



Prodi: Linee ferroviarie e le autostrade del mare, l'asse portante del piano europeo

Bruxelles, arrivano le priorità per la TEN-T

Ecco: come, dove, quando e perché si svilupperà la rete transeuropea di trasporto



Ad oggi la Commissione Europea sottolinea di dichiarare di interesse comunitario una serie di progetti per un valore di 220 miliardi di euro. L'ampliamento dei grandi assi verso i futuri Stati membri tiene conto del rapporto del Gruppo Ten-T che rivoluziona le regole finanziarie per consentire un cofinanziamento più elevato delle tratte transfrontaliere dei progetti prioritari. Il costo stimato di realizzazione di tutti i progetti ammonta a circa 220 miliardi di euro fino al 2020, 80 miliardi dei quali saranno spesi entro il 2006 per i progetti più avanzati. Il 20% dell'importo totale potrebbe essere finanziato dal settore privato, mentre il resto dovrà provenire dai bilanci nazionali e da quello della Comunità, in particolare nel quadro delle prospettive finanziarie dopo il 2006. Il costo totale di realizzazione della rete transeuropea di trasporto, compresi i progetti di interesse comune non classificati come prioritari dovrebbe consentire risparmi di tempo per un valore di 8 miliardi di euro l'anno. «Sono reti di trasporto transeuropee: in primo luogo le linee ferroviarie e le autostrade del mare, l'asse portante del piano europeo per la crescita annunciata - ha detto in una sua dichiarazione il presidente della Commissione Ue, Romano Prodi - Queste linee di comunicazione - ha poi aggiunto Prodi - dovrebbero essere sufficienti a far decollare le infrastrutture dell'Europa del futuro». Il costo totale previsto è una cifra ragguardevole, 220 miliardi di euro, per 29 progetti prioritari, alcuni già noti come Galileo, molti dei quali linee ferroviarie, ma anche iniziative nell'energia e nelle telecomunicazioni, in particolare nei progetti di banda larga. A regime, la rete Ten potrà contare su 75.200 km di strade, 78.000 km di linee ferroviarie, 330 aeroporti, 270 porti marittimi inter-

nazionali e 210 porti per la navigazione interna. In conclusione due sono le cose da fare: completare entro il 2010 cinque dei progetti approvati al Consiglio di Essen, che nella maggior parte dei casi dovrebbero essere ultimati entro il 2007.

L'altra necessità è avviare 22 nuovi progetti prioritari entro il 2020 nell'Unione Europea allargata. Si prevede che 18 di questi progetti saranno operativi entro il 2020. Per quanto riguarda il nostro paese sono due i progetti italiani che hanno ricevuto la massima priorità e sono stati infatti inseriti nell'elenco 0: l'aeroporto di Malpensa, i cui lavori sono ormai terminati, e la parte franco-italiana del Corridoio V, in particolare la linea ad alta capacità Torino-Lione e il suo proseguimento fino a Trieste. La linea ferroviaria che dovrà collegare Napoli con Reggio Calabria e Palermo, all'interno della quale rientrerebbe il progetto del ponte sullo Stretto di Messina, è stata sì inserita tra i progetti da realizzarsi entro il 2020, ovvero nell'ultimo dei 4 elenchi previsti, quello, per intenderci, che contiene i progetti "importanti per la coesione territoriale". Forti in questo senso i segnali guida dall'Unione Europea: «Prima di dedicarsi ad operazioni infrastrutturali di dubbia efficacia e redditività, si proceda rapidamente alla realizzazione del Corridoio V, vitale per ridurre le strozzature dei corridoi alpini». Quattro le grandi opere a cui l'Italia è direttamente interessata: 1) ferrovia Lione-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest; 2) ferrovia Berlino-Verona-Napoli/Milano-Bologna; 3) ferrovia Lione/Genova-Basilea-Duisberg-Rotterdam-Anversa; 4) ponte sullo Stretto di Messina. A queste, si aggiungono le autostrade del mare adriatico-ionica e tirrenica. L'investimento per i nuovi progetti è di 235 miliardi di euro.

EDITORIALE

Nei suoi primi quarant'anni di attività, l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni ha operato sia attraverso la realizzazione di importanti convegni internazionali, sia attraverso la promozione e la realizzazione di studi e ricerche, per far crescere la consapevolezza dell'importanza di Informatica, Telecomunicazioni e Trasporti, le tre parole chiave della crescita mondiale dell'inizio del terzo millennio, indicate dal noto futurologo statunitense John Naisbitt nel suo saggio "Megatrends 1982". L'IIC, a partire dal 2000, mantenendo inalterato l'impegno nell'organizzazione di importanti manifestazioni congressuali, ha orientato la sua attività verso quattro obiettivi prioritari: anzitutto e preliminarmente, mantenere e rafforzare la già sottolineata affermazione nell'ambito delle telecomunicazioni e della "Information and Communication Technology"; contemporaneamente, far nuovamente crescere, nell'ambito generale della sua attività (convegni, ricerca, formazione) il peso dei trasporti, ove possibile, con un riguardo speciale alla promozione della cultura marittima, mercantile, navale e navalmeccanica; intensificare l'impulso alle attività di ricerca e formazione preferibilmente in collaborazione con l'Università e con gli altri soci, avendo ben presente l'area delle ricerche e attività formative dei progetti dell'U.E.; ampliare ulteriormente il novero degli associati, sempre con riguardo particolare ai soggetti interessati al mondo dei trasporti e delle telecomunicazioni. L'Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC) nasce alla fine del 1962, dopo un decennio di esperienza positiva dei "Congressi Colombiani" (Celebrazioni Colombiane - Convegno Internazionale delle Comunicazioni) tenuti a Genova annualmente,

segue a pag. 3

IIC news	pag. 2
Corso di perfezionamento	pag. 3
Osservatorio di Logistica	pag. 4

Questi i 29 progetti della lista varata dalla Commissione Ue, con le relative scadenze:

- 1) Asse ferroviario Berlino-Verona-Milano-Bologna-Napoli-Messina e realizzazione del ponte di Messina (realizzazione entro il 2015).
- 2) Alta velocità ferroviaria Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra (entro il 2007).
- 3) Alta velocità ferroviaria sud-ovest Europa, linea che toccherà fra le altre città Lisbona, Madrid, Barcellona, Montpellier, Nimes (entro il 2015).
- 4) Tgv est, Parigi-Baudreccourt, Metz-Lussemburgo, Saarbruck-Mannheim (entro il 2007).
- 5) Linea ferroviaria Betuwe (porto Rotterdam-frontiera tedesca) (entro il 2007).
- 6) Linea ferroviaria mista Lione-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina (entro il 2015).
- 7) Autostrada Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest (entro il 2007).
- 8) Asse multimodale Portogallo-Spagna con il resto dell'Europa (entro il 2015).
- 9) Linea ferroviaria Cork-Dublino-Belfast-Stranraer
- 10) Aeroporto di Malpensa (completato nel 2001).
- 11) Collegamento Oresund (completato nel 2000).
- 12) Asse stradale-ferroviario Triangolo nordico (Svezia, Finlandia, frontiera Russia; entro il 2015).
- 13) Connessione stradale GB-Irlanda-Benelux (entro il 2010).
- 14) Linea ferroviaria Costa occidentale GB (entro il 2007).
- 15) Galileo (entro il 2008).
- 16) Trasporto ferroviario merci Sines-Madrid-Parigi (entro il 2020).
- 17) Asse ferroviario Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava (entro il 2015).
- 18) Autostrada fluviale Reno-Mosa-Danubio (entro il 2015).
- 19) Alta velocità ferroviaria intermodale Penisola Iberica (entro il 2010).
- 20) Asse ferroviario Fehmarn Belt (Danimarca, Germania; entro il 2015).
- 21) Autostrade del mare (Mare Baltico; Europa occidentale; Sudest Europa; Sudovest Europa, che conetterà Spagna-Francia-Italia-Malta; entro il 2010).
- 22) Asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Nurnberg/Dresda (entro il 2015).
- 23) Asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna (entro il 2015).
- 24) Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg- Rotterdam/Anversa (entro il 2018).
- 25) Autostrada Danzica-Brno/Bratislava-Vienna (entro il 2010).
- 26) Asse stradale-ferroviario Irlanda/GB/Europa continentale (entro il 2015).
- 27) Asse ferroviario Baltico, Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn (entro il 2016).
- 28) Asse ferroviario delle capitali, Bruxelles-Lussemburgo- Strasburgo
- 29) Corridoio intermodale Ionico-Adriatico, Kozani-Kalambaka- Igoumenitsa-Ioanina-Antirrio-Rio-Kalamata (entro il 2014).

...segue dalla prima pagina

La rete transeuropea di trasporto comprende le infrastrutture (strade, ferrovie, vie navigabili, porti, aeroporti, mezzi di navigazione, piattaforme intermodali, pipelines di prodotti) e i servizi necessari al loro funzionamento. La rete transeuropea di trasporto (TEN-T) è indispensabile per assicurare la libera circolazione delle merci nell'Unione Europea, è per questo necessaria per assicurare la competitività dell'Unione Europea allargata, il funzionamento del mercato interno, il rafforzamento dell'economia e la coesione sociale nell'Unione ampliata. Gli ultimi orientamenti per la rete TEN-T erano stati fissati nel 1996. Ora, come sottolineato nel Libro bianco del 2001 sui trasporti, essi dovrebbero essere adattati per tenere conto del preoccupante aumento della congestione dovuto al persistere di strozzature, a raccordi mancanti e alla carenza di interoperabilità così come dell'urgente necessità di promuovere un riequilibrio fra i modi di trasporto. Il Gruppo di alto livello era stato incaricato dalla Commissione di identificare entro l'estate del 2003 i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto fino al 2020 sulla base delle proposte presentate dagli Stati membri e dai paesi in via di adesione.

IIC NEWS

Assegnato il Premio IIC

Il Premio Internazionale Cristoforo Colombo 2003 - Teoria della Comunicazione è stato assegnato al Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni - (CNIT). Ha ritirare il premio è stato il professor Prati, direttore del Consorzio, che ha esteso il riconoscimento a tutti i professori, ricercatori e personale amministrativo dello CNIT.

Il nominativo segnalato dall'Istituto per la Medaglia d'oro colombiana 2003, è quello di George Fotis Poulides, per aver fondato un'importante compagnia di crociera europea, con navi battenti bandiera italiana, essendo tra i primi a comprendere le potenzialità del Mediterraneo, come importante mercato per lo sviluppo del settore crocieristico, per aver inoltre contribuito alla svolgimento nella nostra città del vertice G8 del luglio 2001, attraverso la messa a disposizione di due navi da crociera (European Vision e Azur), per l'ospitalità delle delegazioni partecipanti al vertice e di una parte dei giornalisti accreditati per l'evento.

Progetto SA.VI.U.S.

Il progetto europeo SA.VI.U.S., il cui acronimo si riferisce al concetto di riduzione dell'incidentalità e del rischio stradale a salvaguardia della vita umana, si inserisce nelle tematiche di cooperazione Urban/sviluppo urbano e costituisce un progetto individuale di cooperazione interregionale (Interreg IIIC).

L'obiettivo principale del progetto è la cooperazione e lo scambio di buone pratiche tra città europee, finalizzati alla sicurezza degli utenti della strada, attuati secondo un piano di prevenzione e controllo dei comportamenti generatori di rischio.

Le fasi attraverso cui si svolgerà il progetto locale sono: un'analisi dello stato dell'arte e della normativa sulla sicurezza stradale nel contesto europeo, la raccolta dei dati territoriali e sull'incidentalità, la progettazione di soluzioni per l'integrazione del sistema di raccolta dati, la sperimentazione di software gestionali e cartografici e la costituzione di un osservatorio sulla sicurezza stradale; l'educazione stradale; la verifica dell'efficacia del servizio progettato e la comunicazione e disseminazione dei risultati.

Gli effetti positivi attesi dal progetto sono: un sensibile abbattimento dei comportamenti generatori di rischio di incidentalità stradale, l'ottimizzazione delle risorse in termini di tempi e di costi ore/uomo impiegati nelle operazioni indirizzate alla prevenzione e controllo dei comportamenti degli utenti della strada, la creazione di una struttura di cooperazione basata su scambio costante di esperienze e buone pratiche attraverso la realizzazione di una banca-progetti comune e la formazione dei giovani per mezzo della promozione della sicurezza stradale nelle scuole. Il capofila dell'iniziativa è la Direzione della Polizia Municipale del Comune di Genova. I partner individuati ad oggi sono la città di Lille ed il Centro di ricerca LGI2P Armines di Nimes, Vienna, Rotterdam e Leeds.

Al via la seconda edizione del Corso di Perfezionamento in Economia e Diritto per lo Sviluppo Territoriale delle Aree di Confine



Il contesto economico produttivo delle aree di frontiera interne dell'Unione Europea è in continua evoluzione a seguito del processo di integrazione in corso. I privilegi e le particolarità delle aree di frontiera dei singoli Stati europei stanno via via venendo meno, non senza l'emergere di problematiche legate alle modificazioni che le spinte all'integrazione economica comportano. Tenuto conto del passaggio ad una integrazione economica più spinta, agevolata dall'introduzione dell'euro e dell'ormai prossimo allargamento verso nuovi paesi, permangono alcune criticità per quei territori che, dopo decenni e, talvolta, secoli di divisione, si vedono costretti a modificare la propria attitudine nei confronti del "vicino"; lingua, cultura, sistemi amministrativi e contesti economici diversi, costituiscono certamente criticità ed elementi di discontinuità, che devono essere rilette e vissuti come potenziali elementi di crescita e sviluppo. La frontiera dovrà sempre più essere percepita sia dalle Istituzioni, sia dai cittadini, come una cerniera e sempre meno come barriera economica, territoriale e sociale; da minaccia di emarginazione la frontiera è diventata una opportunità di sviluppo.

In un nuovo contesto di continuità territoriale, la coerenza nella definizione delle diverse destinazioni d'uso delle aree rappresenta una condizione importante per la realizzazione di uno spazio economico performante; tuttavia i costi di integrazione (o di transazione in un senso generale) rimangono oggi ancora legati alle differenze evidenziate dalle diverse normative giuridiche e fiscali vigenti nei diversi Paesi dell'Unione, ai modi di strutturazione economica, alle diverse forme di adattamento delle strategie degli attori economici alle regole ed alle consuetudini. La zona frontiera italo-francese è più che mai interessata dall'effetto di tali viscosità, tenuto conto delle differenze esistenti tra i sistemi amministrativi dei due Paesi. La gestione comune di alcuni potenziali economici tradizionali nel campo del turismo, dell'agricoltura, dell'edilizia, ma anche delle public utilities – energia, gas, acqua, rifiuti – deve essere svolta parallelamente ad una ricerca di sinergie che consentano agli attori privati, agli enti di finanziamento, agli interlocutori pubblici, di intervenire senza ostacoli da entrambe le parti del confine o, se non altro, consentano di mantenere la necessaria coerenza degli inter-

venti realizzati da una parte senza trascurare gli impatti che questi ultimi possono generare anche sul territorio vicino.

Il Corso di Perfezionamento in Economia e Diritto per lo Sviluppo territoriale delle Aree di Confine, ormai giunto alla seconda edizione e che presto si trasformerà in laurea specialistica nell'ambito della riforma universitaria in via di attuazione, rappresenta un'iniziativa innovativa con sicure ricadute sul territorio, sia in termini occupazionali, sia in termini di competenze e professionalità a servizio del territorio.

I promotori del progetto, finanziato da parte dell'U.E. nell'ambito del progetto INTERREG III – Alcotra, sono l'Université de Nice-Sophia Antipolis, l'Università degli Studi di Genova e l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni. I corsi avranno luogo presso il Polo Universitario di Imperia e presso l'IUT di Mentone, con il patrocinio di: Assindustria Genova, CCIAA di Genova, CCIAA di Imperia, Comune di Imperia, Unione industriali di Imperia, Confartigianato, Regione Liguria, Ville de Nice, Ville de Menton, Conseil Général des Alpes Maritimes, Conseil Régional PACA, CCI de Nice e Mission Operationelle Transfrontalière.

La formazione mira a consentire ai partecipanti di acquisire le nozioni di base che caratterizzano il funzionamento delle strutture e degli ordinamenti amministrativi dei due paesi attraverso un approccio comparato e funzionale alle problematiche più comuni che caratterizzano tali contesti territoriali e, più in generale, le attività di cooperazione interregionale e internazionale. Il corso, che ha lo scopo di formare i futuri funzionari e professionisti impegnati nei processi di sviluppo territoriale, nella cooperazione interregionale, nella gestione dei programmi di intervento comunitario e dei processi di internazionalizzazione delle imprese radicate nei territori di frontiera, si articola in tre filiere: Gestione dell'impresa in area di confine; Gestione dei progetti di cooperazione; Pianificazione del territorio: analisi e politiche di intervento. Possono iscriversi laureati in Economia, Giurisprudenza, Scienze politiche e Ingegneria gestionale che siano in possesso di una buona conoscenza della lingua francese ed inoltre è aperto a funzionari pubblici e professionisti interessati alle tematiche della cooperazione e della pianificazione e sviluppo economico territoriale.

EDITORIALE

segue dalla prima pagina

sempre fra date comprendenti il 12 ottobre. Questi convegni erano stati avviati nell'ottobre del 1953 per celebrare il cinquantenario di vita del Consorzio Autonomo del Porto di Genova (C.A.P., oggi Autorità Portuale - A.P.), come espressione di autogoverno della comunità locale e della centralità della cultura e delle attività marittimo-mercantili della vita della città e della Liguria. L'IIC venne fondato dagli stessi enti genovesi che avevano dato vita ai Congressi Colombiani: Comune, Università, Provincia, C.A.P., Camera di Commercio, Cassa di Risparmio, con in più, la Fiera Internazionale e l'E.P.T., nonché, presenza particolarmente significativa, il Consiglio Nazionale delle Ricerche (C.N.R.). Nacque come associazione di enti prevalentemente pubblici, ma con l'intendimento di aggregare nuovi associati nel mondo dell'impresa e delle professioni; nel 1964 (D.P.R. 1656 del 16.12.1964) conseguì il riconoscimento della personalità giuridica nonché l'approvazione dello Statuto come ente non commerciale. Scopi statutari dell'Istituto furono l'organizzazione di convegni internazionali, l'istruttoria, in collaborazione con il C.N.R. per l'assegnazione del Premio Internazionale Cristoforo Colombo e, in collaborazione con il Comune di Genova, per l'assegnazione della Medaglia d'Oro Colombiana. Nel periodo più recente l'Istituto si è fatto promotore di alcuni importanti progetti pilota di applicazione delle nuove tecnologie IT al mondo della mobilità e dei trasporti; in collaborazione con i propri soci, nel 2002, ha lanciato tre proposte di progetto che prevedono: il controllo delle merci pericolose in navigazione ed in accesso in porto attraverso le tecnologie di comunicazione satellitare, un sistema per ottimizzare e razionalizzare l'accesso in porto dei camion denominato "Park and Drive", e un sistema di car pooling avanzato per contribuire al miglioramento della mobilità passeggeri in ambito urbano. Anche nelle attività di formazione, si pensi al corso di perfezionamento in "Economia e Diritto per lo sviluppo territoriale delle aree di confine", ormai giunto alla seconda edizione in collaborazione con l'Università di Genova e di Nizza, sono allo studio le più moderne applicazioni di formazione a distanza al fine di diffondere l'esperienza pilota di Imperia in altre realtà frontaliere europee. Un tema di grande attualità nel contesto del processo di allargamento e di integrazione in atto nell'Unione Europea. In quest'ottica e senza presunzioni eccessive, l'Istituto, che ricordo, è un'associazione senza scopo di lucro, intende proseguire nella propria opera con lo stesso entusiasmo di questi quarant'anni e, con l'esperienza maturata, costituire una funzione di collante, di coordinamento tecnico-scientifico e di centro di riflessione e di dialogo tra gli operatori delle Comunicazioni. L'iniziativa, che si concretizza oggi, di lanciare una newsletter bimestrale di informazione ai soci liberamente disponibile sul sito web dell'Istituto, costituisce il punto di partenza di una ulteriore attività di servizio volta a stringere nuovi contatti di reciproca utilità con il mondo genovese e nazionale delle comunicazioni, intese nella loro accezione più ampia del termine. Buona lettura!

Nasce l'Osservatorio di Logistica e Trasporti

Per iniziativa di alcuni dei soci fondatori dell'IIC, in particolare Comune di Genova, Camera di Commercio di Genova e Autorità Portuale è stata decisa l'attivazione, nell'ambito delle attività dell'Istituto, di un Osservatorio di Logistica e di Trasporti. Fino ad ora ha aderito all'iniziativa anche l'Associazione degli Industriali della Provincia di Genova e manifestazioni di interesse sono giunte da più parti. Con l'Università di Genova, socio fondatore dell'IIC, la quale ha di recente istituito il CIELI (Centro Interdisciplinare di Eccellenza per la Logistica Integrata), saranno attivati rapporti di mutua collaborazione. La creazione dell'Osservatorio consentirà di confermare e rafforzare il ruolo guida che la realtà economico-istituzionale genovese ha assunto nei secoli in tale settore, fungendo da supporto e volano per una sua ulteriore evoluzione. L'Osservatorio, oltre a rispondere alle esigenze locali, dovrebbe, allo stesso tempo, avere la finalità di diventare un punto di riferimento per l'industria, il mondo economico produttivo più in generale, ricercatori, studiosi ed esperti di mobilità e trasporti e non solo. La prima realizzazione concreta è rappresentata dall'aggiornamento del Portale per la Mobilità e dei Trasporti della Liguria che, oltre a fornire una rassegna stampa di settore, quotidiana e la segnalazione di eventi di settore a livello locale, offre il quadro della situazione infrastrutturale regionale; tale iniziativa rientra in un più ampio contesto insieme ad analoghe iniziative poste in essere in Lombardia e Piemonte.

La creazione di un Centro per la Logistica e i Trasporti consentirà di confermare e rafforzare il ruolo guida che la realtà economico-istituzionale genovese ha assunto nei secoli in questo settore.

Il Centro per la logistica e i trasporti, oltre a rispondere alle esigenze locali, avrà, allo stesso tempo, la finalità di diventare elemento di attrazione per nuove e più evolute attività produttive, contribuendo, attraverso le opportune operazioni di scouting tecnologico, di formazione e di fertilizzazione incrociata, a stimolare e favorire incontri con le altre competenze e professionalità presenti a Genova in settori complementari.



L'anniversario: il C.A.P. compie cento anni di storia nel porto di Genova



Palazzo S. Giorgio - sede dell'Autorità Portuale

Centenario per il Consorzio Autonomo del Porto di Genova (C.A.P.), costituito con la legge n°50 del 12 febbraio 1903. Poi, nel 1994 la definitiva trasformazione in Autorità Portuale che fu stabilita dalla legge del 28 gennaio n. 84 e dal decreto legge del 22 dicembre 1994 n. 696. In particolare, l'Autorità Portuale di Genova nacque grazie al decreto n. 1/Comm. del 5 gennaio 1995 del commissario Fabio Capocaccia. Il centenario dell'ente marittimo è certamente motivo di orgoglio per i meravigliosi traguardi raggiunti in cento anni di storia, vissuti dentro al porto di Genova. Per l'occasione è stata organizzata una festa dallo stile sobrio ed elegante ed attentamente curata nella ricostruzione storica degli eventi. Ricco anche il carnet di appuntamenti culturali che si susseguiranno nei due giorni di celebrazione del CAP e che inizieranno proprio il 15 dicembre. Lunedì prossimo si apriranno infatti le celebrazioni al Porto Vecchio con il ricordo dei caduti sul lavoro in porto. A seguire, a Palazzo San Giorgio, ci sarà la convocazione straordinaria dell'assemblea generale del C.A.P., proprio come avveniva cent'anni fa. Verranno quindi consegnate delle medaglie e delle pergamene ai presidenti ed ai segretari generali. E mentre da una parte Vittorio Sgarbi interverrà alla presentazione del restauro del quadro: "La Madonna con Bambino e San Giorgio", la sede dell'Authority portuale genovese ospiterà un convegno che farà il punto sul ruolo del porto di Genova e a cui seguirà un'anteprima del volume in tre tomi dedicato al C.A.P. In serata, l'Orchestra Filarmonica giovanile Genova 2004 darà invece vita ad un concerto che si terrà alla Stazione Marittima. Il giorno dopo, la messa nella Chiesa di San Marco al Molo, chiuderà le celebrazioni.

GLI OBIETTIVI DELL'OSSERVATORIO:

- offrire gli strumenti di analisi quantitativa e qualitativa del settore della logistica e dei trasporti, necessari ad interpretare, anticipare, rispondere e governare le tendenze e le evoluzioni dell'industria;
- offrire una struttura di supporto e consulenza a soggetti economici e istituzionali capace di affrontare le problematiche del mondo trasportistico con un approccio trasversale e pluridisciplinare;
- promuovere l'innovazione tecnologica e la standardizzazione dei processi logistici sul territorio, in modo da rendere l'offerta di servizi sempre più integrata e completa, salvaguardando allo stesso tempo le specificità della PMI presenti e operanti sul territorio locale;
- incentivare una risposta flessibile ed tempestiva alla domanda di nuove figure professionali e all'aggiornamento di quelle esistenti;
- favorire lo studio e la sperimentazione delle applicazioni dell'Information Technology alla mobilità delle merci e dei passeggeri, al fine di ottimizzare i servizi offerti e migliorare gli standard di sicurezza.

Lo staff dell'IIC augura Buone Feste.