ROTTERDAM
CODE24
CORRIDOR DEVELOPMENT
GENOA

INTERREG IVB NWE Project

CODE24

Corridor 24 Development Rotterdam – Genoa

RISULTATI PRINCIPALI

Novembre 2014

Metropolregion Rhein-Neckar
Port of Rotterdam
Universität Duisburg Essen
ETH Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
metropoleruhr Regionalverband Ruhr
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Technologie Region Karlsruhe
STADTMANNHEIM
Uniontrasporti
Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione
TransCare We change logistics
Hochschule für öffentliche Verwaltung Kehl University of Applied Sciences
Universiteit Utrecht Faculty of Geosciences
provincie Gelderland
PTV GROUP the mind of movement
Stadt Lahr
PAS

Introduzione

Il CODE24 è un'iniziativa strategica con un approccio bottom-up approvata nell'ambito del programma quadro europeo INTERREG IVB NWE. L'integrazione dello sviluppo economico e della pianificazione territoriale, ambientale e dei trasporti lungo il Corridoio Reno - Alpi, che fa parte della rete centrale TEN-T, contribuisce a risolvere le criticità impellenti di capacità infrastrutturale e qualità della vita lungo il Corridoio.

Dopo 5 anni di intenso lavoro, i Partner del progetto CODE24 presentano una strategia comune per lo sviluppo del Corridoio Reno-Alpi.

La pianificazione integrata del territorio, degli insediamenti e dei trasporti, costituisce un prerequisito fondamentale per lo sviluppo di quest'area così densamente popolata e antropizzata. Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in tutte le regioni è accettabile quando l'incremento del trasporto merci non va in conflitto con il trasporto passeggeri a livello regionale e interregionale. Poiché il trasporto passeggeri, di per sé, costituisce già il presupposto per le strategie di crescita territoriale in tutte le regioni, diventano prioritari altri elementi quali la sicurezza e l'incentivazione verso questo tipo di trasporto.

La pianificazione deve essere eseguita di concerto tra tutti gli stakeholder coinvolti: dalle autorità competenti (a livello internazionale, nazionale, regionale e locale) fino al settore dei trasporti ed agli utenti. Per lo sviluppo internazionale delle attività in queste aree, nonché per l'attuazione dei relativi compiti, appare fondamentale la creazione di piattaforme di cooperazione.

Il progetto CODE24 è stato diviso in quattro pacchetti tematici di lavoro, ciascuno a sua volta composto da una serie di Azioni a cui hanno lavorato insieme i diversi esperti della Partnership; i risultati sono illustrati sinteticamente nella presente brochure. Il prodotto complessivo del progetto CODE24, che risiede nella strategia comune per lo sviluppo del Corridoio, è contenuto in un documento a parte disponibile per il download all'indirizzo www.code-24.eu.

CIS - Sistema informativo del Corridoio

L'obiettivo principale del CIS è fornire ai Partner del progetto INTERREG CODE24 informazioni strategiche riguardanti lo sviluppo del Corridoio. Il CIS è stato creato quale strumento interattivo online per lo scambio di dati e si basa su un sistema di informazione geografica GIS. Le numerose variabili, endogene ed esogene, le dinamiche che influenzano la pianificazione territoriale ed alcuni risultati raggiunti dalla Partnership, possono essere accessibili in maniera rapida e facile con questo strumento. I Partner possono a loro volta caricare informazioni sul Corridoio, migliorarle e correggerle.

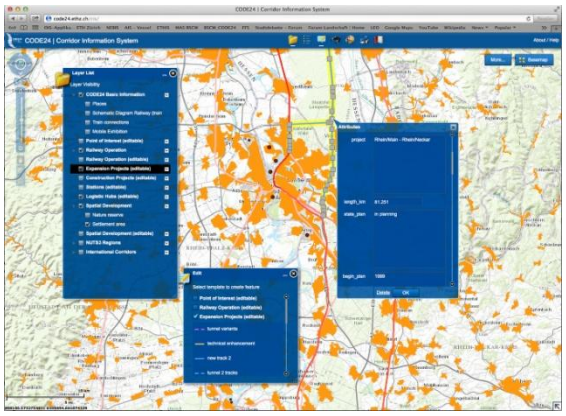

Figura 1: Sistema informativo del Corridoio http://code24.ethz.ch (ETH Zurigo, IRL)

Le informazioni di base sono state raccolte attraverso workshops, focus group, interviste e dibattiti tra i Partner del progetto. Nei 10 workshop regionali, che hanno coinvolto oltre 300 partecipanti, è stato possibile affrontare le questioni essenziali riguardanti lo sviluppo del Corridoio, scambiare le informazioni più importanti e valutare gli scenari di pianificazione regionale. Questo metodo garantisce non solo una conoscenza diretta e aggiornata sul Corridoio, ma anche una consapevolezza condivisa delle criticità principali che lo riguardano. Il Sistema Informativo del Corridoio rappresenta, quindi, una base essenziale per la cooperazione transnazionale delle azioni successive.

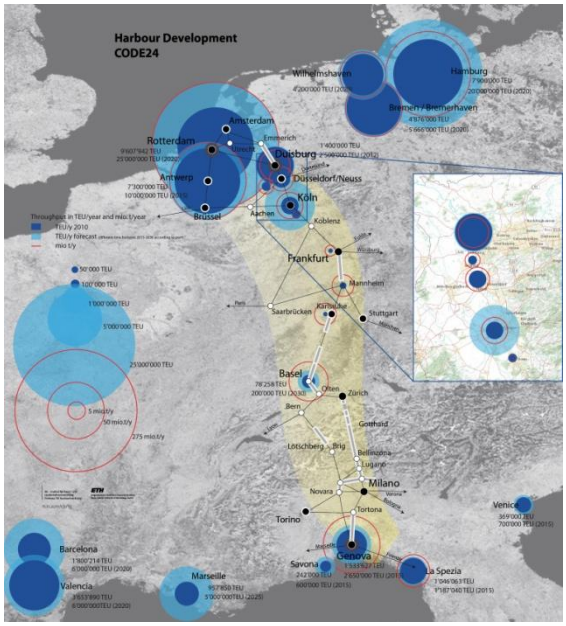

Figura 2: Movimento merci e previsioni per i porti nell'area CODE24 (ETH Zürich, IRL)

Il coinvolgimento dei partecipanti è certamente un modo per migliorare e sviluppare il CIS. Questo tipo di approccio consente sia di recuperare e affinare le informazioni, sia di anticipare l'intesa necessaria a stabilire una strategia di sviluppo collaborativa per il Corridoio Reno-Alpi. Il lavoro del CIS non si esaurisce con la pubblicazione online di queste tematiche. Il database potrà, infatti, essere esteso ai risultati raggiunti dai Partner del CODE24 e poi trasferito all'eventuale organizzazione che subentrerà.

Ulteriori informazioni:
CIS: http://code24.ethz.ch/
Contatto: Felix Günther
fguenther@ethz.ch

Visualizzazione dinamica R&SET

R&SET (Railway and SETtlement development dynamic visualisation tool) è un modello per la visualizzazione dinamica dello sviluppo degli insediamenti e delle ferrovie del Corridoio Reno-Alpi, realizzato attraverso l'analisi di casi pilota. I principali risultati conseguiti in questa azione hanno riguardato: i) la simulazione di strategie significative che mostrassero scenari di trasformazione a livello logistico e territoriale (realizzata da SiTI ed ETH con l'obiettivo di essere al tempo stesso dimostrativi e provocatori); ii) lo sviluppo di una metodologia di supporto alle decisioni che combinasse l'analisi multicriteri dell'ANP - Analytic Network Process e lo strumento di visualizzazione INVITO, al fine di mettere a confronto e classificare le strategie alternative individuate; iii) lo sviluppo di una procedura di valutazione organizzata in due fasi e coordinata dai ricercatori di SiTI ed ETH, finalizzato a strutturare il processo decisionale: i workshop strutturati con il metodo ANP/INVITO e Valutazioni Collaborative.

Figura 3: Applicazione dello strumento di visualizzazione INVITO

La procedura di valutazione è stata applicata per analizzare e classificare strategie alternative nei seguenti casi studio: un workshop interno sull'area di Wesel, un workshop pilota sull'area di Bellinzona, un workshop pilota test per l'area Francoforte - Mannheim, un workshop operativo con esperti dell'area di Francoforte - Mannheim, due workshop sulla valutazione delle strategie del Corridoio Reno - Alpi.

La cooperazione transnazionale è stata essenziale sia da un punto di vista teorico che pratico. In primo luogo, il rapporto instaurato tra SiTI ed ETH è stato cruciale per lo sviluppo di un quadro di valutazione innovativo che contemplasse i metodi ANP, INVITO e le Valutazioni Collaborative. In secondo luogo, le competenze specifiche dei Partners del progetto CODE24 hanno consentito di strutturare le strategie alternative, considerando i diversi aspetti dei problemi in esame (per esempio trasportistici, ambientali, urbani, economici, sociali). Infine, gli esperti che hanno partecipato ai workshop, provenienti da paesi diversi e con bagaglio culturale differente, hanno permesso di considerare aspetti specifici e problematiche peculiari di ciascuna area analizzata. Discussioni animate e stimolanti hanno coinvolto ricercatori, esponenti locali ed esperti provenienti dai cinque paesi europei.

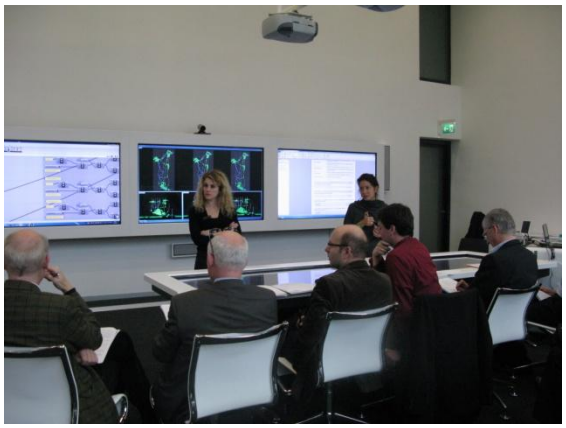

Figura 4: Workshop ANP/INVITO a Zurigo, 2011

A partire dal workshop riguardante l'area di Francoforte – Mannheim, ulteriori attività sono state organizzate indipendentemente dal progetto CODE24. Rimanendo in ambito progettuale, il 13 e 14 maggio 2014 è stato organizzato un workshop internazionale con l'Università di Loughborough (UK) intitolato "Visual decision practices" grazie al quale è stata aperta una nuova linea di ricerca e sono state pianificate ulteriori attività, tra cui la partecipazione a futuri progetti europei.

Inoltre, al fine di diffondere i risultati conseguiti sono stati pubblicati un volume edito da Springer e numerosi articoli di carattere scientifico.

Ulteriori informazioni:
I. Lami (Ed.): Analytical Decision-Making Methods for Evaluating Sustainable Transport in European Corridors. Series: SxI - Springer for Innovation, Vol. 11

Contatto: Isabella Lami
isabella.lami@polito.it

Valutazione collaborativa

E' stato sviluppato un metodo innovativo di cooperazione che consentisse di definire la strategia condivisa tra i Partner del CODE24 per lo sviluppo del Corridoio Reno-Alpi. L'obiettivo è quello di coinvolgere i

partecipanti in una valutazione collaborativa della situazione attuale da cui estrapolare i fattori di influenza e di impatto per le singole regioni.

Un gruppo strategico, composto da esponenti provenienti da tutte le regioni che coprono diverse competenze disciplinari, ha selezionato i temi di discussione per tutta la Partnership. Attraverso questa metodologia sono state delineate le possibili strategie di sviluppo alternative per l'intero Corridoio. L'attività è stata gestita come un processo di apprendimento tra pari, dove ai partecipanti viene richiesto di raccogliere, condividere e consolidare le conoscenze in modo attivo. Sono state condivise le varie prospettive di sviluppo delle regioni partecipanti, evidenziate le criticità esistenti e, sulla base di un confronto obiettivo, sono state discusse possibili strategie di sviluppo.

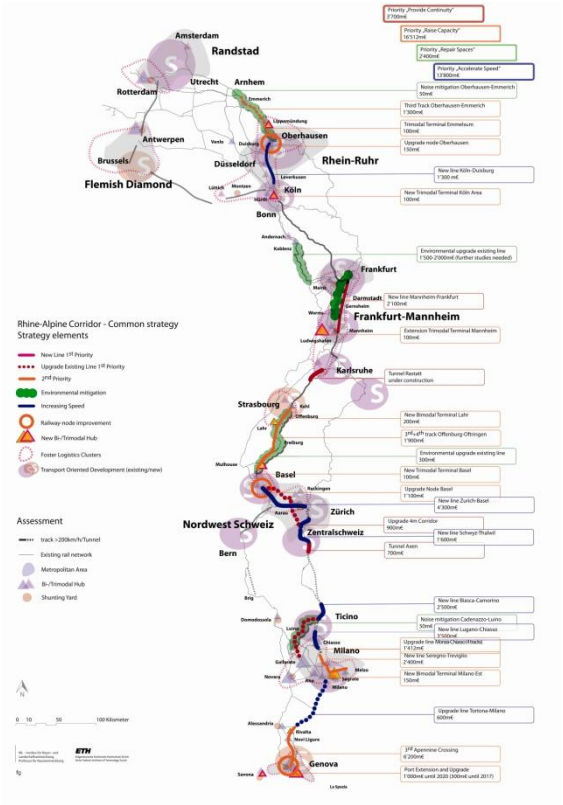

Figura 5: Strategia comune del CODE24

La strategia collaborativa così concepita è stata trasformata in un processo interattivo, in modo da trarre beneficio dai risultati di tutti i pacchetti di lavoro. Questo ha stimolato una intensa ed aperta discussione tra i Partner del progetto ed altri importanti gruppi di interesse lungo il Corridoio sullo sviluppo territoriale ed infrastrutturale. Le discussioni hanno avuto luogo a livello regionale ed europeo. Tale metodo, passo dopo passo, ha consentito ai partecipanti di consolidare una posizione comune della Partnership di progetto riguardo a questioni sia puntuali che generali, creando la base per la definizione di una strategia supportata in modo collaborativo.

Una simile strategia è la prova che una Partnership transnazionale è in grado sia di trovare un'intesa comune su dove investire le limitate risorse finanziarie, sia di stabilire quali siano le priorità di intervento soprattutto laddove insorgono criticità conflittuali per quanto riguarda la definizione degli investimenti in infrastrutture e del Corridoio.

Questa strategia di sviluppo, d'altro canto, può ora rappresentare un punto di partenza comune per le attività del neo-costituito GECT - Gruppo Europeo per la Cooperazione Territoriale del CODE24.

Ulteriori informazioni:
Strategia comune del CODE24:
http://code-24.eu/
Contatto: Jörg Saalbach
Joerg.saalbach@vrrn.de

Azione pilota di Wesel

La linea ferroviaria Oberhausen-Wesel-Emmerich, quale proseguimento della linea olandese Betuwe, deve essere ammodernata per garantire il livello di capacità necessario, attraverso: l'inserimento di un terzo binario, il miglioramento della segnaletica e le opportune misure per consentire

l'aumento della velocità massima. I progetti di espansione lungo la linea Oberhausen-Wesel - Emmerich, predisposti dalle Ferrovie tedesche, sono stati respinti dalla popolazione locale per l'inquinamento acustico già attualmente provocato dal passaggio dei treni merci su questa linea. Un'estesa protezione antirumore, sia attiva che passiva, sarà un aspetto importante da considerare nei piani di espansione. Per garantire un intenso scambio di informazioni tra i soggetti partecipanti, tra Novembre 2010 e Aprile 2011, l'Associazione Regionale della Ruhr, in collaborazione con l'area di Wesel, ha organizzato dei workshop nel contesto del Progetto CODE24. Tre gruppi di esperti (compreso un gruppo di dottorandi del CODE24 provenienti da alcune università presenti lungo il Corridoio) hanno sviluppato diverse soluzioni durante questo arco di tempo. Una parte del workshop è stata dedicata al dibattito e al processo di partecipazione.

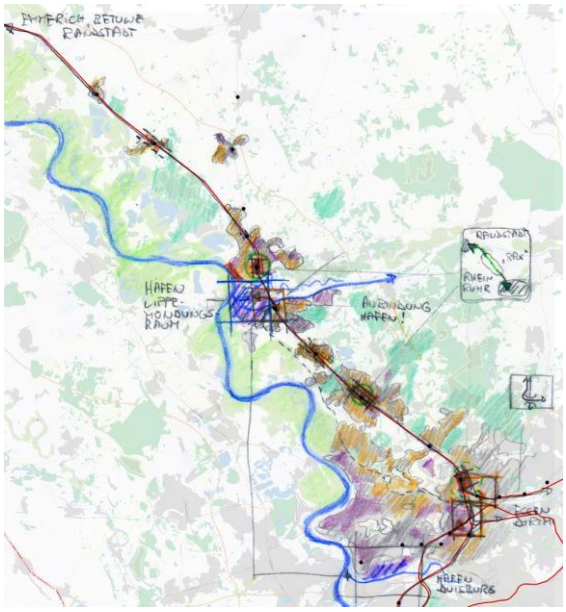

Figura 6: Prospettiva di sviluppo regionale (Gruppo dottorandi del CODE24)

Nei diversi workshop regionali, esperti provenienti dal settore dell'economia, dei trasporti e della logistica, dall'ambiente scientifico, dalle Camere di commercio, dalle Città e dalle Regioni, come anche i fornitori di servizi ferroviari, hanno discusso le criticità regionali garantendo la compatibilità delle questioni transnazionali con le esigenze locali. I concetti emersi evidenziano che vale la pena sviluppare provvedimenti singoli, distinti per ciascuna regione. Questi, infatti, adottano delle alternative realistiche e, allo stesso tempo, dimostrano che soluzioni mirate su scala locale funzionano nel lungo termine e sono sostenibili. Inoltre, è emerso come l'inserimento di una linea ferroviaria in una più ampia visione di sviluppo territoriale regionale, che include l'area dell'estuario del fiume Lippe, sia importante e come la pianificazione urbana e quella della mitigazione del rumore dovrebbero essere integrate.

Il risultato dell'azione pilota è stato emblematico per diverse situazioni simili lungo il Corridoio e ha riscontrato grande interesse tra i Partner.

In conclusione, i partecipanti ai workshop hanno concordato che le soluzioni innovative scaturite dall'Azione dovrebbero essere ulteriormente approfondite in futuro. Questo approccio consente di trasferire i risultati di una procedura di pianificazione informale ai progetti formali.

Ulteriori informazioni:
Rapporto sui workshop di Wesel:
http://www.code-24.eu/activities/test-planning-wesel/
Contatto: Frank Joneit
Joneit@rvr-online.de

Sviluppo dei porti fluviali

I porti fluviali si trovano ad affrontare molte sfide. Tuttavia, problemi di spazio o vincoli che riguardano gli orari di operatività, il rumore o l'inquinamento sono le questioni più importanti da considerare oggi.

Anche dopo la crisi economica, nel prossimo decennio si prevede una crescita significativa dei traffici, soprattutto in termini di container, lungo il Corridoio del Reno. Per far fronte alla gestione di questi volumi di traffico nei porti fluviali sono necessarie adeguate aree per la logistica e per la movimentazione delle merci.

D'altro canto, le città tendono sempre di più a voler convertire le aree portuali in zone residenziali o adibite ad uffici. Di conseguenza, non si tratta solo di mancanza di spazio per lo sviluppo, ma anche di una riduzione delle strutture esistenti che limitano la possibilità di crescita del porto.

Nell'ambito del caso studio "Mannheim 2035+" è stata contemplata una possibile soluzione per superare la contrapposizione in termini di sviluppo tra città e porto. In una prima fase, è stata elaborata una metodologia per valutare l'adeguatezza degli spazi portuali dedicati alle operazioni logistiche e di movimentazione. Sulla base delle valutazioni emerse, è stata fatta un'analisi dello spazio utilizzato nel porto e una valutazione dello spazio potenzialmente sviluppabile.

La creazione di scenari alternativi che illustrano l'utilizzo previsto dei siti portuali, facilita l'individuazione delle destinazioni d'uso dell'area preferibili. Tali scenari evidenziano le misure di sviluppo urbano e portuale, e ne mostrano i diversi obiettivi. La valutazione delle varie alternative porta poi alla scelta di una preferenza di utilizzo dell'area portuale. I criteri di valutazione tengono in considerazione sia gli interessi dello sviluppo urbano che quelli dello sviluppo del porto. Il coinvolgimento di stakeholder in rappresentanza sia della città che del porto, rafforza ulteriormente la validità dello scenario selezionato che rappresenta il punto di partenza per la predisposizione del Master Plan.

Inoltre, è stato organizzato un workshop che ha coinvolto esponenti di cinque città, e dei rispettivi porti fluviali, di Germania, Francia e Svizzera, per discutere e scambiare esperienze riguardanti le controversie esistenti, le possibili soluzioni e la loro implementazione e le difficoltà legate agli interessi diversi del porto e della città per lo sviluppo delle aree portuali.

Figura 7: Terminal container di Ludwigshafen

La prospettiva transnazionale ha permesso di capire come soluzioni diverse e comuni si possano trasferire al caso studio locale di Mannheim. Inoltre, adottare un punto di vista più ampio sul tema ha permesso agli stakeholder di acquisire la sensibilità necessaria per superare le criticità infrastrutturali, non solo a un livello locale, ma anche europeo.

Gli scenari individuati per il caso studio di Mannheim verranno valutati in base a criteri che riflettono sia gli interessi del porto che quelli urbani, al fine di identificare la destinazione d'uso del suolo portuale preferita. Questa soluzione sarà il cuore dell'elaborazione del Master Plan del Porto della Città di Mannheim 2035+. I criteri includono:

- Conformità con gli obiettivi del porto

- Conformità con gli obiettivi della città
- Traffici
- Vincoli di implementazione
- Flessibilità nella pianificazione
- Interessi territoriali discordanti/Rischi di realizzazione
- Investimenti finanziari.

La selezione dello scenario sarà basata su una valutazione qualitativa dei criteri. Per la preparazione del Master Plan è prevista una valutazione della fattibilità dello scenario prescelto considerando gli impatti economici regionali e gli investimenti finanziari.

Ulteriori informazioni:
www.code-24.eu/activities/
Contatto: Kerstin Ruppenthal
Kerstin.Ruppenthal@mannheim.de

Alta Velocità ferroviaria - Integrazione tramite accessibilità multiscala

Il traffico passeggeri sulle relazioni internazionali lungo il Corridoio 24 mostra livelli di domanda più bassi alle relazioni nazionali. Tuttavia, c'è sufficiente margine per potenziare le connessioni ferroviarie transfrontaliere che, a loro volta, alimentano i servizi domestici. Inoltre, la domanda (potenziale) è generata da numerose stazioni e dal loro hinterland lungo il Corridoio e non in modo predominante da poche città metropolitane. Le reti ferroviarie nazionali offrono principalmente servizi orari a lungo raggio, in parte attraverso i treni ad Alta Velocità, in parte mediante treni a lunga percorrenza. Questo sistema garantisce un ottimo livello di servizio alla frontiera tra Svizzera e Germania, mentre si osservano servizi meno frequenti attraverso gli altri confini (Italia – Svizzera e Germania – Olanda). Nonostante non ci siano numerosi treni internazionali diretti, la continuità del servizio viene comunque spesso garantita dai cambi nei principali nodi e ciò assicura l'accessibilità al relativo hinterland.

Lungo il Corridoio non esistono servizi diretti ferroviari ad Alta Velocità poiché le infrastrutture sono in gran parte progettate per velocità al di sotto della soglia tipica dell'Alta Velocità (250 km/ora). Tuttavia, il tempo medio di viaggio (che determina la velocità media del servizio) può essere considerato come un indicatore della qualità del servizio più affidabile della velocità massima. L'ottimizzazione della velocità media si può ottenere con miglioramenti parziali della rete, l'integrazione del servizio e tempi di trasferimento (che ad oggi variano notevolmente lungo tutto il Corridoio) migliori.

Il risparmio dei tempi di viaggio nei servizi a lunga percorrenza e l'accessibilità multiscala in numerosi nodi presenti lungo il Corridoio dovrebbero rappresentare le colonne portanti del Corridoio Genova-Rotterdam. L'accessibilità multiscala porta un importante vantaggio: l'integrazione dei servizi feeder locali nei principali nodi regionali e nazionali è in grado di assicurare una migliore accessibilità rispetto a soluzioni ad Alta Velocità con poche fermate, che rischiano di perdere domanda lungo la linea, soprattutto in caso di linee parallele che rendono più difficoltosa l'accessibilità dalle stazioni meno servite. Inoltre, la domanda di trasporto aereo può essere trasferita su rotaia, ma in misura inferiore rispetto alla modalità stradale. La densità di insediamenti, il policentrismo delle regioni e le fitte relazioni interregionali lungo il Corridoio giustificano ulteriormente la strategia multiscala.

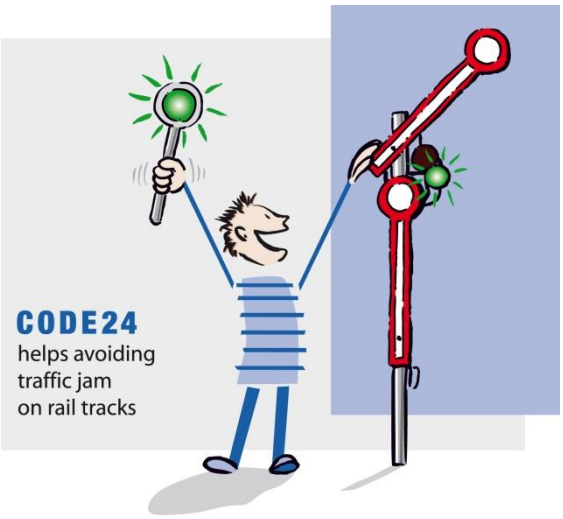

Figura 8: La mascotte del CODE24 "Cody" regola il traffico ferroviario

Si suggerisce di considerare un livello di servizio minimo biorario lungo il Corridoio con tempi di trasferimento standardizzati di 15 minuti in grado di garantire un viaggio senza interruzioni, evitando sgradevoli tempi di attesa. Questo approccio richiede anche l'integrazione tariffaria tra gli operatori ferroviari concorrenti sulle lunghe distanze, così come tra gli enti competenti per i servizi regionali e per quelli a lunga percorrenza al fine di migliorare i tempi di trasferimento.

L'attivazione di nuovi servizi legati ad eventi particolari, come previsto da SBB e Trenitalia, in occasione della prossima esposizione universale a Milano (EXPO 2015), può servire da catalizzatore per l'incremento della frequenza di treni anche in futuro. L'inserimento di servizi aggiuntivi a velocità superiori, e solo in alcune stazioni, potrebbe essere una valida opzione per gestire la considerevole domanda di trasporto aereo, come peraltro già succede tra Francoforte e Zurigo o Amsterdam, Zurigo e Milano o Colonia e Zurigo. Dati gli attuali tempi di collegamento aereo tra i principali nodi lungo il Corridoio 24, per poter competere con tale modalità, il treno deve garantire tempi di viaggio inferiori alle quattro ore.

Ulteriori informazioni:
www.code-24.eu/activities/
Contatto: Peter Endemann
endemann@region-frankfurt.de

Gestione delle misure di compensazione ecologica

Il CODE24 ricerca soluzioni per una gestione efficiente del territorio in termini di compensazione ecologica, al fine di garantire uno sviluppo sostenibile e di rendere la pianificazione più efficace e mirata. Una particolare attenzione viene prestata alla protezione e alla valorizzazione delle risorse naturali secondo la normativa europea e altri provvedimenti come Natura2000, la Valutazione Ambientale Strategica, la Convenzione Europea del Paesaggio o la Direttiva Quadro sulle Acque dell'Unione Europea.

L'obiettivo principale rimane quello di individuare i siti adatti per attuare le misure di compensazione; l'azione 5 si è occupata di identificare i fattori che contribuiscono ad una pianificazione e ad una gestione efficiente e di successo delle misure di compensazione ecologica. Progetti di infrastrutturazione ferroviaria di forte impatto territoriale richiedono adeguate compensazioni su larga scala. Queste, insieme con l'individuazione di siti adatti per la loro attuazione, in genere selezionati dalle agenzie competenti, forniscono solitamente i risultati attesi.La pianificazione delle misure di compensazione dovrebbe comprenderne anche la gestione. La comunicazione e l'impatto visivo sono aspetti cruciali che non possono essere trascurati, perché le misure che si propongono all'esterno de-

vono essere visibili e tangibili per poter essere meglio comprese e condivise.

Figura 9: Cody per lo sviluppo regionale sostenibile

Nell'ambito del CODE24 è stato necessario raccogliere metodi e strumenti appropriati per controbilanciare l'impatto ambientale dei progetti delle più grandi infrastrutture di rete in regioni densamente popolate e sfruttate. In un contesto europeo, il progetto mette in luce come gli stakeholder olandesi, tedeschi, svizzeri e italiani affrontino e risolvano il problema dello scarso spazio disponibile per le compensazioni ambientali. La raccolta di esperienze, di esempi di buone pratiche e di casi studio, la discussione di problemi comuni sulla compensazione ambientale, la selezione e la descrizione degli strumenti risultati efficaci nei paesi coinvolti rendono possibile uno scambio transnazionale a beneficio di tutti i Partner. Questa Azione mette in luce una varietà di normative e linee guida che rappresentano il quadro di riferimento per ogni processo di mitigazione ambientale. Attraverso un'indagine conoscitiva e la consultazione di esperti, è stato definito un elenco delle istituzioni più importanti, delle organizzazioni e di altri enti coinvolti nella gestione della compensazione ecologica. Un workshop internazionale, tenutosi a Mannheim, ha contribuito a dare risalto a questo argomento facendo emergere che, nonostante la diversità nella legislazione vigente, si verificano problemi similari nella gestione delle misure di compensazione. E' in fase di discussione da parte dei paesi coinvolti l'opportunità di creare una metodologia comune per la valutazione delle esigenze di compensazione. I crescenti problemi di approvazione da parte dell'opinione pubblica, che riguardano non solo l'impatto in sé ma anche gli obblighi di compensazione, richiedono regole comuni a livello comunitario.

Questa Azione evidenzia che gli elementi più preoccupanti per i progetti infrastrutturali non sono collegati solo a questioni economiche, specialmente ai costi, ma anche soprattutto agli impatti ambientali. Lo scopo complessivo è quello di convogliare i risultati di questa Azione in una strategia che combini i progetti di infrastrutture di trasporto tradizionale ("infrastrutture grigie") con quelli di "infrastrutture verdi". Le infrastrutture verdi sono uno strumento testato con successo per fornire benefici economici, ecologici e sociali tramite l'adozione di soluzioni naturali. Le politiche europee, come la Strategia Europea per la Biodiversità 2020, si concentrano su soluzioni volte alla protezione degli habitat attraverso adeguati inserimenti o reinserimenti degli ambienti biotopici. Allo scopo di ottenere una compensazione degli impatti ambientali sostenibile, i provvedimenti dovrebbero integrarsi con i progetti di conservazione e di utilizzo di territori locali/regionali.

La gestione e il monitoraggio successivi, da includersi nel piano di compensazione complessivo, dovrebbero essere trasferiti ad agenzie o ad altri enti competenti. I Partner del CODE24 dovrebbero lavorare congiuntamente per identificare progetti per lo sviluppo del paesaggio in tutte le aree del Corridoio e attraverso i confini, al fine di realizzare un asse multifunzionale

che valorizzi l'ambiente abitativo e quello di lavoro nelle regioni metropolitane e nelle conurbazioni densamente popolate tra Rotterdam e Genova. Questo potrà portare ad evitare ulteriori "colli di bottiglia" nei processi di pianificazione.

Ulteriori informazioni:
Toolbox Environmental Compensation Management: http://www.code-24.eu/activities/ecological-compensation/
Contatto: Claus Peinemann
claus.peinemann@vrrn.de

Strumenti innovativi di protezione dal rumore

Gli interventi per il potenziamento della capacità del Corridoio non sono bene accettati né dall'opinione pubblica né dalle autorità decisionali locali e regionali. Una delle ragioni principali è l'inquinamento acustico, specialmente quello provocato dai treni merci. La percezione comune di questi progetti è caratterizzata da paure e preoccupazioni. Gli strumenti convenzionali utilizzati (previsioni di traffico, sondaggi sull'inquinamento acustico, provvedimenti per mitigare l'inquinamento acustico) non sono sufficienti per dissipare le paure e per generare maggiore approvazione.

Figura 10: Caso di inquinamento acustico nell'Upper Rhine © City of Lahr

In tutti i paesi lungo il Corridoio, c'è un notevole potenziale per ridurre l'inquinamento acustico all'origine, in particolar modo se si paragonano i treni merci con altri mezzi di trasporto.

I paesi attraversati dal Corridoio stanno introducendo regolamentazioni ed incentivi per sfruttare questo potenziale e ridurre gli impatti sulla qualità di vita della popolazione. Pertanto, al momento, si presenta l'opportunità di combinare simultaneamente l'incremento di capacità delle infrastrutture con una riduzione dell'impatto ambientale.

In tutti i test effettuati, l'auralizzazione si è rivelata essere uno strumento molto intuitivo per l'identificazione dell'inquinamento acustico e delle misure per mitigarlo. Gli esperti e i politici locali con esperienze in questo ambito hanno confermato che hanno raggiunto una maggiore consapevolezza su questi argomenti. Lo strumento ha un grande potenziale per supportare e razionalizzare i processi di pianificazione e di decisione.

Il dialogo tra diversi esperti del rumore provenienti da diverse regioni lungo il Corridoio ha evidenziato che, allo stato attuale, nel campo della protezione dall'inquinamento acustico, ci sono molti elementi in comune. In particolar modo, la definizione di misure di riduzione dell'inquinamento acustico che agiscano alla fonte del rumore stesso deve tener conto delle problematiche legate al traffico di transito transfrontaliero. Da ciò emerge come l'utilizzo di uno strumento quale l'auralizzazione, non debba essere limitato ad un solo tratto del Corridoio, in quanto la sua applicazione potrebbe avere un effetto positivo sui processi di decisione e di pianificazione lungo tutto il Corridoio.

L'auralizzazione potrebbe essere usata per la discussione di progetti alternativi e per

la progettazione di misure volte alla protezione contro l'inquinamento acustico in processi di pianificazione condivisi.

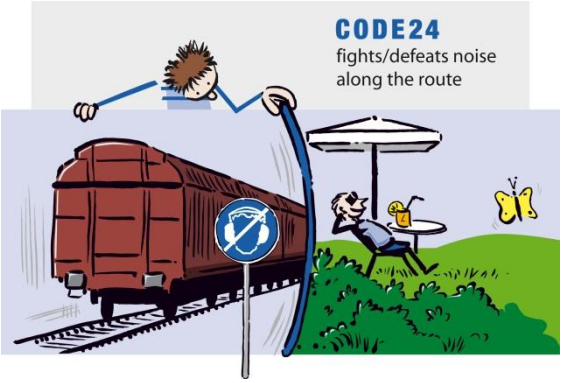

Figura 11: Cody aiuta a eliminare il rumore

Un monitoraggio degli effetti provocati dalle norme in vigore e dagli incentivi per l'ammodernamento del materiale rotabile dovrebbe essere avviato, in modo tale che questi effetti possano essere riconosciuti dall'opinione pubblica e contribuiscano a raggiungere un maggior livello di approvazione.

Ulteriori informazioni:
Strumenti Innovativi di Protezione dal Rumore: http://www.code-24.eu/activities/noise-protection/
Contatto: Sebastian Wilske
sebastian.wilske@region-karlsruhe.de

Verso una flotta elettrica

Lo sviluppo della "chip technology" per le autovetture è un business mondiale. BMW e TESLA sono alcuni esempi a livello mondiale di case che utilizzano le migliori tecnologie per la produzione di auto elettriche. È necessario sfruttare tutte le risorse, le abilità e le conoscenze per creare e diffondere tale tecnologia innovativa. Inoltre, il traffico di auto elettriche non si ferma ai confini nazionali.

Gli obiettivi dell'energia rinnovabile e del risparmio energetico sono argomenti di interesse europeo.

Un approccio transnazionale che metta insieme tutti questi aspetti, sarebbe molto produttivo. Se la tecnologia funzionerà, occorrerà una strategia di implementazione. Ma come raggiungere i produttori di autovetture, i produttori di tecnologia per autovetture e gli eventuali conducenti di autovetture elettriche? Come funzionerà a livello europeo? Come può funzionare per il Corridoio Genova - Rotterdam? Il passaggio all'uso di autovetture elettriche nelle zone urbanizzate dei corridoi è promettente. Come può essere implementato al fine di raccogliere i dati in cloud dalle auto elettriche?

L'azione è svolta dalla società Allego (ex-Alliander Mobility Services), NXP, Natuur &Milieu e la Provincia di Gelderland. Sono stati invitati a rispondere al bando tre compagnie e tra queste ha vinto Beijer Automotiv che ha collaborato con V-tron, Fleetlogic, TU/e e SIOUX. Lo scopo è sviluppare un software in Cloud, chiamato VIBExnode e un dimostratore del suo buon funzionamento.

Ulteriori informazioni:
www.code-24.eu/activities/
Contatto: Jeroen Gelinck
j.gelinck@gelderland.nl

Cluster logistici

In un sondaggio preliminare sono stati identificati indicatori rilevanti per descrivere il potenziale logistico di una regione. Questi indicatori sono stati utilizzati per individuare gli agglomerati logistici ed i relativi sistemi di trasporto .

Successivamente sono state selezionate le aree su cui implementare i casi studio: Arnheim-Nijmegen (NL), Colonia (DE), Francoforte sul Meno (DE), Mannheim-Ludwigshafen (DE), Karlsruhe (DE), Basi-

lea (CH), Torino (IT) e Milano (IT). Queste aree sono state analizzate e comparate a livello internazionale, attraverso la valutazione degli indicatori selezionati. I risultati comprendono inoltre l'applicazione di un modello per i cluster logistici a livello regionale e un focus sulla visione a scala vasta dei cluster logistici. Tale analisi ha fornito un dettagliato set di indicatori, un valore di riferimento del potenziale logistico regionale e un insieme di strumenti per gli stakeholder regionali in grado di simulare la creazione e la gestione di cluster logistici.

Una delle forze trainanti dello sviluppo della logistica nelle regioni del Corridoio è l'incremento complessivo dei volumi di merci scambiati lungo l'asse, anche in ragione delle stime previsionali di traffico nel porto di Rotterdam al 2030. La cooperazione transnazionale è stata importante per poter analizzare i cluster logistici in tutti i luoghi rilevanti lungo il Corridoio. Poiché non esistono modelli empirici di cluster logistici riconosciuti a livello internazionale, questa visione transnazionale è stata di particolare importanza, perché ogni caso studio si colloca in un ambiente economico differente.

Il confronto internazionale ha permesso di definire meglio il livello di soglia per l'individuazione di cluster logistici e dunque, si è evidenziata la necessità di ulteriori analisi. I risultati vanno a beneficio degli stakeholder regionali e nazionali per supportarli nell'analisi del potenziale regionale per la formazione di cluster logistici.

E' di particolare importanza la raccomandazione all'utilizzo di una scala vasta per valutare l'area di un cluster logistico che quindi deve prevedere una cooperazione degli stakeholder a livello transregionale.

Figura 12: Cluster logistico di Mannheim

Nelle future attività, occorrerà analizzare i modi per definire e strutturare un cluster logistico condiviso con gli stakeholder regionali, come le associazioni e le Camere di commercio, con particolare attenzione ai processi di implementazione, efficienza ed accettazione.

Ulterioi informazioni:
www.code-24.eu/activities/logistics-clusters/
Contatto: Julian Brenienek
julian.brenienek@uni-due.de

Collegare i porti di Genova e Rotterdam al loro hinterland

Il CODE24 fornisce una chiave di lettura delle prestazioni e del potenziale economico degli hinterland dei porti di Genova e Rotterdam, dando anche una rappresentazione del "potenziale bacino di utenza" dei due porti. L'analisi evidenzia come le modalità stradale e ferroviaria combinate possano estendere l'hinterland portuale e la sua competitività sia sulla breve che sulla

lunga distanza. Il punto di forza degli hinterland di Genova e Rotterdam è rappresentato dalle loro intense attività commerciali ed industriali e dalla loro densa rete infrastrutturale.

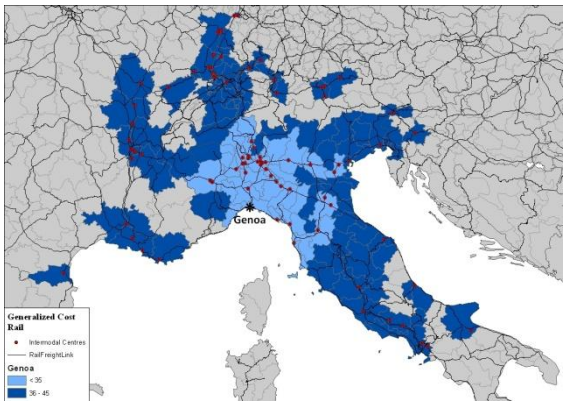

Figura 13: Hinterland ferroviario combinato di Genova (soglia CG 35 e 45 €/t)

Adottando un approccio Multi-Criteria, è stato creato un Indicatore di Performance dei Porti (PPI – Port Performance Indicator) per valutare le prestazioni portuali di Genova e Rotterdam, quali nodi all'estremità del Corridoio. Lo strumento è stato applicato al porto di Genova in un confronto diretto con un gruppo di porti del Mediterraneo (La Spezia, Marsiglia e Barcellona) e al porto di Rotterdam, rispetto ad un gruppo di porti che insistono sull'arco del Nord Europa (Anversa, Brema e Amburgo).

L'analisi evidenzia come entrambi i porti di Genova e Rotterdam abbiano un ruolo dominante rispetto agli altri "competitors" del rispettivo arco di riferimento, riflettendo altresì un'alta capacità di innovazione e di relazionarsi con i propri hinterland. L'applicazione del PPI ha anche evidenziato, mediante un'analisi di sensitività, i principali punti di forza e di debolezza di ciascun porto e i possibili scenari di miglioramento.

Nei recenti decenni, i porti del Mare del Nord sono risultati come la principale porta d'ingresso per i container provenienti dall'Asia e diretti verso la Germania e verso i paesi adiacenti. I porti del Mediterraneo hanno avuto un ruolo minore per quanto riguarda questi volumi di importazione, nonostante le merci avessero tratte notevolmente più brevi da percorrere per molte regioni di destinazione. Oggigiorno i maggiori flussi lungo il Corridoio viaggiano da Nord verso Sud, e ci sono considerevoli margini di capacità nella direzione opposta.

Alla luce di quanto è emerso dall'analisi dei flussi merci, sono state effettuate ulteriori valutazioni per verificare la fattibilità di un treno navetta che colleghi i porti liguri alla rete intermodale europea. La favorevole posizione geografica dei porti liguri avvantaggia le filiere di trasporto in termini di tempo, flessibilità e condizioni ambientali rispetto ad altre catene di trasporto. Per la fattibilità di un tale servizio, però, lo studio rileva la necessità di coinvolgere una compagnia di navigazione che permetta di offrire prezzi interessanti per attrarre volumi sufficienti. Infine, una condizione importante per sviluppare la connettività ferroviaria con il proprio hinterland è relativa allo stato delle infrastrutture ferroviarie che dovrebbero essere adeguate per poter trasportare treni più lunghi, più alti e più pesanti.

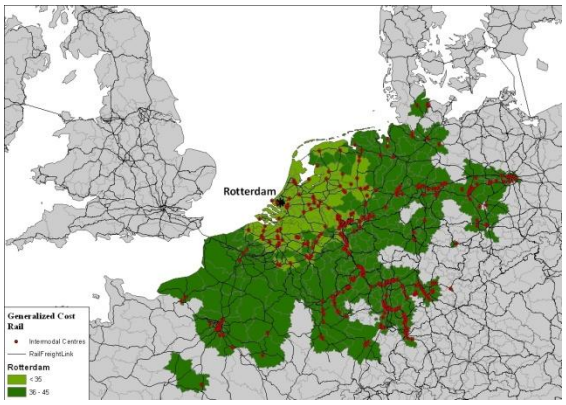

Figura 14: Hinterland ferroviario combinato di Rotterdam (soglia CG 35 e 45 €/t)

La collaborazione transazionale è stata cruciale per l'armonizzazione della raccolta dei dati e per la loro reperibilità, non solo lungo il Corridoio. Lavorare a livello transnazionale è stato anche determinante per l'analisi approfondita della situazione attuale delle reti ferroviarie e dei flussi merci e per la verifica del margine di crescita dell'hinterland dei porti liguri attraverso il confronto con altre situazioni internazionali più efficienti, come i porti del Nord Europa.

Figura 15: Confronto delle connessioni mare/ferrovia tra Shangai e Basilea. Linea continua: via Rotterdam; linea tratteggiata: Rotta mediterranea via Genova. Mappa creata usando dati provenienti dal QGIS e dati della Natural Earth

I risultati ottenuti da questa Azione potrebbero essere utilizzati come base per ulteriori sviluppi metodologici.L'analisi del bacino d'utenza portuale potrebbe prendere in considerazione una descrizione più approfondita della dimensione economica (per esempio, attraverso l'identificazione delle città e delle imprese più rilevanti, i volumi di transito nei porti di riferimento per quell'area, le quote di mercato rispetto ad altri porti europei concorrenti, ecc.).

Per quanto riguarda l'Indicatore di Performance dei Porti (PPI), lo strumento permette di portare a termine anche un'analisi inversa. Oltre ad analizzare lo status quo, potrebbe essere interessante valutare la situazione in prospettiva, tenendo conto degli effetti dei miglioramenti, dei target strategici e degli investimenti in infrastrutture, in un'ottica complessiva delle prestazioni del porto.

Ulteriori informazioni:
http://www.code-24.eu/activities/linking-the-terminal-ports/
Contatto: Alessandro Africani
africani@uniontrasporti.it

Costi ed altri effetti dei colli di bottiglia sulle regioni lungo il Corridoio

Per analizzare i costi ed altri effetti dei colli di bottiglia nelle regioni lungo il Corridoio, sono state sviluppate diverse attività. Sono stati identificati criticità, colli di bottiglia e i principali fattori di localizzazione lungo il Corridoio Rotterdam - Genova, individuati come importanti per le imprese di logistica. E' stato sviluppato un Modello di Trasporto ad hoc per il CODE24, poi implementato attraverso il software VISUM, che prevede matrici di calcolo dei costi di trasporto standardizzati per tutte le coppie origine/destinazione incluse nell'area del Corridoio 24 e per alcune origini/destinazioni selezionate al di fuori di esso.

Inoltre, è stata condotta un'analisi della capacità ferroviaria vicino alla città di Lahr che evidenzia come in quest'area sia presente un collo di bottiglia, contrariamente a quanto dichiarato dal direttore della Deutsche Bahn.Due ulteriori casi studio sono stati sviluppati e hanno portato ad un'analisi dell'accessibilità regionale e della correlazione tra accessibilità regionale e output regionale per settori produttivi nelle aree di Karlsruhe e Genova.

La maggior parte delle questioni affrontate in questa Azione hanno riguardato il Corridoio nella sua interezza, pertanto la coo-

perazione transnazionale è stata fondamentale. Senza un supporto da parte dei Partner, sarebbe stato quasi impossibile poter comunicare con gli stakeholder delle diverse regioni ed ottenere risultati apprezzabili. I risultati saranno pubblicati in un volume edito da Springer Edition.

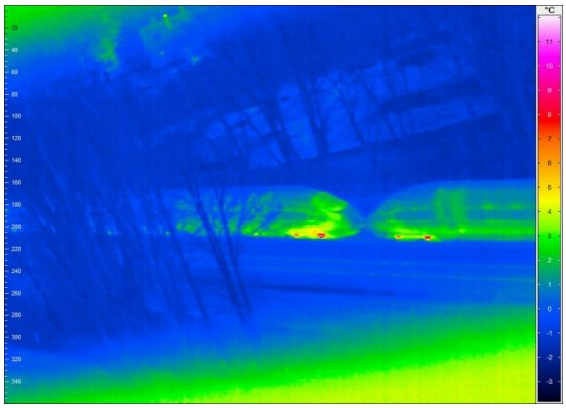

Figura 16: Immagine ad infrarossi dell'analisi della capacità vicino a Lahr

Ulteriori informazioni:
http://www.code-24.eu/activities/costs-of-bottlenecks/
Contatto: Hansjörg Drewello
drewello@hs-kehl.de

ORFE - Online Rail Freight Exchange

ORFE è una piattaforma telematica che permette lo scambio di informazioni relative alla capacità di carico e ai volumi di spedizione disponibili tra operatori ferroviari, gestori e spedizionieri tramite l'utilizzo di internet in modo interattivo e facile da usare. L'utilizzo non è limitato solo alle compagnie che hanno un accesso diretto ai raccordi ferroviari. Potenziali sviluppi comprendono l'utilizzo di ORFE per lo scambio di vagoni, locomotive o di personale tra gli operatori.

La piattaforma è basata su un prototipo di software sviluppato dall'Istituto per la Produzione e la Gestione Industriale dell'Informazione dell'Università di Duisburg - Essen, con il contributo dei Partner del CODE24 Regionalverband FrankfurtRheinMain e TransCare, Transpetrol, e i consulenti Klaus G Becker.

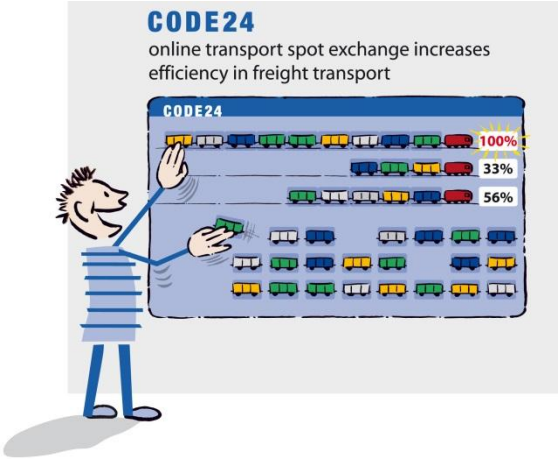

Figure 17: Cody utilizza ORFE

Due operatori privati e neutrali hanno deciso di aderire all'iniziativa ORFE per le loro attività commerciali: Railcargo - online (www.railcargo-online.com), gestita da Axel Goetze-Rohen da Bargelink, e FREIT-ONE (www.freit-one.de), gestita da Martin Makait di MWP. Entrambi sono online dall'ottobre 2013 e contano circa 80-100 utenti ciascuno.

I mercati non hanno barriere. I trasporti merci (ferroviari) hanno una notevole componente transfrontaliera. Pertanto, i Partner internazionali fanno da moltiplicatori indispensabili per poter entrare in contatto con potenziali gruppi di utenti. In un prossimo futuro, si prevede una promozione costante della piattaforma ORFE con l'obiettivo di rafforzare il trasporto merci ferroviario.

Ulteriori informazioni:
http://www.code-24.eu/activities/rail-freight-exchange/
www.railcargo-online.com
www.freit-one.de
Contatto: Peter Endemann
endemann@region-frankfurt.de

Nodo multimodale di Lahr

E' stato realizzato uno studio di fattibilità per la realizzazione di un nodo multimodale (per il trasporto combinato accompagnato e non accompagnato) nell'area di Lahr. L'analisi ha portato alle seguenti conclusioni:

1) riguardo la situazione concorrenziale regionale esiste un mercato potenziale adeguato per la realizzazione di un terminal merci presso il Logistics Service Center di Lahr;

2) l'analisi degli effetti economici generati dalla realizzazione e messa in funzione del terminal merci di Lahr porta a una stima di circa 44 milioni di euro all'anno in termini di creazione di valore per la regione;

3) con riferimento ai possibili modelli operativi, lo studio offre l'analisi di diversi scenari che saranno essenziali nella selezione del modello più adatto.

Lo studio evidenzia che uno snodo multimodale a Lahr contribuirebbe inoltre ad alleviare il problema di uno dei colli di bottiglia del Corridoio che insiste proprio su quest'area, alla condizione di realizzare il terzo e il quarto binario ferroviario paralleli all'autostrada A5.

Uno snodo multimodale a Lahr richiede una collaborazione molto stretta con le parti interessate e numerosi enti europei. Pertanto, la collaborazione transnazionale è stata fondamentale per raccogliere ed elaborare i dati necessari allo studio di fattibilità. Durante l'intero processo di analisi, inoltre, la comunicazione transnazionale all'interno del gruppo CODE24 ha generato discussioni molto positive.

Nell'autunno del 2014 i risultati dello studio sono stati presentati a numerosi politici, imprenditori e stakeholder per promuovere il progetto nell'agenda politica. E' essenziale quindi ottenere una decisione politica in merito.

Figura 18: Aeroporto di Lahr

Se si prenderà una decisione riguardo all'inserimento del binario per il trasporto merci, parallelo all'autostrada, lo studio di fattibilità sarà essenziale per tutto il progetto dello snodo multimodale a Lahr e potrebbe servire come quadro di riferimento generale.

Ulteriori informazioni:
www.code-24.eu/activities/
Contatto: Markus Ibert
markus.ibert@startklahr.biz

Comunicazione

La creazione del consenso e la sensibilizzazione sulle potenzialità e criticità legate allo sviluppo del Corridoio Reno - Alpi ha rappresentato una parte importante del progetto CODE24.

L'azione "Progetto Generale di Comunicazione" come anche l'azione "Eventi, Conferenze, Workshop e Seminari", all'interno di CODE24, sono state mirate a rendere visibili attività e risultati del progetto ai di-

versi destinatari a livello regionale, nazionale e transnazionale.

Queste attività hanno permesso di accrescere consapevolezza e consenso riguardo alle misure da attuare per lo sviluppo del Corridoio e ad ottenere un sostegno politico e pubblico. All'inizio del progetto è stata stabilita una strategia di comunicazione con due componenti: la comunicazione esterna, cioè con un pubblico di "media" e di "non media"; la comunicazione interna, tra i Partner di progetto e istituzioni associate, per poter rappresentare le regioni all'interno del Corridoio alla Commissione Europea.

Sono stati identificati come target principali politici a livello locale, regionale, nazionale ed europeo, esperti provenienti da organizzazioni per lo sviluppo e la pianificazione regionale e comunità locali direttamente interessate dal passaggio del Corridoio Reno - Alpi. Inoltre, è stato formato un gruppo addetto alla comunicazione con l'obiettivo di coordinare queste attività.

In accordo con la strategia di comunicazione adottata sono state organizzate tavole rotonde e workshop regionali ed internazionali oltre a conferenze. Inoltre sono stati utilizzati ulteriori mezzi di comunicazione allo scopo di diffondere i contenuti del progetto, tra cui il sito web dedicato (www.code24.eu), newsletter, video e diverse pubblicazioni, come questa brochure.

La collaborazione transnazionale è stata fondamentale per dare risonanza alle attività dei Partner del progetto CODE24.

E' stato molto importante concentrarsi sulla costruzione del consenso e sulla comunicazione. CODE24 è un progetto composto da così tanti livelli di analisi che sarebbe difficile divulgare fatti e conoscenze senza una comunicazione mirata. Poiché CODE24 è un progetto strategico complesso, è stato impegnativo spiegare tutti i suoi contenuti specifici all'esterno. Si è dimostrato utile aver informato sin dall'inizio ed aver coinvolto esperti locali in ogni fase del progetto.

La popolazione ha un grande interesse nei progetti sulle infrastrutture che hanno un impatto diretto sulla loro vita quotidiana, quindi c'è un pubblico molto attento a livello locale. Tuttavia, spesso le comunità locali si concentrano su questioni economiche ed ambientali del proprio territorio, per cui una delle sfide della comunicazione è stata anche quella di fornire una visione più ampia ed europea di queste problematiche.

Per far questo è stato indispensabile utilizzare non solo l'inglese come lingua di riferimento, ma tradurre nelle lingue nazionali le parti essenziali dei lavori che si sono svolti.

Figura 19: Conferenza del CODE24 in Bruxelles, 2012 ©Felix Kindermann

Ulteriori informazioni:
www.code-24.eu
Contatto: David Linse
david.linse@mannheim.de

Mobile Exhibition

Dal settembre 2011 fino alla fine del progetto, i Partner del CODE24 hanno presentato i risultati raggiunti in molteplici eventi e in diversi luoghi lungo il Corridoio da Rotterdam a Genova, avvalendosi anche di una mostra itinerante, la Mobile Exhibition, che propone presentazioni, film e postazioni interattive.

Figura 20: Inaugurazione della Mobile Exhibition a Torino, 2011

La Mobile Exhibition è disponibile in inglese, tedesco, francese, italiano e olandese e presenta anche esempi di alcuni tool realizzati nel progetto.

Ha rappresentato una buona opportunità per raggiungere un ampio pubblico che ha così potuto mettersi in contatto con i Partner del CODE24.

La cooperazione transnazionale è stata essenziale nello sviluppo della Mobile Exhibition, ad esempio per la definizione dei contenuti e dell'allestimento. La collaborazione di tutti i Partner è stata fondamentale al fine di rendere la Mobile Exhibition accessibile ad un pubblico europeo il più vasto possibile.

La Mobile Exhibition è stata presentata in diverse città, tra cui Torino, Düsseldorf, Mannheim, Bruxelles, Francoforte, Karlsruhe, Genova, Zurigo e Strasburgo. A conclusione del progetto, la proprietà sarà trasferita al GECT che continuerà, nelle varie sedi, ad esporre il lavoro ed i risultati del progetto.

Figura 21: Mobile Exhibition a Bruxelles

Ulteriori informazioni:
www.code-24.eu/mobile-exhibition/
Contatto: Clarissa Strasser
Clarissa.Strasser@ptvgroup.com

GECT – Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale

E' chiaro che lo sviluppo di questo importante asse europeo è un compito permanente che non può essere portato a termine nell'arco di un singolo progetto. La creazione di una forma legale di collaborazione che prosegua a conclusione del periodo di finanziamento del progetto CODE24 è da sempre stato uno degli obiettivi principali.

Per questo motivo, i Partner hanno deciso di applicare la nuova regolamentazione europea relativa alla costituzione dei "Gruppi Europei di Cooperazione Territoriale" (GECT) che hanno lo scopo di agevolare e di promuovere la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale tra i propri membri. Questa forma legale fornisce tutte le opportunità per una collaborazione sostenibile tra partner europei ed è stata scelta come la più appropriata per la continuazione della collaborazione. In questa azione, il responsabile di progetto ha raccolto tutte le informazioni necessarie ri-

guardanti il GECT per i Partner. I documenti necessari per formare un GECT, cioè la Convenzione e gli Statuti, sono stati abbozzati, discussi e concordati da tutte le parti interessate a diventare futuri membri del gruppo. Il processo di adesione che ogni eventuale membro deve effettuare assieme alle autorità dei rispettivi paesi è in pieno svolgimento.

Il GECT "Alleanza Interregionale per il Corridoio Reno-Alpi" è stato ufficialmente annunciato alla Conferenza finale del progetto CODE24 avvenuta il 20 novembre 2014 a Mannheim e rappresenta un perfetto esempio di continuità della collaborazione transnazionale sulla base del progetto INTERREG.

Il GECT è transnazionale per natura. E' stata necessaria una stretta partecipazione per concordare la forma organizzativa da scegliersi per la futura collaborazione.

E' stato anche importante decidere congiuntamente il contenuto dei documenti necessari (Convenzione e Statuti) e in particolar modo, l'obiettivo e i compiti del GECT, ancora in via di preparazione, oltre che trovare una soluzione alle questioni importanti come budget, quota partecipativa annuale, regole per le votazioni, ecc.

Infine, la collaborazione transnazionale è stata basilare per coordinare le procedure che tutti i membri futuri dovranno effettuare prima di poter entrare a far parte del GECT.

Le attività del GECT prevedono una strettissima collaborazione per lo sviluppo congiunto del Corridoio Reno - Alpi (precedentemente denominato Corridoio 24).

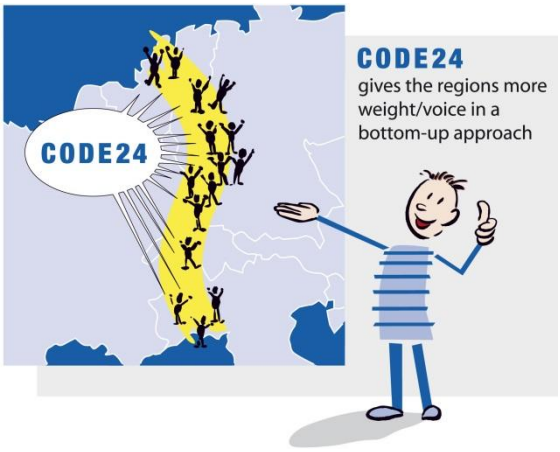

Figura 22: Cooperazione regionale per il Corridoio Reno - Alpi

Il lavoro del GECT svilupperà i risultati raggiunti dal progetto CODE24 e proseguirà la collaborazione su questa base consolidata.

Tra i compiti previsti, sono a carico del GECT anche la presa in consegna e la continuazione dei risultati concreti del CODE24, in particolar modo il Sistema Informativo del Corridoio (CIS) e la Mostra Itinerante.

Inoltre, il GECT cercherà di diventare un membro del Forum del Corridoio Europeo per la nuova rete centrale europea, rappresentando gli stakeholder regionali e locali di questo Corridoio.

Il GECT avrà sede presso i locali del Lead Partner CODE24 e diventerà operativo nel 2015.

Ulteriori informazioni:
http://www.code-24.eu/activities/egtc/
Contatto: Saalbach
Jörg, joerg.saalbach@vrrn.de

I PARTNER DEL PROGETTO

Rhine-Neckar Regional Association
www.vrrn.de

Porto di Rotterdam
www.portofrotterdam.com

Università di Duisburg-Essen
www.uni-due.de

ETH Politecnico federale di Zurigo
www.ethz.ch

Ruhr Regional Association
www.rvr-online.de

Karlsruhe TechnologyRegion
http://www.technologieregion-karlsruhe.de

Autorità regionale FrankfurtRhineMain
http://www.region-frankfurt.de/

Città di Mannheim
www.mannheim.de

Uniontrasporti
www.uniontrasporti.it

SiTI (Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione)
www.siti.polito.it

TransCare AG
www.transcare.de

Autorità portuale di Genova
www.porto.genova.it

Università delle scienze applicate di Kehl
www.hs-kehl.de

Università di Utrecht
www.uu.nl

PTV AG
www.ptvgroup.com

Comune di Lahr
www.lahr.de

Porto di Strasburgo
www.strasbourg.port.fr

Provincia di Gelderland
www.gelderland.nl

INFO SUL PROGETTO:

Finanziamento:
INTERREG IV B Northwest Europe

Budget totale:
€ 7,973,367

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale:
contributo: € 3,829,835

Durata:
Gennaio 2010 – Marzo 2015

Contatto:
Verband Region Rhein-Neckar
P 7, 20/21, 68161 Mannheim, Germany

www.code-24.eu

Source cover photo: duisport, Photo: Felden, Reinhard