

PROGRAMMA “SESAME”

Il Programma SESAME, “Single European Sky Implementation Plan”, lanciato da Eurocontrol con il sostegno dell’intera comunità aeronautica e della Commissione Europea, intende perseguire lo sviluppo di un moderno Sistema di Gestione del Traffico Aereo (ATM) economico, sicuro ed efficiente, in grado di accomodare i volumi di traffico aereo che si prevede raddoppieranno nei prossimi 15 anni.

Lo sviluppo del sistema aeronautico, negli ultimi 30 anni, ha visto crescere le potenzialità tecnologiche a bordo dei velivoli, in particolare quelli in uso nell’aviazione commerciale. Per contro il segmento ATM terrestre, anche a causa della frammentazione dello spazio aereo europeo in tante aree sovrastanti i territori nazionali, non ha ancora raggiunto i livelli di maturità richiesti per poter sopportare un’alta domanda di traffico, essenziale per il sostegno delle politiche economiche europee.

La legislazione Single European Sky (SES) intende rilanciare lo sviluppo del sistema del trasporto aereo, attraverso la definizione di regole di interoperabilità e l’aggregazione di porzioni di spazio aereo in Blocchi Funzionali che si estendano oltre i tradizionali confini nazionali. Il SES riconosce altresì l’esigenza di regolare i programmi di ricerca, sviluppo, validazione ed implementazione, coordinando le attività e gli investimenti che oggi avvengono in maniera frammentata, su scala nazionale o regionale, con notevoli sprechi e duplicazioni (soprattutto nel settore di Ricerca e sviluppo). Occorre trovare dei meccanismi legislativi, politici ed economici che garantiscano la convergenza dei programmi di sviluppo di tutti i paesi che aderiscono al SES, e che vadano oltre l’attuale attività di coordinamento esercitata da Eurocontrol attraverso il Piano di convergenza globale (European Convergence Implementation Plan - ECIP) e le sue estensioni nazionali (Local Convergence Implementation Plan - LCIP).

Per questo il programma SESAME è stato diviso in due fasi. La prima fase, detta di Definizione, ha come obiettivo la stesura di un Master Plan che identifichi, nel breve (2008-2013), medio (2014-2019) e lungo (2020+) periodo, tutti gli step necessari alla transizione dal sistema ATM attuale a quello del futuro.

Per l’esecuzione di questa prima fase è stato recentemente lanciato da Eurocontrol un bando di gara a cui ha risposto un Consorzio composto da 29 organizzazioni europee, rappresentanti tutto il sistema del trasporto aereo: Compagnie aeree, ATM Service Provider, Aeroporti, Industrie aeronautiche, Enti di Ricerca, Associazioni sportive e sindacali. La prima fase prevede 4000 mesi/uomo (in due anni) di attività, regolate da un contratto del valore di 60M€, 30 dei quali erogati da Eurocontrol e 30 resi disponibili dalla Commissione Europea in ambito TEN-T. L’Italia partecipa al Consorzio mediante ENAV, Selex Sistemi Integrati (Finmeccanica) e altre società più piccole, con un contributo alle attività di progetto di circa 250 mesi uomo.

A conclusione della fase di Definizione, si prevede che la Commissione Europea adotterà il Master Plan per lanciare la successiva fase di implementazione, per la quale sono previsti stanziamenti di 300M€ annui per i successivi 15 anni. Questi saranno essenzialmente dedicati alle attività di Ricerca e Sviluppo. Altre risorse evidentemente continueranno a provenire dalle tariffe di sorvolo e di terminale, per i necessari investimenti tecnologici ed infrastrutturali guidati dal Master Plan.

Per la successiva fase di Implementazione, la Commissione Europea intende proporre una struttura simile a quella già costruita per Galileo (Joint Undertaking – JU) che, sotto la supervisione del SES Committee e della EASA, coordini tutte le attività di ricerca, sviluppo ed implementazione dettate dal Master Plan.

SESAME in conclusione intende attivare un processo virtuoso in grado, secondo le previsioni, di supportare l'incremento di traffico aereo previsto nei prossimi 15 anni. Le ricadute economiche ed occupazionali sono enormi per il sistema italiano; beneficiano infatti in maniera proporzionale all'aumento dei volumi:

- in via diretta le compagnie aeree (in particolare Alitalia);
- i grandi aeroporti, molti dei quali destinati a trasformarsi in hub (in particolare Fiumicino e Malpensa); gli aeroporti regionali (in un network di tipo hub and spoke); gli indotti (società di handling, catering, commerciali, duty free ecc.);
- il turismo;
- l'industria aeronautica, settore tecnologico di nicchia, ma importante nel contesto industriale italiano.

Si pensa che il comparto industriale nazionale in particolare beneficerà di almeno il 10% l'anno del budget R&D previsto nella fase di Implementazione. ENAV, i cui introiti sono legati esclusivamente ai volumi di traffico, potrà disporre di maggiori fondi per gli investimenti tecnologici ed infrastrutturali, in linea con gli altri principali paesi europei e secondo la tempistica identificata dal Master Plan.

SESAME				
<u>Priorità</u>	Totale	stanziati fino al 2005	stanziamenti nel triennio 2006-2008	A CARICO FONDO PICO
<u>favorire ricerca e innovazione</u>	360,00	30,00	310,00	20,00
<u>adeguare infrastrutture materiali e immateriali</u>	900,00	0,00	830,00	70,00
TOTALE	1.260,00	30,00	1.140,00	90,00

Allegato

Proposta di scheda di progetto

Nome del progetto:

“Sicurezza stradale e trasporto intelligente”

Motivazioni del progetto

Esigenze da cui scaturisce la proposta di progetto

La Strategia di Lisbona è finalizzata a realizzare la crescita economica e l'occupazione attraverso un vasto programma d'interventi sulle Reti Trans-europee. L'azione del Governo Italiano nel campo delle Infrastrutture e dei Trasporti risulta coerente con gli obiettivi della Strategia di Lisbona e vuole affrontare in modo efficiente e completo lo sviluppo della mobilità del Paese, ritenendolo uno dei principali elementi chiave per lo sviluppo e la competitività.

La politica dei trasporti del Governo Italiano è volta alla sostenibilità ed al riequilibrio modale, quindi tiene in conto del fatto che la domanda di trasporto risulta squilibrata verso il modo di trasporto stradale e, per il trasporto merci, è di particolare rilievo il trasporto sulle autostrade.

Di conseguenza, si ritiene che a latere di un piano infrastrutturale che vede un forte impulso alle autostrade del mare ed alle ferrovie, sia imprescindibile che lo sviluppo di un piano che permetta di garantire l'esercizio in sicurezza delle autostrade nazionali, a partire da quelle che supportano i principali traffici di attraversamento internazionale.

Due elementi consolidano la costruzione del progetto di “Sicurezza stradale e trasporto intelligente”:

- le indicazioni strategiche della politica sui trasporti delle istituzioni Europee (Consiglio e Commissione), anche grazie al documento “integrated guidelines for growth and jobs (2005-2008)” COM(2005) 141 final - 2005/0057 (CNS)
- gli obiettivi del Ministero Italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti in vista di un trasporto su strada più sicuro ed efficiente.

La valutazione della coerenza con gli obiettivi strategici di Lisbona è stata effettuata utilizzando il la proposta di decisione del Consiglio n. COM 141 del 12 aprile 2005, in cui si individuano le linee guida per la formazione dei piani di azione per assicurare in ciascun Paese della Comunità lo sviluppo e la crescita dell'occupazione.

In questo scenario, il progetto “sicurezza stradale e trasporto intelligente” si colloca tra le proposte per il piano per la competitività riguardante i progetti prioritari italiani appartenenti alle reti transeuropee TEN-T, integrandosi in modo organico con gli altri progetti proposti e con gli obiettivi delle linee guida.

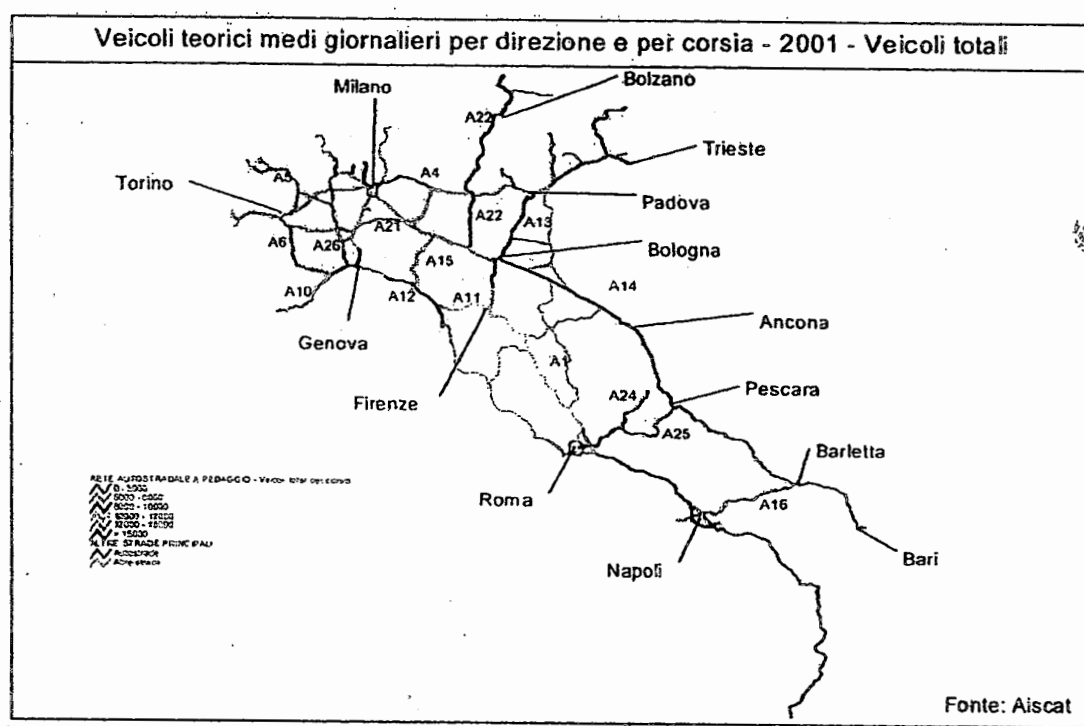
Stato dell'arte:

Descrizione dello stato dell'arte nazionale sui temi affrontati nel progetto

Sull'asse Lisbona — Lione — Torino — Milano — Trieste — Lubiana - Budapest verso Kiev (CORRIDOIO V), l'obiettivo delle opere della legge obiettivo si prefiggono di riequilibrare la domanda attualmente concentrata sulle autostrade ed in particolare nel tratto con il confine

francese sui valichi del Monte Bianco, del Frejus e di Ventimiglia. D'altra parte non si può non tenere conto del fatto che il traffico è attualmente, in 24 milioni di tonnellate su strada e circa 8 su ferrovia, e quindi, non si può prescindere dalla esigenza di promuovere la sicurezza e l'efficienza della rete più trafficata.

Il progetto "sicurezza stradale e trasporto intelligente" vuole dare una risposta a tale esigenza, ponendo peraltro, le basi per un collegamento più efficiente del modo di trasporto stradale con le altre modalità di trasporto, contribuendo in modo sensibile all'occupazione attraverso l'impatto nella fase di cantiere di realizzazione delle grandi opere, comportando poi nella fase di esercizio una importante leva di incremento dell'efficienza del trasporto stradale con miglioramento della sicurezza (e relativa riduzione di costi esterni del trasporto di merci e persone), riduzione della congestione ed ottimizzazione dei flussi di trasporto su strada.



In particolare, l'attuazione del piano italiano per le reti TEN-T contribuisce alle seguenti azioni macroeconomiche:

- azione n. 3: promuovere un'efficiente allocazione delle risorse attraverso il miglioramento dell'accessibilità alle attività economiche e produttive sul territorio: su questo punto il progetto viene a migliorare la fruibilità della rete autostradale che risulta quella che di fatto risulta la scelta modale ad oggi predominante;
- azione n. 4: promuovere una più elevata coerenza tra politiche macroeconomiche strutturali: l'azione Italiana sviluppata tramite la "legge obiettivo", quindi piano di lancio di nuove infrastrutture, trova un obiettivo e coerente contraltare nello potenziamento dei sistemi di sicurezza e nello sviluppo di misure per il miglioramento dell'esercizio. Inoltre con il progetto

in questione vengono intraprese misure che sostengono la struttura macroeconomica con un supporto ad infrastruttura fissata della flessibilità della domanda di trasporto in aumento,

alle seguenti azioni microeconomiche:

- azione n. 7: finalizzata ad estendere ed approfondire il mercato interno: vengono sviluppate azioni che tendono a sviluppare le best practice della gestione stradale, con conseguente miglioramento delle tecniche e tecnologie disponibili sul mercato domestico, con conseguenti ricadute anche sul mercato delle reti della viabilità minore. Quindi va considerato come un piano d'azione trasversale in grado di realizzare obiettivi quali: a) apertura di nuovi mercati commerciali, interni ed esterni al territorio comunitario; b) sviluppo dell'industria per quanto attiene lo sviluppo delle nuove tecnologie.
- azione n. 8: assicurare una migliore competitività dei mercati aperti alla concorrenza: il costo del trasporto si ripercuote in modo orizzontale sull'intera catena industriale, una più efficiente gestione dell'insieme delle reti più trafficate incide in modo positivo sull'intera capacità industriale.
- azione n. 11: che consiste nell'estendere, migliorare e realizzare la rete dei progetti cross-border: il progetto si concentra su una estesa di circa 3500 km di rete autostradale da cui emergono per rilevanza un insieme di collegamenti di notevole spicco per il traffico cross-border quali gli attraversamenti alpini della Val di Susa, della Val D'Aosta e del Brennero, nonché l'attraversamento Padano cisalpino di competenza del corridoio paneuropeo n° 5.

alla seguente azione per lo sviluppo:

- azione n. 22: promuovere una espansione ed un miglioramento degli investimenti sul capitale umano: lo sviluppo di nuove tecniche e soprattutto i nuovi modelli organizzativi di gestione delle infrastrutture richiedono si ripercuotono in modo positivo sulla qualità delle risorse umane, anche tramite azioni di formazione ed informazione delle stesse.

Descrizione dello stato dell'arte internazionale sui temi affrontati nel progetto

Il trattato sull'Unione Europea, a partire dalla revisione di Maastricht (7 febbraio 1992) contiene al titolo XII la nozione di "reti transeuropee", nozione istaurata con il seguente obiettivo: "... e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia". Detto obiettivo è tuttora presente nel trattato dell'Unione al titolo XV (secondo una modifica ratificata con il trattato di Amsterdam).

Con questo obiettivo strategico, l'Unione Europea si è impegnata a:

- stabilire un insieme di orientamenti che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee, individuando progetti di interesse comune;
- intraprendere ogni azione che si riveli necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche;
- appoggiare progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri.

Quanto sopra, congiuntamente ad altri elementi innovativi della politica europea delle reti, ha contribuito a rafforzare, dall'inizio degli anni '90, l'interesse della Commissione Europea per i collegamenti transfrontieri e per l'eliminazione di colli di bottiglia e le discontinuità presenti sulle reti.

Tale politica ha avuto una accelerazione nel luglio 1996 con l'adozione, da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio dei Ministri, degli Orientamenti per lo sviluppo delle reti transeuropee, le cosiddette reti TEN.

Un primo punto chiave per il conseguimento delle reti TEN è l'interconnessione fisica delle reti dei vari paesi e tra i vari modi di trasporto.

Il secondo punto cardine degli orientamenti comunitari è la garanzia dell'interoperabilità delle reti. Questa è forse una delle maggiori sfide per i prossimi anni: sfida che vale certamente per l'infrastruttura fisica, ma ancor di più per le questioni organizzative e di applicazione della telematica. L'azione sinergica della Comunità e degli Stati membri non si basa soltanto sull'eliminazione delle barriere tecniche, ma anche sulla semplificazione delle procedure amministrative che sono talvolta delle barriere ancora più difficili da rimuovere rispetto a quelle tecniche.

Infine, un altro compito importante è quello di promuovere prioritariamente metodologie atte alla riduzione dell'inquinamento, grazie anche all'uso di sistemi di trasporto intelligenti, in grado di migliorare la gestione del traffico riducendo, per esempio, il numero dei Tir viaggianti, a vuoto che, mediamente, in Europa raggiungono il 25%, cioè un quarto del traffico totale.

Secondo gli obiettivi strategici, la rete deve divenire il più omogenea possibile, nonché efficiente dal punto di vista dell'ottimizzazione del rendimento di trasporto. D'altra parte il rigore necessario ai bilanci degli Stati Membri ed i vincoli ambientali, oggi, rendono inopportuno il far fronte al crescere della domanda di trasporto solo attraverso l'inevitabile costruzione di nuove strade e l'adeguamento delle attuali. Lo sviluppo delle telecomunicazioni e della trasmissione dati applicate al settore dei trasporti offrono infatti l'opportunità di un migliore utilizzo della capacità attuale e di quella futura della rete stradale, migliorando anche il comfort di viaggio e le condizioni di sicurezza.

Obiettivi e risultati attesi

Obiettivi generali e specifici del progetto

Il progetto "sicurezza stradale e trasporto intelligente" prevede l'implementazione di misure infrastrutturali per il miglioramento della sicurezza della rete autostradale italiana compresa nelle reti TEN-T.

I miglioramenti dell'infrastruttura fissa riguardano sistemi attivi e passivi per il miglioramento dell'infrastruttura con impatto sulla circolazione e sulla relativa sicurezza quali ad esempio: miglioramento delle barriere di sicurezza, adeguamento delle gallerie stradali secondo le indicazioni della direttiva 2004/54/CE, sistemi di trasporto intelligenti e relative infrastrutture di base (sistemi di telecomunicazione, pannelli a messaggio variabile, sale radio, impianti di chiamata soccorso, sistemi di diffusione delle informazioni agli utenti, sistemi di monitoraggio del traffico e delle condizioni ambientali, sistemi di esazione del pedaggio, ecc.), impianti ed opere per il miglioramento della sostenibilità del trasporto stradale, misure organizzative di miglioramento dell'esercizio e di coordinamento tra enti ed amministrazioni interessate alla gestione della rete stradale.

In sintesi, i quattro obiettivi a valore aggiunto Europeo alla base del progetto "sicurezza stradale e trasporto intelligente" sono:

- **Il concetto di Corridoio:**
il progetto tende a garantire la fruibilità ottimale del servizio offerto su un corridoio di grande rilevanza per il traffico europeo;
- **L'aumento della sicurezza:**
sono parte del progetto interventi mirati alla realizzazione ed al miglioramento degli standard di sicurezza della circolazione;
- **L'intermodalità:**
il progetto, attraverso mirati all'ottimizzazione organizzativa di un interporto, intende promuovere una collaborazione tra gestori stradali e gestori intermodali, in vista di una sempre più efficace integrazione dei diversi modi di trasporto;
- **L'armonizzazione dei servizi:**
il progetto prevede un corretto collegamento di infrastrutture e servizi a valore aggiunto, nell'ottica di creare un ponte fra servizi dei paesi confinanti, fatto che contribuisce alla creazione dello spazio comune europeo.

Il progetto vede la partecipazione dei grandi operatori stradali e delle infrastrutture intermodali, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle altre istituzioni interessate al miglioramento della sicurezza stradale ed all'incremento dell'efficacia e dell'efficienza del trasporto su gomma.

Descrizione di eventuali progetti già finanziati di cui il progetto costituisce una possibile evoluzione

Al fine di consolidare il concetto di "spazio unico europeo" e di lanciare le realizzazioni in ambienti con forti necessità di integrazione, la Commissione Europea ha definito le Euro-regioni, aree insistenti su confini nazionali e che quindi si prestano facilmente a soluzioni omogenee di implementazione. In queste aree, la realizzazione di servizi omogenei è giudicata cruciale per il miglioramento della rete stradale, della sicurezza del traffico, della qualità di monitoraggio e controllo dell'ambiente.

I progetti insistenti su queste aree sono chiamati progetti Euro-regionali: essi non hanno scopo di ricerca, ma sono progetti specificamente dedicati allo sviluppo ed applicazione della telematica applicata ai trasporti stradali con compiti di realizzazione.

I progetti Euro-regionali operano sulla rete stradale trans-Europea (TEN-T). Sono progetti orientati al miglioramento delle infrastrutture esistenti attraverso lo sviluppo di sistemi di gestione del traffico e di soluzione dei problemi di sicurezza e congestione. Operano con investimenti indirizzati al monitoraggio, fondamentale ed indispensabile per una migliore ed efficace gestione del traffico, sia in condizioni di normalità sia nelle gestioni di crisi, all'uso delle nuove tecnologie telematiche utili ad un migliore funzionamento dei servizi, alla implementazione di specifiche attività che abbiano come finalità la puntuale e corretta informazione verso gli utenti, al miglioramento dei servizi di emergenza, allo studio della armonizzazione dei servizi su scala Europea.

L'insieme dei progetti Euro-regionali raggruppati nel programma "TEMPO" (for Trans-European intelligent transport systeMs PrOjects) sono stati inseriti nel Programma Indicativo e Multi-annuale (MIP), lanciato dalla Commissione Europea quale piano di co-finanziamento per il periodo da 2001-2006, ideato per incentivare tra l'altro anche lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti. I progetti sono stati finanziati utilizzando il bilancio delle reti di trasporto trans-europee.

L'Italia partecipa a due progetti Euro-regionali: SERTI, CORVETTE e CONNECT, il primo riguardante l'area nord-occidentale, il secondo l'area italiana nord-orientale ed il terzo l'Italia, l'Austria ed i nuovi Stati Membri dell'Unione.

La partecipazione italiana ai progetti Euro-regionali è guidata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Partecipano al progetto con propri contributi tecnici anche il Ministero dell'Interno, le principali Concessionarie autostradali presenti nell'area di riferimento e la SINA.

I progetti euro-regionali di interesse italiano hanno l'obiettivo di studiare, progettare, implementare ed installare servizi e sistemi ITS secondo un approccio volto a:

- definire e realizzare un framework comune che consenta l'interoperabilità di servizi, dati ed informazioni omogeneizzando standard e procedure;
- stimolare un dispiegamento sistemico di tali sistemi sulle reti TERN;
- promuovere la sicurezza stradale;
- contribuire alla convergenza tra pianificazione internazionale, nazionale e regionale per favorire la diffusione della società dell'informazione nel settore del trasporto su strada in Europa.

Il successo dei progetti non è pertanto dimostrato solo dalla quantità e qualità di realizzazioni che sono state completate, quanto piuttosto dallo sviluppo di attività coordinate di servizi telematici nell'area di riferimento, servizi che, in vacanza di tale progetto si sarebbero realizzati in ordine sparso nello spazio e nel tempo.

Sinergie possibili (integrabilità, riuso, complementarità) con altre iniziative e/o progetti nazionali e internazionali

Il tratto italiano del sistema infrastrutturale del Corridoio V si collega agevolmente nella parte occidentale, al sistema portuale alto tirrenico, costituito dall'insieme dei porti e delle relazioni marittime che insistono sui Mari Ligure e Tirrenico, in un arco geografico che va dal confine francese al litorale della Toscana nord-occidentale, nella parte orientale con il sistema portuale dell'Alto Adriatico in un arco geografico che va dal confine sloveno al litorale marchigiano. Il sistema portuale alto adriatico peraltro costituisce la gateway che consente il collegamento marittimo con i porti dell'Est europeo, nell'ambito delle Reti Transeuropea di trasporto.

Appare evidente come il progetto in questione "sicurezza stradale e trasporto intelligente" insistente sull'area italiana del Corridoio V possa interfacciarsi positivamente con i progetti riguardanti le "Autostrade del Mare" e le attività sviluppate dal programma "Marco Polo", permettendo di migliorare la connessione e l'intermodalità strada-mare, strada-ferrovia. L'importanza di sviluppare sinergie con i centri intermodali insistenti nell'area di riferimento

porterebbe ad una migliore gestione del traffico merci, rendendo più agevole e veloce le procedure di passaggio da una modalità all'altra.

C'è da sottolineare come il settore dei trasporti, inteso come rete delle infrastrutture, tecnologie innovative e servizi logistici, rappresenti un settore strategico di intervento il cui obiettivo è strumentale alla realizzazione di altri obiettivi nei settori correlati.

Risultati verso l'utenza finale (cittadini) in termini di:

- attuazione di normative esistenti
- fornitura di nuovi servizi
- miglioramento della qualità del servizio

I benefici del progetto si articolano in:

- riduzione dei costi di congestione;
- riduzione dell'incidentalità;
- riduzione dei consumi di carburanti;
- riduzione degli impatti ambientali e dei costi esterni del trasporto stradale
- incremento del mercato interno ed esterno su filoni di alto profilo tecnico e tecnologico

Valutando il solo impatto sul costo della congestione dell'informazione all'utenza sviluppata a valle di una completa catena di monitoraggio, elaborazione e diffusione delle informazioni se ne deduce:

* proiezione basata su studi effettuati da: U.S. Department of Transportation (DOT).

** elaborazione su dati CNR.

Descrizione del progetto

architettura tecnico-organizzativa

Il progetto "sicurezza stradale e trasporto intelligente" interessa la rete autostradale italiana, a

Valorizzazione costi/benefici	
Stima veicoli effettivi medi giornalieri sulla rete coinvolta	1.357.105
Guadagno in termini di tempo ottimizzato con sistemi implementati per informazione utenza.	30 min/transito
Proiezione veicoli mensili interessati dal sistema*	1.085.684
Costo medio orario congestione**	16,38€
TOTALE guadagno annuale	106.723.851 €

partire da quella transfrontaliera del Nord-Italia, parte della rete TEN (Trans European

Network), e si mira al miglioramento della gestione e della sicurezza stradale sui corridoi Est-Ovest e nord-sud di interesse europeo (corridoi pan-europeo n. 5, n. 1, n. 8).

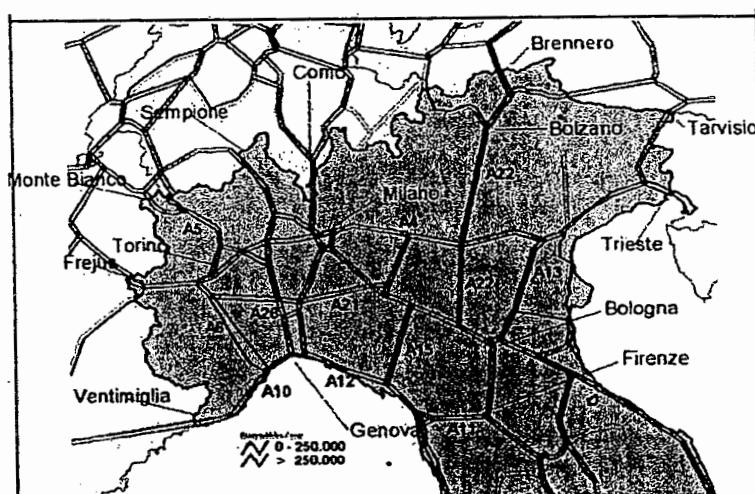
La scelta di questi corridoi non è casuale, ma tende a massimizzare il valore aggiunto europeo: infatti include assi di importanza strategica per il sistema trasporti e comprende importanti collegamenti trans-frontalieri, che collegano l'Italia con la Francia, la Svizzera, l'Austria e la Slovenia.

Inoltre si viene a migliorare la sicurezza, l'efficienza e la sostenibilità del trasporto stradale sugli itinerari stradali transalpini e padani cisalpini che vengono ad interessare aree particolarmente sensibili dal punto di vista territoriale e sociale.

I collegamenti di riferimento sono certamente le reti stradali, ma si articolano su un territorio che vede interazioni con le reti ferroviarie, portuali, aeroportuali ed intermodali che sono di sicuro spicco a livello europeo.

I collegamenti transfrontalieri stradali e ferroviari si sviluppano attraverso l'arco alpino e rappresentano una criticità del sistema dei trasporti europei per la modesta presenza di itinerari alternativi, per la limitata capacità intrinseca e per la sensibilità degli ambienti attraversati. "Sicurezza stradale e trasporto intelligente" si pone l'obiettivo di ottimizzare la gestione dell'infrastruttura stradale principale.

Il seguente schema rappresenta il carico sulla rete del nord Italia del traffico di attraversamento transfrontaliero (fonte Trans-Alps/SINA):



Il progetto mira inoltre all'innalzamento dei livelli di sicurezza, all'armonizzazione dei servizi che riguardano la sezione italiana del corridoio, seguendo gli stessi criteri sviluppati al livello Europeo al fine di assicurare l'uniformità delle realizzazioni sulla Rete Stradale Trans-European (Trans European Road Network, TERN).

Tempi

tempi di realizzazione (in mesi solari)

36 mesi

Costi

costi stimati per la realizzazione del progetto

Valutando l'estensione del progetto a 1500 km circa della rete autostradale nord-Italia, che copra il corridoio V, i tre principali collegamenti con la Francia (Ventimiglia, Val di Susa, Val d'Aosta), ed il collegamento con il Tirreno, si sviluppa un costo complessivo come indicato nella seguente tabella:

	<i>costi (M€)</i>	<i>autofinanziamento</i>	<i>supporto (M€)</i>
3 anni - rete coinvolta nord Italia circa 1500 km			
Ottimizzazione congestione ed ITS	48.000	40.320	7.680
Sicurezza Stradale	110.000	92.400	17.600
Sostenibilità, Ambiente e Logistica	90.000	75.600	14.400
TOTALE	248.000	198.400	39.680
Finanziamento: rapporto costi Studi/Implementazioni: 15%-85%			
Implementazioni (finanziamento 10%)	210.800	189.720	21.080
Studi (finanziamento 50%)	37.200	18.600	18.600
TOTALE	248.000	198.400	39.680

Il programma europeo di navigazione satellitare - Galileo

GALILEO è il progetto destinato a creare un sistema satellitare europeo di navigazione e di posizionamento, compatibile con i sistemi già esistenti, GPS (americano) e GLONASS (russo) ma capace di competere in particolare con il GPS.

Il programma, che è svolto in collaborazione tra Comunità ed Agenzia Spaziale Europea (ESA), attualmente trovasi nella fase di sviluppo, avviata concretamente nel giugno 2003 con la costituzione dell'impresa comune incaricata della sua gestione ed istituita dal regolamento 876/2002. Da notare che l'impresa comune nel settembre 2003 ha indetto la gara per la scelta del concessionario privato che dovrà gestire il sistema Galileo nelle fasi successive di spiegamento e operativa, gara che dovrebbe portare nel corso del secondo semestre 2004 alla scelta della migliore offerta.

Il costo della fase di sviluppo, che dovrebbe essere completata entro il 2005, è di 1100 milioni di Euro con partecipazione paritetica di Comunità ed ESA. I fondi comunitari per detta fase sono reperiti nell'ambito del budget assegnato ai progetti prioritari della rete transeuropea dei trasporti (TEN), nell'ambito delle attuali prospettive finanziarie.

Alla fase di sviluppo faranno seguito la fase di spiegamento e quella operativa commerciale: il costo previsto della fase di spiegamento è di 2100 milioni di Euro, che secondo le indicazioni del Consiglio dovrebbe essere coperto per due terzi dal settore privato: La fase operativa in teoria dovrebbe essere a carico del privato concessionario.

La proposta di regolamento di cui alla Comunicazione della Commissione n. 477 del 14 luglio u.s., che mira a definire le modalità di contribuzione finanziaria all'attuazione del programma Galileo, si caratterizza per due aspetti, uno istituzionale ed uno finanziario.

Parte istituzionale:

Il Consiglio Trasporti dell'11 giugno 2004 ha approvato il regolamento che crea l'Autorità di vigilanza, che succederà all'impresa comune come proprietario del

sistema Galileo, la cui costruzione e gestione sarà affidata al concessionario prescelto alla fine della gara attualmente in corso.

Tra i compiti principali di detta Autorità rientrano, fra l'altro, la gestione e l'utilizzazione dei fondi comunitari specificamente assegnati al programma, come è confermato nell'art. 4 della proposta di regolamento, che disciplina anche le modalità di attribuzione dei sussidi annuali.

Il regolamento istitutivo dell'Autorità, peraltro non ancora entrato in vigore, assegna la relativa responsabilità al suo Consiglio di Amministrazione, che è composto di un rappresentante per ogni Stato Membro e di un rappresentante della Commissione.

Parte finanziaria:

La novità introdotta dalla proposta di regolamento è la creazione di una linea di bilancio apposita per il progetto Galileo indipendente da quella dei progetti TEN, in considerazione della maturità del progetto e della sua dimensione nonché dell'esigenza di garantire trasparenza e rigore finanziario.

La somma proposta dalla Commissione per il periodo coperto dalle prospettive finanziarie (2007-2013) è di un milione di euro, di cui 500 sono destinati a fornire il contributo pubblico per il costo della fase di spiegamento per il 2007.

Gli altri 500 milioni sono finalizzati a co-finanziare le attività di lancio commerciale della fase operativa, con somme annuali decrescenti dal 2008 fino al 2011.

Da notare che nell'ambito delle attuali prospettive finanziarie è già prevista per il 2006 la somma di 200 milioni di euro da destinare a Galileo e ciò motiva l'indicazione di 500 milioni di euro per la fase di spiegamento.

L'entità del co-finanziamento della fase operativa ha valore indicativo in quanto dipenderà dal negoziato che precederà la firma del contratto di concessione, prevista alla fine del 2005.

La conferma di tali cifre è altresì subordinata alla prevista decisione del Consiglio Trasporti che a dicembre 2004 dovrebbe essere assunta sul prosieguo del progetto

e sull'ammontare della contribuzione comunitaria nelle fasi di spiegamento e operativa.

E' ragionevole prevedere che la trattazione della proposta di regolamento in oggetto sia svolta contestualmente alle discussioni che seguiranno alla presentazione in ottobre della Comunicazione della Commissione sulla cui base il Consiglio Trasporti sarà chiamato a decidere.

Dipartimento per l'Innovazione e le Tecnologie

Indice delle schede

I GRANDI PROGETTI PER L'INNOVAZIONE, LA CRESCITA E L'OCCUPAZIONE

1. Progetto Scegli Italia
2. Una piattaforma per l'integrazione dell'infomobilità
3. Programma per la Sanità Elettronica
4. Diffusione delle banche dati pubbliche
5. Verso il governo agile – trasformare la p.a. italiana
6. Infrastruttura nazionale per l'accesso e lo scambio dei dati territoriali

LE INIZIATIVE IN CORSO

7. Progetto Rai-Alfabetizzazione
8. Progetto PC ai giovani
9. Progetto PC alle famiglie
10. Progetto PC ai docenti
11. Piano integrato per formare la società del Sud all'uso della rete
12. E-learning negli istituti penali minori
13. Nuove tecnologie e disabilità
14. Progetto "Un cappuccino al giorno"
15. Carta Nazionale dei Servizi
16. Carta Operatore Sanitario
17. Centri di accesso pubblici ai servizi digitali avanzati (CAPSDA)
18. Sistemi avanzati di connettività sociale (SAX)
19. Progetto CIPE-scuola
20. Progetto E-inclusion
21. Bando tematico per l'innovazione nelle PMI
22. Venture capital e capitalizzazione di nuove imprese innovative
23. Bandi tematici per R&S
24. Distretti digitali nel Mezzogiorno – Tessile
25. Distretti digitali nel Mezzogiorno – Agroalimentare
26. Programma "ICT per l'eccellenza dei territori"
27. Accesso al credito per le PMI per i progetti complessi di innovazione tecnologica – Fondo di Garanzia
28. Fondo per la partecipazione al capitale di rischio di imprese High-Tech
29. Strumenti per la promozione del trasferimento tecnologico – Voucher
30. Base dati CNR-Confartigianato
31. Fondo rotativo per l'innovazione tecnologica
32. E-government a livello locale – prima fase di attuazione
33. E-government a livello locale – seconda fase di attuazione
34. Centri territoriali per l'aggregazione dei processi d'acquisto (CAT)
35. Centri di servizio territoriali per l'e-government nei piccoli e medi comuni (CST)
36. Lotta agli sprechi
37. Digitale terrestre

LINEA DI INTERVENTO P.I.C.O. n.4
Adeguamento infrastrutture materiali e immateriali

1. SCEGLI ITALIA

1. MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

Il turismo è una delle principali industrie del Paese. La ricchezza dell'offerta, in termini paesaggistici, culturali, etnici, eno-gastronomici, non trova sempre adeguata valorizzazione a causa della difficoltà di accesso alle informazioni che la descrivono e caratterizzano, della limitata cultura degli operatori turistici, della carenza e frammentazione delle iniziative. Poter sfruttare pienamente le opportunità offerte dai moderni sistemi di organizzazione e gestione delle conoscenze può costituire una occasione di rilancio per il settore, specie nel Mezzogiorno d'Italia.

Il Comitato dei Ministri per la società dell'informazione, consapevole dell'esigenza di una iniziativa strategica a valenza nazionale nel settore del turismo, ha approvato, nella seduta del 16 marzo 2004, il Progetto "Scegli Italia" che consiste:

- a. nella realizzazione e gestione di una piattaforma tecnologica per l'aggregazione, l'organizzazione e la gestione delle conoscenze nel settore turistico a livello nazionale;
- b. nella digitalizzazione e/o standardizzazione di contenuti descrittivi dell'offerta, al fine di alimentare la piattaforma secondo modalità e standard diversificati a seconda della natura dei medesimi (nazionale, regionale, locale) e dei settori di afferenza;
- c. nella promozione, in particolare all'estero, del settore turistico attraverso il Portale "Italia.it".

L'importanza dell'iniziativa è stata sottolineata nell'ambito della legge 80/05 che, all'art. 12, ha dettato disposizioni per la sua accelerazione.

Al fine di garantire una disponibilità ampia di informazioni e di servizi localizzati sul territorio, in coerenza con le linee guida e gli standard tecnologici e qualitativi propri della Piattaforma Digitale del portale Italia.it, sono auspicabili e altresì necessarie iniziative "bottom-up" tendenti alla valorizzazione dell'offerta turistico-culturale locale, non solo in termini di innovazione tecnologica ma anche e soprattutto in termini di aggregazione, organizzazione e certificazione.

Il presente progetto propone il finanziamento di soluzioni organizzative e tecnologiche miranti alla valorizzazione, all'aggregazione ed al coordinamento dell'offerta turistica nazionale da realizzarsi nell'ambito di comprensori virtuali turistici caratterizzati da elementi unificanti di tipo culturale, paesaggistico, etc., e comunque più in generale di tipo tematico-territoriale.

Tali iniziative sono coerenti e sinergiche con il progetto Scegli Italia e saranno "integrate" nella piattaforma nazionale del portale Italia.it. Nel prosieguo indicheremo tali comprensori turistici col termine di Destination Management System locali (d'ora in avanti indicati anche come "DMS").