preparare, identificare, analizzare e sostenere la selezione di collegamenti di Autostrade del Mare nell'ambito di questi corridoi.</p>
 <p><i>Obiettivi specifici del progetto</i></p>	<p>Il Progetto si divide in 3 WP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WP1- French-Spanish Motorways of the Sea; • WP2- WEST-MOS Studies; • WP3- Basis for a Master Plan; <p>Gli obiettivi specifici di ciascun WP sono i seguenti:</p> <p>(WP1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Sostenere, dal punto di vista tecnico, giuridico ed economico, il bando di gara per la selezione di servizi di collegamento marittimo, AdM, tra Spagna e Francia; ➤ Fornire linee guida relative allo sviluppo delle AdM in Europa, sulla base del confronto fra le AdM di Spagna-Francia e quelle di altre aree europee. <p>(WP2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Analizzare e prevedere la domanda ed offerta di AdM nei corridoi dell'Atlantico e del Mar Mediterraneo; ➤ Descrivere i requisiti per il sistema di gestione delle AdM per i flussi di merci, navi e cargo. Descrivere un sistema end-to-end di comunicazione, di transazione e di trasporto tra i compratori che tenga conto delle esigenze di sicurezza ed ambientali e delle infrastrutture interne; ➤ Conoscere il mercato locale di differenti porti / linee e le caratteristiche dettagliate delle infrastrutture (terminali, collegamenti ...) e dei servizi, nonché le opzioni per le AdM esistenti e potenziali ed elaborare un'analisi costi benefici di possibili AdM, con una stima degli aiuti pubblici per l'attivazione e la sostenibilità di tali servizi. <p>(WP3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Integrare tutti i risultati delle diverse attività e compiti di WEST-MOS descrivendo la metodologia e gli scenari alternativi per l'implementazione delle AdM, fino al 2013, includendo le previsioni di domanda ed i requisiti per risorse finanziarie e

	<p>infrastrutture e fornendo una tabella di marcia per la loro attuazione;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Garantire lo scambio di informazioni e il coordinamento delle attività da compiere per lo sviluppo delle ADM permettendo di convalidare un piano d'azione in grado di sostenere l'efficacia del progetto e delle sue attività, suscitando l'interesse del pubblico e dei potenziali utenti del nuovo servizio.
<p><i>Risultati principali</i></p> 	<p>WP1: Documenti di gara relativi alla AdM Spagna-Francia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Analisi comparativa fra le diverse proposte di progetto; ✓ Documenti tecnici; ✓ Documenti giuridici; ✓ Documenti finanziari. <p>WP2:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Rapporto contenente analisi delle principali aree di produzione e consumo delle principali catene di approvvigionamento, analisi e previsioni dei flussi di carico per le AdM; ✓ Identificazione di fattori chiave per i diversi gruppi della domanda di trasporto; ✓ Definizione dei requisiti fondamentali per i servizi terrestri in termini di costi e qualità dei servizi (tempi di consegna, frequenza di partenza, affidabilità ...) e per la qualità delle infrastrutture nei porti e nell'entroterra; ✓ Studio di mercato sui trasporti tra Spagna e le due aree delle AdM dell'Europa Occidentale e della parte Sud-Occidentale dell'Europa (Atlantico e Mediterraneo Occidentale); ✓ Studi tecnici volti ad individuare le soluzioni ed i requisiti per i sistemi di gestione integrata (MoS Integrated Management System), funzionali a rendere l'utilizzo della via del mare più agevole e più interessante sia dal punto di vista dei costi di gestione, sia da quello dell'efficienza e dell'affidabilità della catena logistica; ✓ Rapporto contenente studi di mercato e analisi costi / benefici a micro livello di specifiche linee potenziali. <p>WP3:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Definizione delle linee guida relativa a metodologie, scambio di informazioni, scenari alternativi per l'implementazione delle AdM (fino al 2013); ✓ Requisiti per le risorse finanziarie e per le infrastrutture e piano di azione per la loro attuazione; ✓ Organizzazione di seminari per la disseminazione dei risultati del progetto; ✓ Realizzazione sito web.

<p><i>Output principali in relazione agli scopi CIRCUMVECTIO (piattaforme/ sistemi di gestione ecc.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Linee guida per la implementazione e attivazione di servizi AdM; ✓ Repository volta a supportare il coordinamento per lo sviluppo dei corridoi europei dell'Europa occidentale e sud-occidentale delle AdM; ✓ Sito web.
<p><i>Best practice individuate / Punti di forza individuati</i></p>	<p>Il progetto ha messo in evidenza come la messa a punto di strumenti informativi in grado di promuovere e supportare lo sviluppo delle Autostrade del Mare non richieda grandi investimenti in termini tecnologici, quanto l'applicazione delle tecnologie esistenti ad una più efficace gestione dei processi di gestione dell'intermodalità.</p>
<p><i>Criticità / Punti di debolezza individuati</i> Descrivere in max. 2000 caratteri spazi inclusi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nel reperimento di informazioni vi sono state ritrosie, in parte comprensibili, di alcuni armatori a fornire i dati precisi relativi ai traffici realizzati. Spesso i dati reperibili erano obsoleti o parziali. La percezione è che vi sia un timore da parte delle compagnie a far conoscere con esattezza i volumi di traffico effettivamente trasportati. Dati che si teme possano cadere in mano di concorrenti attuali o potenziali; • Spesso i sistemi di raccolta e restituzione dei dati erano estremamente eterogenei, non solo in funzione di ciascun Paese, ma spesso anche per ciascun porto (anche all'interno di uno stesso Paese); • Spesso i dati risultavano disomogenei dal punto di vista delle unità di misura; • Il sito, non avendo trovato una sua collocazione commerciale una volta terminato il progetto, è stato chiuso a valle del completamento del progetto e dell'esaurimento del relativo finanziamento.
<p><i>Eventuali soluzioni alle criticità di cui sopra</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ E' stata messa a punto una metodologia di analisi e di restituzione dei dati tale da permettere il confronto delle informazioni raccolte direttamente dagli operatori con quelle disponibili (spesso però in forma aggregata da parte delle Autorità Portuali o dei porti interessati dall'analisi o non aggiornati con regolarità); ▪ La disomogeneità dei dati reperiti ha reso necessaria la messa a punto dei coefficienti di conversione e di riparametrazione.
<p><i>Sitografia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ www.westmedmos.com (ora inattivo) sviluppato nell'ambito del progetto MoS24 (vedi scheda relativa) ➤ www.access-mos.eu (ora inattivo), sviluppato nell'ambito del progetto ACCESS (Advanced Contact Center for the Enhancement of Short-Sea Shipping) - Programma Marco Polo 2005. ACCESS ha rappresentato un sistema di riferimento per la gestione delle informazioni a supporto delle Autostrade del Mare per tutto il Mediterraneo, occidentale ed orientale, fornendo al mondo dell'autotrasporto e degli operatori logistici un'architettura aperta ed omogenea in grado di offrire in tempo reale le informazioni necessarie e di permettere la piena operatività (dalla prenotazione del viaggio via mare e dei metri lineari di stiva, alla stampa della polizza di carico)

Bibliografia

- Seminar: “Motorways of the Sea Promotion”, Barcellona e Civitavecchia, 17-20 November 2007
- WESTMOS final seminar, Madrid, 26/6/2008

