

## Notizie dall'estero News from foreign countries

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA RAIL TRANSPORTATION

#### Doppio record di velocità per il Pendolino di Alstom

Raggiungendo i 293 km/h sulla linea ferroviaria polacca, il Pendolino prodotto da Alstom in Italia per l'operatore PKP Intercity (fig. 1) ha stabilito un doppio record di velocità. Nel corso delle prove di omologazione sulla linea Gora Wlodowska-Psary, a nord-ovest di Cracovia (Polonia), il treno ad assetto variabile ha infatti infranto il vecchio record di velocità polacco di 250 km/h, registrato sempre da un Pendolino nel 1994 e registrato la più alta velocità mai raggiunta da un Pendolino nei suoi 25 anni di storia. Il precedente record risaliva infatti al 2007, quando un nuovo Pendolino aveva raggiunto, sempre in prova, i 283 km/h sulla rete ferroviaria italiana.

Il record, che conferma l'impegno tecnologico di Alstom nell'alta velocità ferroviaria, è stato raggiunto nel corso dei test di l'omologazione dei 20 treni Pendolino ordinati ad Alstom dall'operatore polacco PKP Intercity nel 2011 e attualmente in produzione a Savigliano. I treni dovrebbero entrare in servizio alla fine del 2014 e viaggiare tra Varsavia, Danzica, Gdynia, Cracovia, Katowice e Breslavia. Il contratto include la manutenzione completa dei convogli per 17 anni e la costruzione di un nuovo deposito di manutenzione.

Con circa 500 treni venduti, il Pendolino è il treno ad alta velocità più venduto al mondo. E' omologato per viaggiare in 13 paesi e attraversare sette frontiere. Sviluppato in Italia nei primi anni '70, il Pendolino è in grado di inclinarsi fino a 8 gradi

in curva, raggiungendo velocità più elevate sulle linee tradizionali, rispetto agli altri convogli, il tutto in piena sicurezza e all'insegna di un comfort ottimale per i passeggeri.

Le ricerche e gli studi sulla tecnologia tilting iniziano in Italia alla fine degli anni '60. Il primo prototipo di Pendolino, l'ETR 401, risale al 1974. Bisognerà attendere ancora 14 anni per l'entrata in servizio, nel 1988, dei primi ETR 450 ad assetto variabile in grado di viaggiare a una velocità di 250 km/h. Negli anni '90 nasce la terza generazione del Pendolino, l'ETR 460 con design di Giugiaro, seguito poi da ETR 470 e ETR 480. Il nuovo Pendolino, la quarta generazione della famiglia, sempre con design di Giugiaro, è oggi in servizio per Trenitalia come Frecciargento.

I treni Pendolino sviluppati da Alstom Ferroviaria, sono prodotti dai siti di Savigliano (CN), produttore mondiale dei treni ad alta velocità basati sulla tecnologia tilting, Sesto San Giovanni, che fornisce i convertitori di trazione, e Bologna, responsabile dei sistemi di segnalamento (Comunicato stampa Alstom, 2 dicembre 2013).

#### Alstom sets a new high-speed record with its Pendolino in Poland

Alstom sets a high-speed record in Poland reaching 293 km/h while conducting tests on its Pendolino train on the Gora Wlodowska - Psary line north-west of Krakow.

The record was reached as Alstom was conducting tests in the presence and in partnership with its customer, Polish operator PKP Intercity (fig. 1), to obtain circulation permission for the 20 Pendolino trains ordered by

PKP Intercity in 2011. All the tests have been successful so far, which will enable PKP Intercity to start operation by the end of 2014.

The contract signed with PKP Intercity also includes 17 years of maintenance and the construction of a new maintenance depot, to be inaugurated in the first quarter of 2014. The trains will circulate between Warsaw, Gdansk, Gdynia, Krakow, Katowice and Wroclaw.

The previous Polish high-speed record of 250 km/h was set in 1994, also by a Pendolino train. The highest speed recorded to date for a Pendolino train was 283 km/h in Italy in 2007. This technological milestone is another demonstration of Alstom's excellence in the high-speed and very high-speed market, in which the company is world leader with over 30 years of commercial service experience and has built one out of every three trains in operation in the world. Pendolino is the world's best-selling high speed train (500 trainsets sold).

Certified to operate in 13 countries, it can smoothly cross seven borders when in operation. With a 25-year return of experience in commercial service and an R&D programme designed to further optimise its performance, this Alstom high-speed train is able to address the needs of all regions worldwide - including North America, Russia, CIS and Asia - willing to develop high-speed transport.

Pendolino is designed to run at up to 250 km/h on both high-speed and conventional lines. Its success rests



(Fonte: Alstom - Source: Alstom)

Fig. 1 - Il pendolino Alstom di PKP durante il test di velocità.  
Fig. 1 - The Alstom Pendolino PKP during the speed test.

on its modularity and flexibility. It can be fully customised from interior layout to the number of cars (4 to 11), voltage power supply, gauge and suspension. Pendolino can be operated under extreme climate conditions (up to 45° and -45°C).

It is also available with Tiltronix, Alstom's tilting technology, which enables the train to tilt by up to 8 degrees and still run at 250 km/h, allowing it to travel 30-35% faster than conventional trains with even greater comfort.

Pendolino is mainly produced at Alstom's Savigliano factory in Italy. The Savigliano factory is currently executing contracts for PKP (Poland) and SBB (Switzerland) (Alstom press release, December 2, 2013).

**A Italferr il "project management" della tratta iniziale della galleria di base del Brennero**

Italferr (Gruppo FS Italiane) si è aggiudicata la gara bandita da BBT per il Project Management del "Sottoattraversamento Isarco": si avvicina così l'inizio dei lavori per il tratto meridionale della Galleria di Base del Brennero.

Si tratta del più importante lotto di costruzione finora appaltato in territorio italiano del nuovo tunnel ferroviario, adiacente all'accesso nella stazione di Fortezza, circa un chilometro a Nord dell'abitato di Fortezza, in località Prà di Sopra (Bolzano).

I lavori, di cui Italferr eseguirà la Direzione Lavori per una durata prevista di 9 anni, riguardano la costruzione di gallerie principali (4,3 km) e gallerie di interconnessione (2,3 km) con la linea ferroviaria esistente. Lo scavo sarà eseguito con metodo tradizionale (parte con esplosivo, parte con escavatori). In corrispondenza del sottoattraversamento del fiume Isarco sarà necessaria la deviazione provvisoria dell'alveo, per eseguire i lavori in sicurezza.

L'importo della commessa affidata a Italferr è di 7,7 milioni di euro.

Il nuovo incarico rafforza la pre-

senza di Italferr nei cantieri della Galleria di Base del Brennero: attualmente la società di ingegneria del Gruppo FS Italiane cura anche la Direzione Lavori del cunicolo esplorativo "Periadriatica" (Comunicato stampa Italferr, 18 dicembre 2013).

**Italferr assigned to the "project management" of the initial Brenner Base Tunnel**

Italferr (Italian FS Group) has won the tender called by BBT for the Project Management of the "underpass Isarco" approaches as the start of work on the southern stretch of the Brenner Base Tunnel.

This is the most important building lot so far contracted in Italian territory of the new rail tunnel, adjacent to access the Fortezza station, about a mile north of the town of Fort, in the area of Pra di Sopra (Bolzano).

The work, which Italferr perform the Work Management for an anticipated duration of 9 years, concern the construction of the main galleries (4,3 km) and interconnecting tunnels (2.3 miles) with the existing railway line. The excavation will be carried out using conventional methods (some with explosive part with excavators). At the underpass of the Inn River will require the temporary deviation of the riverbed, to perform the work safely.

The amount of the contract awarded to Italferr is 7.7 million Euros.

The new appointment strengthens the presence of Italferr on construction of the Brenner Base Tunnel: currently the engineering company of the Group also takes care of the Italian FS Construction Supervision of the exploratory tunnel "Periadriatic" (Press release Italferr, December 18, 2013).

**TRASPORTI URBANI  
URBAN TRANSPORTATION**

**Mobilità urbana più facile ed ecologica con il contributo della Commissione UE**

La Commissione Europea ha adottato oggi un nuovo "pacchetto sulla mobilità urbana" per offrire

maggiore sostegno alle città e alle metropoli. La Commissione, che rafforzerà lo scambio delle migliori pratiche, offrendo contributi finanziari mirati e investendo in ricerca e sviluppo, incentiverà anche l'elaborazione di "piani di mobilità urbana sostenibile" per stimolare il passaggio a modi di trasporto più sostenibili e più ecologici nelle aree urbane.

Nelle città europee vive più del 70% della popolazione dell'UE e si genera l'85% circa del PIL dell'Unione. La maggior parte dei viaggi inizia e termina in una città. In molte aree urbane, tuttavia, la crescente domanda di mobilità urbana ha creato una situazione che non è più sostenibile: grave congestione del traffico, scarsa qualità dell'aria, inquinamento acustico e livelli di emissioni di CO2 elevati. La congestione del traffico urbano mette a repentaglio gli obiettivi di una politica dei trasporti dell'UE competitiva ed efficiente sul piano delle risorse.

Secondo una nuova indagine Eurobarometro pubblicata oggi, i cittadini europei sono preoccupati per l'impatto negativo della mobilità urbana e molti di loro sono pessimisti sulle possibilità di miglioramento della mobilità nelle loro città. Una grande maggioranza ritiene che la congestione del traffico (76%), la qualità dell'aria (81%) e gli incidenti (73%) siano un grave problema. Meno di un quarto di essi crede che la situazione migliorerà in futuro (24%), mentre molti ritengono che rimarrà invariata (35%) o che peggiorerà (37%).

Siim KALLAS, Vicepresidente della Commissione europea e Commissario per la Mobilità e i trasporti, ha dichiarato: "Affrontare i problemi di mobilità urbana rappresenta oggi una delle maggiori sfide del settore dei trasporti. Possiamo essere più efficaci solo con un'azione coordinata. Il potere decisionale è principalmente nelle mani delle autorità locali, che godono di una posizione privilegiata per adottare misure importanti a livello locale, con il dovuto sostegno a livello nazionale e dell'UE."

Con il pacchetto sulla mobilità urbana la Commissione rafforza le

sue misure di sostegno nei settori che seguono.

- Condividere le esperienze e mettere in rilievo le migliori pratiche: la Commissione istituirà nel 2014 una piattaforma europea per i piani di mobilità urbana sostenibile che aiuterà le città, gli esperti di pianificazione e le parti interessate a progettare una mobilità urbana più facile e più ecologica.
- Garantire un sostegno finanziario mirato: con i fondi strutturali e di investimento europei l'UE continuerà a sostenere i progetti di trasporto urbano, in particolare nelle regioni meno sviluppate dell'Unione.
- Ricerca e innovazione: l'iniziativa Civitas 2020 nel quadro di Orizzonte 2020 permetterà alle città, alle imprese, alle università e ad altri soggetti interessati di sviluppare e testare nuovi approcci ai problemi di mobilità urbana. Il primo invito a presentare proposte è stato pubblicato l'11 dicembre (MEMO/13/1131). Per il 2014 e il 2015 è previsto uno stanziamento di 106,5 milioni di euro. L'iniziativa Civitas 2020 è affiancata dal partenariato europeo per l'innovazione "Città e comunità intelligenti" (200 milioni di euro per il 2014 e il 2015) e dalle attività dell'iniziativa europea per i veicoli verdi (159 milioni di euro per il 2014 e il 2015).
- Coinvolgere gli Stati membri: la Commissione invita gli Stati membri a creare le giuste condizioni affinché le città e le metropoli possano elaborare e attuare i loro piani di mobilità urbana sostenibile.
- Lavorare insieme: la Commissione formula una serie di raccomandazioni specifiche per un'azione coordinata tra tutti i livelli di governo e tra il settore pubblico e quello privato su quattro aspetti:
  - logistica urbana;
  - accessi regolamentati;
  - attuazione delle soluzioni basate sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS);

- sicurezza stradale nelle aree urbane (Comunicato stampa Commissione UE, 17 dicembre 2013).

### **UE Commission helps make city journeys easier and greener**

*The European Commission is stepping up its support to towns and cities in a new "urban mobility package" adopted today. The Commission will reinforce the exchange of best practice, provide targeted financial support and invest in research and development. In addition, it is encouraging the development of "sustainable urban mobility plans" to stimulate a shift towards cleaner and more sustainable transport in urban areas.*

*Cities are home to over 70% of the EU population and account for some 85% of the Union's GDP. Most journeys begin and end in cities. In many urban areas, however, increasing demand for urban mobility has created a situation that is not sustainable: severe congestion, poor air quality, noise emissions and high levels of CO2 emissions. Urban congestion jeopardises EU goals for a competitive and resource-efficient transport system.*

*A new Eurobarometer survey published today shows that European citizens are concerned by the negative impacts of urban mobility and many of them are pessimistic about the prospects for improving mobility in their cities. A large majority consider congestion (76%), air quality (81%) and accidents (73%) to be serious problems. Less than a quarter believe that the situation will improve in the future (24%) and most believe it will stay the same (35%) or get worse (37%).*

*Vice-President Siim KALLAS, EU commissioner for mobility and transport, said: "Addressing the problems of urban mobility is one of the great challenges in transport today. With coordinated action we can be more successful. Local authorities are the key decision makers. They are best placed to take important local decisions, but they should benefit from support at national and EU level."*

*With the urban mobility package, the Commission reinforces its supporting measures in the following areas:*

- *Sharing experience and show-casing best practices: The Commission will set up in 2014 a European platform for sustainable urban mobility plans. This platform will help cities, planning experts and stakeholders to plan for easier and greener urban mobility;*
- *Providing targeted financial support: Through the European structural and investment funds, the EU will continue to support urban transport projects, in particular in the less-developed regions of the EU;*
- *Research and Innovation: The Civitas 2020 initiative in the framework of Horizon 2020 will allow cities, companies, academia and other partners to develop and test novel approaches for urban mobility. The first call for proposals was published on 11 December (MEMO/13/1131). The estimated budget for 2014 and 2015 is €106.5 Million. Civitas 2020 is complemented by the smart cities and communities European innovation partnership (€200 million for 2014 and 2015) and activities within the European "green vehicles" initiative (€159 million for 2014 and 2015);*
- *Involving the Member States: The Commission calls on Member States to create the right conditions for towns and cities to develop and implement their sustainable urban mobility plans;*
- *Working together: The Commission puts forward specific recommendations for coordinated action between all levels of government and between the public and the private sector in four areas:*
  - *urban logistics,*
  - *urban access regulation*
  - *deployment of intelligent transport system (ITS) solutions,*
  - *urban road safety (UE Commission, press release, December 17, 2013).*

## INDUSTRIA MANUFACTORY

### Vossloh-Cogifer: acquisizione di Novosibirsk

Il 21 Maggio 2013, la joint venture formata da Vossloh Cogifer e il suo partner russo SP-Technology ha vinto una gara per la privatizzazione dell'Impianto di Manovra di Novosibirsk. Con oltre 10.000 unità prodotte ogni anno e una quota di mercato superiore all'80%, Novosibirsk è il maggiore produttore russo di attraversamenti e incroci ferroviari.

Il 75% meno 2 azioni di Novosibirsk diventerà di proprietà della JV formata da SP-Technology e Vossloh Cogifer e le rimanenti quote saranno detenute dalle Ferrovie Russe (RZD). RZD ha l'87% delle operazioni di Novosibirsk. Vossloh Cogifer acquisirà una partecipazione societaria iniziale del 7,5% nella joint venture e intende incrementarla al 36,7% tramite trasferimenti di tecnologie e competenza.

“Il nostro impegno a migliorare la vita di servizio degli attraversamenti e incroci ferroviari russi e di ridurre i costi di manutenzione è il fattore decisivo che ci ha permesso di vincere questa gara di privatizzazione”, afferma says Xavier QUEMENER, Direttore dello Sviluppo del Business di Vossloh Cogifer. “Stiamo per considerare numerosi aspetti, come il progetto delle interfacce ruote/rotaie, miglioramenti dei componenti tramite l'uso, per esempio, di cuori monoblocco in manganese e intendiamo anche ottimizzare i processi di produzione dello stabilimento”.

Fondata nel 1942, Novosibirsk ha riportato nel 2012 un fatturato di 130 milioni di euro. Lo stabilimento impiega oltre 200 persone e produce l'intero fabbisogno russo di attraversamenti e incroci ferroviari nei suoi reparti di fonderia e forgiatura.

Novosibirsk produce principalmente attraversamenti e incroci ferroviari per sistemi ferroviari convenzionali di trasporto persone e di trasporto merci. Vossloh Cogifer e i team locali di Novosibirsk stanno al-

traversando varie opportunità per espandere la gamma di prodotti, per esempio con attraversamenti e incroci ferroviari ad altissima velocità (oltre 250 km/h); lo sviluppo di attraversamenti e incroci ferroviari speciali per carichi pesanti; attraversamenti e incroci ferroviari per reti di trasporto urbano e linee tramviarie in particolare e attuatori montati nelle traversine EasySwitch (Comunicato stampa Mepax per Vossloh-Cogifer, 31 ottobre 2013).

### Vossloh - Cogifer: acquisition of Novosibirsk

*On May 21, 2013, the joint venture formed by Vossloh Cogifer and its Russian partner SP -Technology has won a tender for the privatization of the Switch Plant Novosibirsk. With over 10,000 units produced each year and a market share of over 80%, Novosibirsk is the largest Russian manufacturer of crossings and railroad crossings .*

*75% minus 2 shares in Novosibirsk become the property of the JV formed by SP -Technology and Vossloh Cogifer and the remaining shares will be held by the Russian Railways (RZD). RZD has 87% of the operations of Novosibirsk. Vossloh Cogifer acquire an initial shareholding of 7.5% in the joint venture and intends incrementarla to 36.7 % through transfer of technology and expertise.*

*“Our commitment to improving the lives of service penetrations and Russian railroad crossings and reduce the maintenance cost is the deciding factor that has allowed us to win this race privatization,” says Xavier QUEMENER, Director of Business Development Vossloh Cogifer . “We are going to consider many aspects, such as the design of interfaces wheel / rail improvements through the use of components, for example, manganese -piece hearts and we also intend to optimize the production processes of the plant .”*

*Founded in 1942, Novosibirsk reported in 2012 a turnover of 130 million Euros. The plant employs over 200 people and produces the entire demand of the Russian crossings and railroad crossings in its departments*

*of foundry and forging.*

*Novosibirsk mainly produces crossings and railroad crossings for conventional rail systems to transport people and cargo. Vossloh Cogifer and local teams in Novosibirsk are also evaluating various opportunities to expand the range of products, for example crossings and railroad crossings at high speed (over 250 km/h), the development of special railway crossings and junctions for heavy loads; crossings crossings and rail transport networks and urban tramways in particular and actuators sleepers EasySwitch (Press Release Mepax for Vossloh-Cogifer, October 31, 2013).*

### ANIE-Confindustria nei mercati di Brasile e Argentina

Sono 7 le aziende italiane del settore elettrotecnico ed elettronico che nei giorni scorsi hanno partecipato a un'importante missione con destinazione Brasile e Argentina, organizzata da ANIE Confindustria in collaborazione con GSE-Progetto Corrente, e resa possibile grazie al supporto degli Uffici ICE di San Paolo e Buenos Aires. La delegazione ha incontrato i principali esponenti dell'imprenditoria locale per approfondire la possibilità di costituire joint venture e aprire la strada a future collaborazioni con le aziende dei due Paesi.

Le aziende italiane che hanno preso parte alla missione hanno fatto tappa a San Paolo dove, alla presenza dei vertici della ABINEE (Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica), hanno partecipato ad un seminario introduttivo al mercato brasiliano dell'elettrotecnica e dell'elettronica. L'incontro ha permesso di approfondire i temi relativi alle questioni legali per l'apertura di società in Brasile, alle implicazioni doganali con particolare riguardo all'importazione e, infine, alle possibilità di finanziamenti per le aziende italiane. La delegazione ha poi proseguito per Buenos Aires, con l'obiettivo di esplorare il mercato argentino con una agenda di incontri mirati con operatori locali.



- Opportunità di sviluppo per le imprese italiane in Brasile (fig. 2)

Con una crescita di circa 5 punti percentuali, nel 2012 le esportazioni italiane verso il Brasile hanno raggiunto i 5 miliardi di euro. Secondo le più recenti stime per l'anno in corso il trend dovrebbe confermarsi positivo con un rialzo a doppia cifra. Il comparto dell'elettrotecnica ed elettronica copre una quota del 7,8% sul totale delle esportazioni italiane verso il Brasile. In generale, le importazioni brasiliane nel 2012 hanno registrato una crescita del 7% circa, attestandosi a 173,5 miliardi di euro. Secondo Paese europeo fornitore è l'Italia, con una quota di circa il 3%.

Nel dettaglio, i comparti dell'elettrotecnica italiana che hanno generato più esportazioni verso il Brasile nel 2012 sono stati la produzione, distribuzione e trasmissione di energia (94,4 milioni di euro), i cavi (69,4 milioni di euro) e i trasporti ferroviari ed elettrificati (36,2 milioni di euro). Per quanto riguarda l'industria elettronica, sono prevalenti le esportazioni dall'Italia verso il Brasile di tecnologie di automazione e misura (83,5 milioni di euro), ICT (38,6 milioni di euro) e di componenti elettronici (15,1 milioni di euro).

Grazie al significativo apporto in termini di offerta tecnologica qualificata e diversificata, le imprese aderenti ad ANIE Confindustria potranno inserirsi a pieno diritto nel piano di sviluppo di cui il Governo federale si è fatto promotore. Nel 2011 il Governo federale brasiliano ha lanciato il Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2) che prevede due fasi per gli investimenti: la prima tra il 2011-14 e la seconda dopo il 2014, per un valore complessivo di 1.590 miliardi di Real (circa 680 miliardi di Euro).

Il Brasile è la più grande economia dell'America Latina e il nono maggiore consumatore di energia elettrica nel mondo. All'interno del Piano PAC 2 il settore energetico occupa un ruolo rilevante: gli investimenti complessivi previsti dal Governo brasiliano nel settore della generazione per il periodo 2011-2014 ammontano a 113,7 miliardi di Real

(pari a circa 45 miliardi di Euro), a cui si aggiungono dopo tale data 22,9 miliardi di Real (pari a circa 9 miliardi di Euro).

Altro settore strategico per le aziende italiane dell'industria elettronica ed elettrotecnica è quello dei trasporti ferroviari: la rete ferroviaria brasiliana conta di estensione di cui elettrificati. Negli ultimi anni sono stati avviati importanti progetti di investimento nel settore ferroviario, relativi sia all'ammodernamento della rete esistente sia alla realizzazione di nuove tratte. La nuova progettualità riguarda innanzitutto la realizzazione della rete ad Alta Velocità. Il servizio AV prenderà avvio nel 2020. Il progetto complessivo è attualmente suddiviso in due distinti bandi di gara: fornitura del materiale rotabile e gestione per 40 anni del servizio; definizione della società responsabile per la costruzione del progetto. L'investimento previsto è

pari nel complesso a 35 miliardi di Real (circa 15 miliardi di Euro). All'interno del PAC 2 nel 2012 sono stati avviati i lavori per la realizzazione di di nuova rete; nel complesso nella prima fase del piano sono già stati realizzati e sono ancora in fase di costruzione.

- Opportunità di sviluppo per le imprese italiane in Argentina (fig. 3)

Con un calo di sei punti percentuali rispetto al 2011, le esportazioni italiane verso il mercato argentino hanno superato il miliardo di Euro. Secondo le previsioni 2013 il trend dovrebbe ritornare positivo con una robusta crescita a doppia cifra e superiore ai dieci punti percentuali. Il comparto dell'elettrotecnica ed elettronica rappresenta una quota sul totale delle esportazioni italiane in Argentina del 9%. Con riferimento alle importazioni argentine permangono le criticità dovute alle misure restrittive adottate

**Esportazioni Italia > Brasile 2012**  
**Elettrotecnica ed Elettronica**  
(433,6 Milioni di euro)



Fonte: elaborazioni Servizio Centrale Studi Economici Anie su dati Istat  
(Fonte: ANIE - Source: ANIE)

Fig. 2 - Esportazioni Italia-Brasile 2012.  
Fig. 2 - Exports Italy - Brazil 2012.

**Esportazioni Italia > Argentina 2012**  
**Elettrotecnica ed Elettronica**  
(92,6 Milioni di euro)



Fonte: elaborazioni Servizio Centrale Studi Economici Anie su dati Istat  
(Fonte: ANIE - Source: ANIE)

Fig. 3 - Esportazioni Italia-Argentina 2012.  
Fig. 3 - Exports Italy - Argentina 2012.

dal Paese. L'Italia risulta tuttavia terzo fornitore europeo in Argentina.

In particolare, i comparti dell'elettrotecnica italiana che hanno generato più esportazioni verso l'Argentina nel 2012 sono stati la produzione, distribuzione e trasmissione di energia (30,1 milioni di euro), gli apparecchi domestici e professionali (13,7 milioni di euro) e i cavi (10,7 milioni di euro). Per quanto riguarda l'industria elettronica, sono prevalenti le esportazioni dall'Italia di apparecchi di automazione e misura (17,8 milioni di euro), ICT (5,6 milioni di euro) e di sicurezza e automazione edifici (1,3 milioni di euro).

Nell'ultimo decennio, complice il quadro economico favorevole, l'Argentina si è caratterizzata per una crescente progettualità nell'ambito delle Opere Pubbliche. Nel occasione del Bicentenario dell'Argentina è stato pubblicato un nuovo Piano Strategico al 2020 che mette in campo una molteplicità di progetti nel campo delle opere pubbliche. Questi progetti si concentrano soprattutto nel rinnovamento della rete dei trasporti (principali direttrici nazionali e collegamenti internazionali) e nel settore energetico (in particolare idroelettrico e gas naturale). Nel dettaglio, si segnalano la costruzione di linee ad Alta Velocità per un complessivo di nelle tratte Buenos Aires e Rosario e nel successivo prolungamento Rosario - Cordoba, nonché il progetto di costruzione di una rete metropolitana nella stessa città di Cordoba. All'interno del Piano Strategico al 2020 è prevista anche la realizzazione del Programa de Generación de Energía Distribuida volto a soddisfare nell'immediato il crescente fabbisogno energetico del Paese. Il piano prevede l'installazione di 40 centrali distribuite in 16 province nel territorio nazionale, in due fasi successive (*Comunicato stampa ANIE*, 11 dicembre 2013).

**ANIE-Confindustria in the markets of Brazil and Argentina**

*There are 7 companies Italian electrical technical and electronic industry in recent days that have participated in an important mission to Brazil and Argentina, organized by ANIE-Confindustria*

*in collaboration with GSE - Current Project, and made possible thanks to the support of ICE offices in San Paulo and Buenos Aires. The delegation met with leading members of the local business to explore the possibility of establishing joint ventures and pave the way for future collaborations with companies of the two countries.*

*The Italian companies that took part in the mission made a stop in Sao Paulo where, in the presence of the leaders of ABINEE (Associação Brasileira by Indústria Elétrica and Eletrônica), participated in an introductory seminar to the Brazilian market of electrical engineering and electronics. The meeting provided an opportunity to investigate issues related to legal issues for opening companies in Brazil, with particular regard to the implications customs duties and, finally, the possibility of funding for Italian companies. The delegation then went to Buenos Aires, with the aim of exploring the Argentine market with an agenda of targeted meetings with local operators.*

- *Development opportunities for Italian companies in Brazil (fig. 2)*

*With a growth of about 5 percentage points in 2012, Italian exports to Brazil totaled EUR 5 billion. According to the most recent estimates for the current year is expected to continue the positive trend with an increase in the double digits. The electrical and electronics sector covers a share of 7.8% of total Italian exports to Brazil. In general, Brazilian imports in 2012 have registered a growth of around 7%, reaching 173.5 billion Euros. Second European country supplier is Italy, with a market share of around 3%.*

*In detail, the funds that have generated more electrical Italian exports to Brazil in 2012 were the manufacturing, distribution and transmission of energy (€ 94.4 million), cables (€ 69.4 million) and transport rail and electrified (€ 36.2 million). As for the electronics industry, are prevalent exports from Italy to Brazil automation technologies and measures (€ 83.5 million), ICT (€ 38.6 million) and electronic components (€ 15.1 million).*

*Due to the significant contribution in terms of technological offering quali-*

*fied and diverse, companies belonging to Confindustria ANIE will fit right in full in the development plan to which the Federal Government has promoted. In 2011, the Brazilian federal government launched the Programa de Aceleração do Crescimento 2 (CAP 2) that consists of two phases for investment: the first between the 2011-14 and the second after 2014, for a total value of 1,590 billion Reais (about 680 billion).*

*Brazil is the largest economy in Latin America and the ninth largest consumer of electricity in the world. Within the Plan PAC 2 the energy sector occupies an important role: the total investments planned by the Brazilian government in the generation sector for the period 2011-2014 amounted to 113.7 billion Reais (approximately € 45 billion) to which are added after that date 22.9 billion Reais.*

*Other strategic sector for the Italian companies in the electronics and electrical engineering is that of rail transport: the Brazilian rail network has 29,706 km of extension of which 1121 km electrified. In recent years launched major investment projects in the rail sector, relative to both the modernization of the existing network is the creation of new routes. The new design is primarily concerned with the realization of high-speed network. The AV service will commence in 2020. The overall project is currently divided into two separate calls for tender: supply of rolling stock and management for 40 years of service; definition of the company responsible for the construction of the project. The planned investment is equal to a total of 35 billion Reais (15 billion euros). Within the CAP 2 in 2012 were started work on the construction of 113 km of new network as a whole in the first phase of the plan have already been completed 459 km and 2672 km are still under construction.*

- *Development opportunities for Italian companies in Argentina (fig. 3)*

*With a decline of six percentage points compared to 2011, Italian exports to the Argentine market exceeded one billion euros. According to the forecast 2013, the trend should return positive with robust double-digit growth and more than ten percentage points. The electrical and electronics sector rep-*

resents a share of total Italian exports to Argentina by 9%. With reference to Argentine imports remain critical due to the restrictive measures adopted by the country. However, Italy is the third European supplier in Argentina.

*In particular, the funds that have generated more electrical Italian exports to Argentina in 2012 were the manufacturing, distribution and transmission of energy (€ 30.1 million), household appliances and professional services (€ 13.7 million) and cables (€ 10.7 million). As for the electronics industry, are prevalent exports from Italy to measurement and automation equipment (€ 17.8 million), ICT (€ 5.6 million) and security and building automation (€ 1.3 million).*

*In the last decade, thanks to the favorable economic, Argentina has been characterized by an increasing projects as part of Public Works. In 2011, on the Bicentennial of Argentina has published a new Strategic Plan for 2020 which puts forward a variety of projects in the field of public works. These projects are mainly concentrated in the renewal of the transport network (main domestic routes and international routes) and in the energy sector (especially hydroelectric and natural gas). In detail, we highlight the construction of high speed lines for a total 700 km in the Buenos Aires and Rosario and the subsequent extension Rosario - Cordoba, and the planned construction of a metro network in the city of Cordoba. Within the Strategic Plan to 2020 is also provided for the creation of the Programa de Generación de Energía Distribuida designed to meet the growing energy needs of the immediate country. The plan includes the installation of 40 stations distributed in 16 provinces in the country, in two successive stages (Press Release ANIE-Confindustria, December 11, 2013).*

### VARIE OTHERS

#### L'UE triplica i finanziamenti per l'innovazione delle ferrovie

La Commissione europea ha adottato "Shift2Rail", un nuovo partenariato pubblico-privato che in-

vestirà quasi un miliardo di euro in ricerca e innovazione per accrescere il traffico passeggeri e merci sulle ferrovie europee. Pur essendo uno dei modi di trasporto più efficienti ed ecologici, oggi il treno assorbe soltanto il 10% delle merci europee e il 6% dei passeggeri all'anno.

Siim Kallas, Vicepresidente della Commissione europea e Commissario responsabile per la Mobilità e i trasporti, ha dichiarato:

"Se vogliamo attirare più passeggeri e più merci sulle ferrovie europee, il trasporto su rotaia deve rinnovarsi, per offrire servizi migliori e rappresentare una scelta interessante per un numero maggiore di clienti. Questo partenariato pubblico-privato è un grande passo avanti che promuoverà l'innovazione per ridurre i costi dei servizi ferroviari, per aumentare la capacità e per offrire ai clienti servizi ferroviari più affidabili e frequenti."

Máire Geoghegan-Quinn, Commissaria per la Ricerca e l'innovazione, ha dichiarato: "Associando i finanziamenti pubblici e privati provenienti da tutto il settore ferroviario, questo investimento consentirà all'industria di avviare un'azione importante per sviluppare tecnologie e soluzioni strategiche che contribuiscano a rafforzare la competitività delle imprese europee e a mantenere il primato europeo nel mercato ferroviario mondiale. È la perfetta dimostrazione dell'effetto leva del bilancio dell'UE a favore della crescita e dell'occupazione."

• Si passa al treno

"Shift2Rail" è un ambizioso partenariato pubblico-privato che gestirà un programma di lavoro di 7 anni: ricerca e innovazione mirate per sostenere lo sviluppo di servizi ferroviari migliori in Europa, stimolando e accelerando l'immissione sul mercato di innovazioni tecnologiche.

Con "Shift2Rail" la Commissione triplica i suoi finanziamenti alla ricerca e all'innovazione nel settore ferroviario per un totale di 450 milioni di euro (2014-2020), rispetto ai 155 milioni stanziati nel periodo precedente, cui si aggiungono i 470 milioni di euro provenienti dall'in-

dustria del settore. Gli evidenti benefici di questo approccio collaborativo di lungo termine daranno un forte impulso all'innovazione nel settore ferroviario, rispetto al precedente cofinanziamento di singoli progetti.

Shift2Rail intende ridurre fino a dimezzare il costo del ciclo di vita del trasporto ferroviario (ossia i costi relativi alla costruzione, al funzionamento, alla manutenzione e al rinnovamento dell'infrastruttura e del materiale rotabile), aumentare la capacità complessiva fino a raddoppiarla e accrescere l'affidabilità generale fino al 50% nei diversi segmenti del mercato ferroviario.

La ricerca e l'innovazione saranno incentrate su cinque aspetti:

- lo sviluppo di una nuova generazione di treni ad alta capacità affidabili ed efficienti sotto il profilo dei costi per migliorare la qualità dei servizi;
- lo sviluppo di migliori sistemi intelligenti di controllo e di gestione del traffico per aumentare la capacità e il numero di treni che circolano sulle stesse linee;
- un'infrastruttura affidabile e di elevata qualità, con binari meno rumorosi, riducendo i costi e sviluppando una manutenzione intelligente;
- lo sviluppo di soluzioni e servizi informatici innovativi per fornire servizi integrati di biglietteria e di pianificazione del viaggio;
- lo sviluppo di migliori soluzioni logistiche e intermodali per il trasporto delle merci, in modo che il treno sia meglio collegato agli altri modi di trasporto e possa competere con successo in più mercati.

La costituzione di un'impresa comune nel trasporto ferroviario, ossia il partenariato pubblico-privato "Shift2Rail", consentirà di convogliare risorse pubbliche e private sulle attività di ricerca fondamentali per realizzare lo spazio ferroviario europeo unico e per sostenere la competitività dell'intero settore ferroviario, creando posti di lavoro e incrementando le esportazioni. Il prog-

etto coinvolgerà quasi tutti i fornitori dell'industria ferroviaria europea, in particolare le piccole e medie imprese innovative, al fine di accelerare lo sviluppo di nuove tecnologie e di introdurre sul mercato. Verranno coinvolti anche gli operatori ferroviari e i gestori dell'infrastruttura per assicurare che le attività di ricerca siano in linea con le esigenze del mercato. Ad oggi, i costruttori di materiale ferroviario Alstom, Ansaldo STS, Bombardier, Siemens, Thales e CAF, nonché i gestori dell'infrastruttura Trafikverket e Network Rail hanno già confermato che contribuiranno individualmente all'iniziativa Shift2Rail con almeno 30 milioni di euro (per un totale di 270 milioni).

• **Contesto**

L'Europa si trova di fronte a sfide importanti: crescono la congestione e la domanda di trasporto, insieme alla necessità di disporre di collegamenti sostenibili per favorire la crescita economica.

Nonostante gli sviluppi positivi in alcuni mercati, il trasporto ferroviario è però fermo o in declino in molti Stati membri dell'UE. Nel trasporto all'interno dell'Unione, la quota modale del traffico passeggeri su rotaia è rimasta in media più o meno costante dal 2000, pari a circa il 6%, mentre la quota modale del trasporto ferroviario delle merci è scesa dall'11,5% al 10,2%.

Di fronte a questa realtà, la Commissione europea ha risposto su tre fronti:

1. varando un importante pacchetto di misure intese a ristrutturare il mercato del trasporto ferroviario in Europa (4° pacchetto ferroviario);
2. triplicando gli investimenti nell'infrastruttura europea dagli attuali 8 miliardi di euro a 26 miliardi per il periodo 2014-2020, con oltre l'80% di questo importo destinato al trasporto su rotaia.
3. triplicando gli investimenti in ricerca e innovazione del settore ferroviario, in particolare nell'ambito del nuovo programma "Shift2Rail" (Comunicato stampa Commissione UE, 16 dicembre 2013)

**EU triples funding for rail innovation**

*The European Commission today adopted "Shift2Rail", a new public-private partnership to invest just under €1 billion in research and innovation to get more passengers and freight onto Europe's railways. Rail is amongst the most efficient and climate-friendly forms of transport, but currently it only carries about only 10% of European cargo and 6% of passengers each year.*

*The European Commission Vice President Stijn Kallas responsible for Transport said,*

*"If we want to get more passengers and freight on Europe's railways, then rail needs provide better services and offer an attractive choice to more customers. For that to happen, rail needs to innovate. This public private partnership is a major breakthrough, it will drive innovation to reduce the costs of rail services, increase capacity and provide more reliable, frequent rail services for customers."*

*Commissioner for Research Máire Geoghegan-Quinn said: "This investment will allow for a major industrial effort, combining public and private funding from throughout the whole rail sector, to develop strategic technologies and solutions that will help to strengthen the competitiveness of European businesses and retain Europe's leadership in the global rail market. This is a perfect demonstration of the leverage effect of the EU budget for growth and jobs."*

• **Shift to Rail**

*"Shift2Rail" is an ambitious public-private partnership which will manage a 7-year work programme of targeted research and innovation to support the development of better rail services in Europe. It will develop and accelerate the bringing to market of technological breakthroughs.*

*With "Shift2Rail", the Commission is more than tripling its financing for rail research and innovation to €450 million (2014-2020) compared to €155 for the previous period. This will be matched by €470 million from the rail industry. The net gains of this*

*long term collaborative approach will give a very substantial boost to innovation in the rail industry, compared to previous co-funding of individual projects.*

*Shift2Rail aims to deliver: a reduction, by up to 50%, in the life-cycle cost of railway transport (i.e. costs of building, operating, maintaining and renewing infrastructure and rolling stock); an overall increase in capacity of up to 100%; and an overall increase in reliability of up to 50% in the different rail market segments.*

*The research and innovation will focus on five key areas:*

- *To improve the quality of services, it will focus on developing a new generation of high capacity trains which are cost-efficient and reliable;*
- *To increase capacity and get more trains running on the same lines – it will develop better intelligent traffic management and control systems;*
- *To provide reliable, high quality, infrastructure, including reducing track noise, cutting costs and developing intelligent maintenance*
- *To provide integrated ticketing and journey planners – it will develop innovative IT solutions and services;*
- *To allow rail to compete effectively in more markets, it will develop better logistics and inter-modal freight solutions, so rail can connect better with other forms of transport.*

*The establishment of a rail joint undertaking – a public-private partnership called Shift2Rail – will enable the pooling of public and private resources to focus on research activities critical to delivering the Single European Railway Area and to supporting the competitiveness of the rail sector as a whole, creating jobs and boosting exports. The project will involve virtually all of Europe's rail industry suppliers, including innovative small and medium enterprises, to accelerate the development of new technologies and bring them to the market. It will also involve rail operators and infrastructure managers in order to ensure that*



*research activities are aligned to market needs. To date, rail equipment manufacturers Alstom, Ansaldo STS, Bombardier, Siemens, Thales and CAF, as well as infrastructure managers Trafikverket and Network Rail, have already confirmed that they will each make a contribution of at least €30 million to the Shift2Rail initiative (total €270 million).*

- *Background*

*Europe is facing major challenges in terms of rising congestion, increasing traffic demand and the need to build sustainable transport connections to fuel economic growth.*

*Yet, despite positive developments in some markets, rail is stagnating or declining in many EU Member States. The modal share of passenger rail in intra-EU transport has on average remained more or less constant since 2000, at around 6%, whereas the modal share of rail freight has decreased from 11.5% to 10.2%.*

*Faced with this reality, the European Commission has responded on three fronts:*

*1. With a major package of measures to restructure the rail market in Europe (4th railway package).*

*2. Tripling investment in European infrastructure from the current 8 billion to 26 billion 2014-2020. Over 80% of this will be spent on rail.*

*3. Tripling of investment in rail research and innovation, notably under the new Shift to Rail program (UE Commission press release, December 16, 2013).*

### **Ad Atene i porti del Sud-Est Europa al centro di una conferenza internazionale**

ALOT, Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, sarà tra i protagonisti della conferenza internazionale "Sicurezza e protezione ambientale nei porti dell'UE" che segna la conclusione del progetto SEE MARINER il 10 dicembre ad Atene (GR).

La conferenza si è tenuta presso l'Autorità Portuale del Pireo e ha

visto riconfermarsi il porto di Mantova come uno dei più importanti porti a livello internazionale: quest'incontro segue infatti la conferenza tenutasi a Mantova lo scorso gennaio, che ha visto la partecipazione di un centinaio di esperti del settore provenienti da tutti il mondo. L'agenda della conferenza di Atene, a cui sono intervenuti molti portatori di interesse transnazionali, prevede la presentazione del sistema portuale mantovano, nel complesso del Sistema Idroviario del Nord Italia, da parte dello staff di ALOT, in qualità di partner attivo nel progetto SEE MARINER, Sistema integrato di monitoraggio del trasporto merci pericolose per via marittima e fluviale nel Sud-Est Europa, co-finanziato dal programma South East Europe, e iniziato nel 2011 con l'obiettivo principale di istituire il network SEE MARINER, ovvero una rete di porti marittimi e fluviali, a copertura di una vasta area del Sud Est Europeo, che migliori l'interoperabilità delle attività di monitoraggio ed aumenti l'efficacia delle operazioni di prevenzione comune dei rischi ambientali attraverso un sistema tecnologico innovativo.

ALOT ha avuto un ruolo importante nel progetto in quanto ha coordinato e sviluppato ricerca, raccolta e analisi dettagliata, a livello transnazionale, delle migliori pratiche dei sistemi di monitoraggio di trasporto marittimo, fluviale e di movimentazione e stoccaggio nei porti di merci pericolose. Questa analisi ha prodotto il "perspective study" fondamentale per creare il sistema SEE MARINER: lo studio ha identificato infatti una serie di prerequisiti fondamentali allo sviluppo della sicurezza nel trasporto marittimo e fluviale di merci pericolose, tra cui la collaborazione dei portatori di interesse, la cooperazione tra le istituzioni, il supporto del settore pubblico, la pianificazione e il design del sistema di supporto SEE MARINER e delle sue infrastrutture. Le altre attività di progetto hanno visto lo sviluppo del meccanismo di supporto per il monitoraggio del trasporto di merci pericolose ed il design dei

vari centri operativi dislocati presso i porti coinvolti nell'azione (Koper, Gyor, Venezia, Varna, Galati e Mantova), lo sviluppo e organizzazione di corsi di formazione sullo stesso sistema, rivolti agli staff operanti nei porti, e l'implementazione degli stessi centri di supporto al centro dati base del Pireo. L'ultima azione svolta ha avuto il compito di valutare le funzionalità tecniche del sistema.

A livello locale, il progetto ha quindi permesso il collegamento del porto di Mantova nel sistema informativo SEE MARINER, attraverso l'installazione di due hardware, un ricevitore AIS e un'antenna AIS, e di un software, che garantiscono all'Autorità Portuale di Mantova (gestita dalla Provincia di Mantova) informazioni in tempo reale sul traffico navi con il sistema AIS a bordo. Inserendo il porto di Mantova in questo sistema transnazionale che coinvolge 7 paesi: Grecia, Slovenia, Montenegro, Romania, Albania, Bulgaria, Italia, si è valorizzato e promosso il porto di Mantova nello scenario di trasporto sostenibile, con un impatto positivo sulla prevenzione dei rischi e sulla tutela ambientale, attraverso il monitoraggio del traffico in tempo reale, soprattutto nell'area sensibile di Valdarò e nelle diverse aree protette attorno al porto di Mantova, segnate come tali anche da Natura2000. Installando il centro di supporto al porto, con la possibilità di sviluppare il network lungo tutto il sistema idroviario, si rende inoltre questa modalità di trasporto sempre più sicura, competitiva e sostenibile rispetto anche alle altre modalità esistenti, in particolare modo quella stradale, supportando le attività realizzate finora dalla Provincia di Mantova nel settore dei trasporti, orientate sempre più a incentivare le aziende verso scelte di trasporto più sostenibili.

Il progetto SEE MARINER è quindi riuscito, a livello locale, a inserire il porto di Mantova in un raggio d'azione e prospettiva ben più ampi: l'area del Sud Est Europeo è infatti caratterizzata da una continua crescita dei tra-sporti, grande opportunità questa per il porto lombardo e

per tutto il sistema idroviario del Nord Italia che offrono enormi potenzialità infrastrutturali, ma che non vengono ancora sfruttate appieno, nel sistema di servizi e offerte del trasporto multimodale.

- Nota per il lettore: SEE MARINER

Il consorzio di progetto è composto da dodici partner: Piraeus Port Authority SA (capofila, GR), European Community Business and Innovation Center of Attika (GR), MEDITERRANEAN SOS Network (GR), Autorità Portuale di Venezia (IT), ALOT s.c.a.r.l.- Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica (IT), Luka Koper-port and logistics system, plc. (SLO), Pannon Business Network Association (HU), Union of Bulgarian Black Sea Local Authorities (BU), Romanian Inland Ports Union (RO), the Port of Bar Holding Company (ME), INTRA Institute of Transport (AL), TINA VIENNA Urban Technologies and Strategies GmbH (Observer- AT) (Comunicato stampa ALOT, 6 dicembre 2013)

### ***In Athens, the ports of South East Europe at the center of an international conference***

*ALOT Agency of East Lombardy for Transport and Logistics, will be among the protagonists of the international conference "Safety and environmental protection in EU ports" which marks the end of the project SEE MARINER on December 10 in Athens (GR).*

*The conference held at the Port Authority of Piraeus and reconfirmed the port of Mantova as one of the most important ports on an international level: in fact, this meeting follows the conference in Mantle - go last January, which saw the participation of one hundred experts from all over the world. The agenda of the conference in Athens, to be attended by many stakeholders transnational foresees the submission of the port system of Mantova, on the whole of the waterway system in Northern Italy, from the staff of ALOT, as an active partner in the project SEE MARINER, integrated monitoring of the transport of dangerous goods by sea and inland waterways in*

*South-East Europe, co-funded by the South East Europe, and started in 2011 with the main objective of setting up the network MARINER EEA, or a network of sea and river ports, covering a large area of South East Europe, which improves the interoperability of monitoring activities and increase the effectiveness of the operations of joint prevention of environmental risks through an innovative system.*

*ALOT has played an important role in the project as it has developed and coordinated the research, collection and detailed analysis, at the transnational level, best practices monitoring systems for maritime, river and handling and storage of dangerous goods in ports. This analysis produced the "perspective study" critical to creating the EEA MARINER system: in fact, the study identified a series of fundamental requirements for the development of security in the maritime and river transport of dangerous goods, including the cooperation of the carriers interest, cooperation between the institutions, the support of the public sector, planning and design of the support system MARINER EEA and its infrastructure. The other activities of the project saw the development of the support mechanism for monitoring the transport of dangerous goods and the design of the various operating centers located at the ports involved in the action (Koper, Győr, Venice, Varna, Galati and Mantova), the development and organization of training courses on the same system, addressed to staff operating in the ports, and the implementation of these support centers in the center of Piraeus data base. The last action taken has had the task of assessing the technical capabilities of the system.*

*At the local level, the project has enabled the connection of the port of Mantova in the EEA MARINER information system, through the installation of two hardware, AIS AIS receiver and antenna, and software, which provide the Port Authority of Mantova (managed by the Province of Mantova) real-time information on traffic vessels with AIS on board. By entering the harbor of Mantova in this transnational system involving 7*

*countries : Greece, Slovenia, Montenegro, Romania, Albania, Bulgaria, Italy, is valued and promoted the port of Mantova in the scenario of sustainable transport, with a positive impact on the prevention of risks and environmental protection by monitoring traffic in real time, especially in the sensitive area of Valdarò and in several protected areas around the port of Mantova, marked as such even by Natura 2000. By installing the support center to the port, with the ability to develop the network along the entire waterway system, it is also this mode of transport more secure, competitive and sustainable compared to the other existing methods, especially that road, supporting the activities carried out so far by the Province of Mantova in the transport sector, aimed at encouraging more and more companies towards more sustainable transport choices.*

*The SEE project MARINER is then managed at the local level, to enter the port of Mantova in a range and much wider perspective: the area of the South East Europe is in fact characterized by a continuous growth of transport, large this opportunity for the port Lombard and throughout the waterway system in Northern Italy which offer enormous potential infrastructure, but which are not yet fully exploited in the system of services and offers multi-modal transport.*

- Note to the reader: SEE MARINER

*The project consortium consists of twelve partners: Piraeus Port Authority SA (leader, GR), European Community Business and Innovation Centre of Attika (GR), MEDITERRANEAN SOS Network (GR), Port Authority of Venice (IT), ALOT scarl - agency of East Lombardy for Transport and Logistics (IT), Luka Koper -port and logistics system, plc. (SLO), Pannon Business Network Association (HU), Union of Bulgarian Black Sea Local Authorities (BU), Romanian Inland Ports Union (RO), the Port of Bar Holding Company (ME), INTRA Institute of Transport (AL) TINA VIENNA Urban Technologies and Strategies GmbH (Observer -AT) (Press release ALOT, December 6, 2013).*