

**PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI**

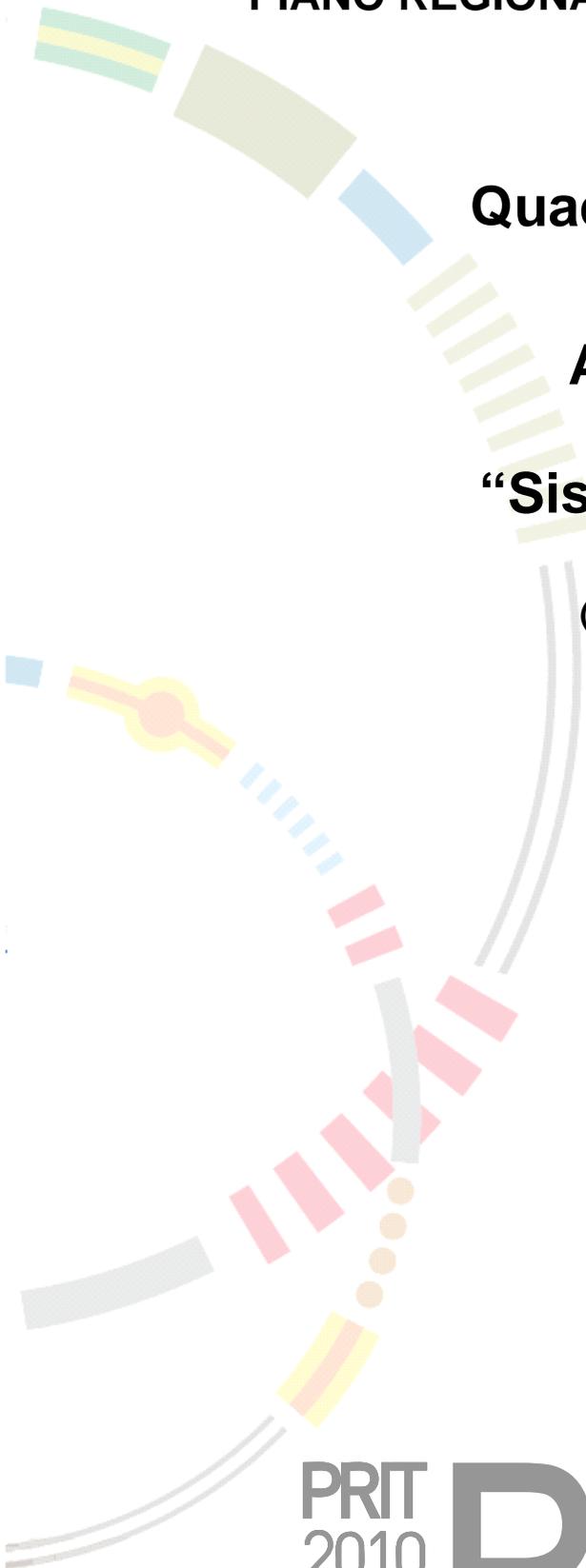
2010-2020

**Quadro Conoscitivo**

**Allegato n° 5**

**“Sistema logistico”**

(allegato al cap. 3.1.3)



PRIT  
2010  
2020

**PLURIVIE**

**UN SISTEMA INTEGRATO DI MOBILITÀ PER  
UNA REGIONE EFFICIENTE, VIVIBILE E SOSTENIBILE**

Novembre 2009



## Schede sintetiche dei nodi logistici-scali merci principali

(dati 2008)

- Bologna Interporto
- Parma
- Ravenna
- Rubiera 1
- Rubiera 2
- Piacenza
- Dinazzano
- Fiorenzuola d'Arda
- Modena nord
- Lugo
- Imola
- Faenza

CATEGORIA	NODO LOGISTICO	PROVINCIA
INTERPORTI	Interporto di Bologna	Bologna
	Interporto di Parma	Parma
PORTI	Porto di Ravenna	Ravenna
SCALI FERROVIARI - TERMINAL INTERMODALI	Terminal intermodale di Rubiera	Reggio Emilia
	Terminal intermodale di Piacenza	Piacenza
	Terminal intermodale di Dinazzano	Reggio Emilia
	Terminal intermodale di Fiorenzuola	Piacenza
	Scalo di Modena Nord	Modena
	Terminal intermodale di Lugo	Ravenna
	Scalo merci di Imola	Bologna
POLI LOGISTICI	Centro servizi merci di Faenza	Ravenna
SCALI IN COSTRUZIONE	Centro intermodale di Marzaglia	Modena
	Centro servizi merci di Villaselva	Forlì-Cesena

## INTERPORTO DI BOLOGNA

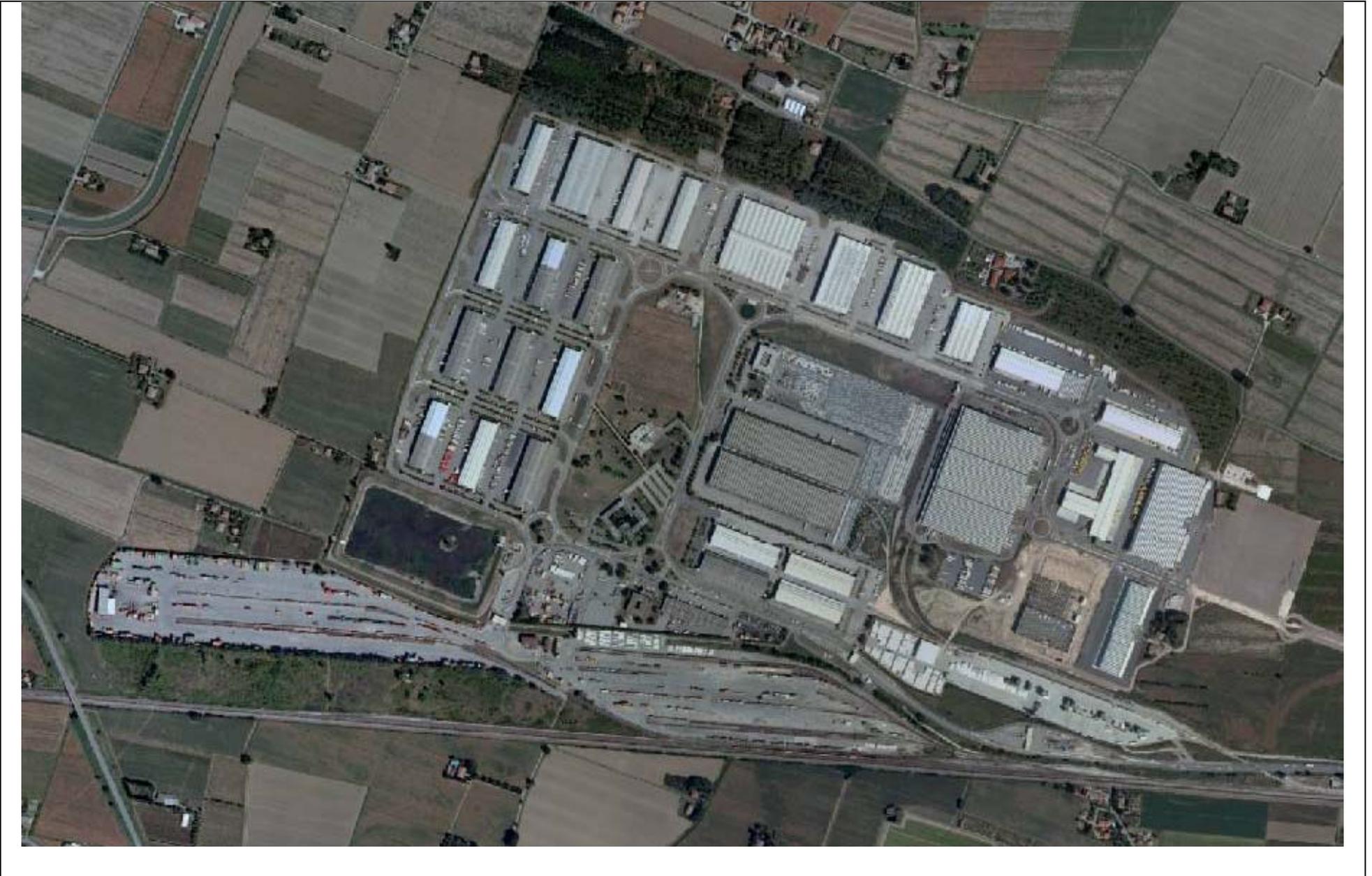
<b>INQUADRAMENTO</b>																			
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	<p>L'Interporto di Bologna è un complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto delle merci, collegato direttamente alla rete ferroviaria e autostradale nazionale.</p> <p>Il nodo è dotato di uno scalo ferroviario di proprietà di RFI. La struttura è a prevalenza pubblica, Comune di Bologna e Provincia di Bologna vi partecipano per oltre il 52%.</p> <p>E' aperto 365 gg/anno 24 ore su 24, ma l'operatività dei terminal si può considerare per 252 gg/anno. L'attività ha un orizzonte annuo, che si intensifica nei mesi di luglio, ottobre e dicembre.</p> <p>Nel nodo sono presenti 3 Terminal, 2 dei quali operativi. Il personale operante all'interno di esso conta 52 addetti diretti tra consulenti, personale per le manovre ferroviarie ed amministrativi e 1400-1500 addetti indiretti che fanno capo agli insediati.</p>																		
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	Interporto Bologna S.p.A. si occupa della realizzazione e gestione strategica della struttura																		
<b>GOVERNANCE E FLUSSI</b>																			
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 4.825.000 ton/anno di cui 2.225.000 su ferro.																		
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;"><u>Gomma</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)</td> <td style="text-align: right;">35.000 (2.500)</td> </tr> <tr> <td>Peso medio di un camion (tonnellate)</td> <td style="text-align: right;">20</td> </tr> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;"><u>Ferro</u></th> </tr> <tr> <td>N° coppie di treni / settimana</td> <td style="text-align: right;">121</td> </tr> <tr> <td><i>N° Completo</i></td> <td style="text-align: right;">108</td> </tr> <tr> <td><i>N° Diffuso</i></td> <td style="text-align: right;">12</td> </tr> <tr> <td><i>N° Combinato terrestre</i></td> <td style="text-align: right;">25</td> </tr> <tr> <td><i>N° Combinato marittimo</i></td> <td style="text-align: right;">75</td> </tr> </tbody> </table>	<u>Gomma</u>		N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)	35.000 (2.500)	Peso medio di un camion (tonnellate)	20	<u>Ferro</u>		N° coppie di treni / settimana	121	<i>N° Completo</i>	108	<i>N° Diffuso</i>	12	<i>N° Combinato terrestre</i>	25	<i>N° Combinato marittimo</i>	75
<u>Gomma</u>																			
N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)	35.000 (2.500)																		
Peso medio di un camion (tonnellate)	20																		
<u>Ferro</u>																			
N° coppie di treni / settimana	121																		
<i>N° Completo</i>	108																		
<i>N° Diffuso</i>	12																		
<i>N° Combinato terrestre</i>	25																		
<i>N° Combinato marittimo</i>	75																		

	<i>N° Tradizionale</i>	8
	<i>Arrivi puntuali (%)</i>	80%
	Numero UdC per treno treno (casce mobili-containers)	20/50
	Peso medio di una UdC(tonnellate)	18
	Semirimorchi (UdC/settimana)	2
	Casce Mobili (UdC/settimana)	906
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	2.324
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie totale (mq)</b>	4.270.000, di cui 2.300.000 occupata (al 31/12/2006) e 900.000 coperta. La parte restante costituisce area di espansione	
<b>aree per lo stoccaggio (mq)</b>	Le aree disponibili per lo stoccaggio contano una superficie pari a 90.000 mq., oltre a 70.000 mq. per il carico/scarico. (286.000)	
<b>piazzali di movimentazione</b>	286.000	
<b>magazzini merci</b>	348.000 (29 magazzini merci)	
<b>area deposito frigorifera</b>	1.000	
<b>parcheeggi TIR</b>	19.000	
<b>parte ferroviaria (mq)</b>	La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 585.000 mq.	
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna	4 (elettrificati, lunghezza 650m)
	Numero binari carico/scarico	16
	Dedicati al traffico intermodale	14
	Dedicati al traffico tradizionale	2
	Numero totale di binari nel nodo	32
	Lunghezza dei binari (m)	24.000
	N° raccordi privati in esercizio	2
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>	Trenitalia, Hupac	
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Bologna-Padova (categoria D4)

	Stazione collegata	Bologna Interporto
	Collegamenti viari	A13 Bologna-Padova (casello Bologna Interporto, distanza 2 km)
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	All'interno dello scalo è presente la dogana (5.000 mq). Tra le attrezzature disponibili vi sono 7 gru mobili su gomma. Le manovre ferroviarie sono effettuate da GSE.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista (ferroviaria)</b>	E' prevista la realizzazione entro il 2010 di un binario in fascio base oltre a 2 raccordi.	
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	In considerazione delle future realizzazioni, l'incremento di traffico al 2010 è stimabile in 15/16 coppie di treni a settimana da considerare per una media di 1.200/ton trasportate a treno.	

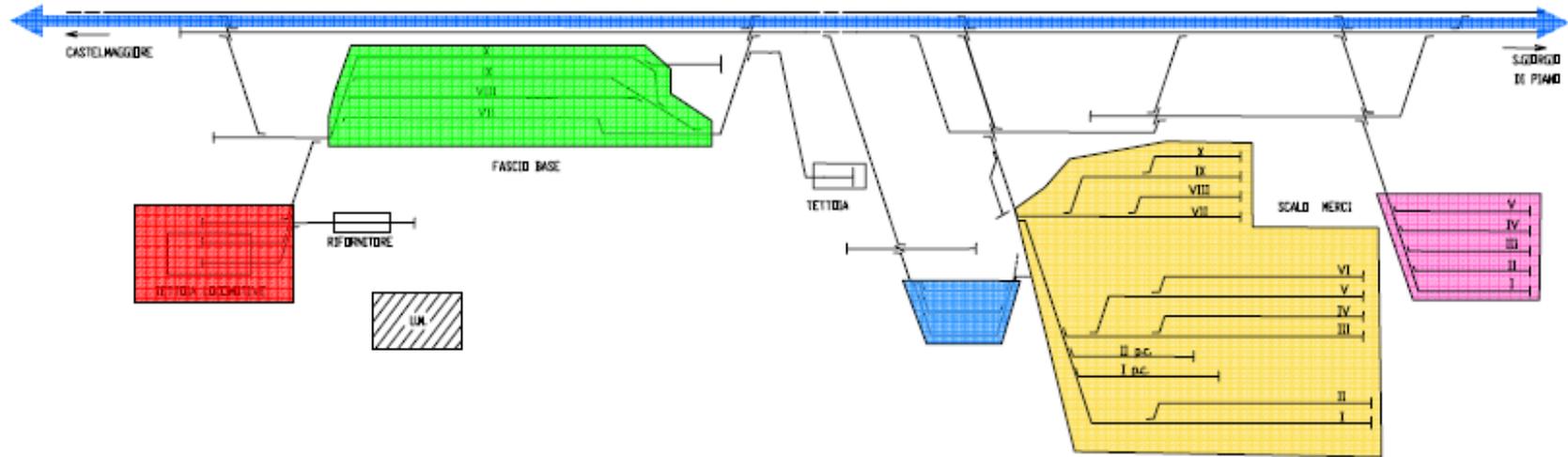
<b>LOGISTICA</b>	
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Le superfici adibite alla logistica sono pari a 375.000 mq, oltre a 5 magazzini raccordati per ulteriori 70.000 mq.
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	Oltre a spedizionieri, corrieri, autotrasportatori, aziende di logistica, imprese di facchinaggio società di servizi ed uffici pubblici, all'Interporto sono insediati 4 MTO e 3 operatori del trasporto intermodale (Cemat, Ers ed Hupac).
<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	E' prevista un'espansione territoriale di 1.200.000 mq., realizzabile indicativamente entro il 2020. 500.000 m <sup>2</sup> coperti di magazzini/ribalte (costo previsto 35 mln €); completamento del 2° e 3° PPE
<b>Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)</b>	In considerazione dell'espansione territoriale prevista al 2020, è ipotizzabile un proporzionale aumento sia in termini di mezzi che di tonnellate trasportate, che determini nel periodo indicato il triplicarsi dei flussi attuali.
<b>Risorse e requisiti per l'espansione</b>	Dell'espansione prevista ad oggi è stato realizzato il 10% della parte relativa alle aree logistiche. Si stanno cercando finanziamenti per la realizzazione della parte ferroviaria.
<b>SERVIZI DISPONIBILI</b>	
<b>Generali</b>	Utilizzo aperto. Scalo abilitato alla gestione di merci pericolose. Magazzino conto terzi, svuotamento/riempimento container, controllo accessi, riparazione container, deposito container vuoti, rifornimento carburante, lavaggio.

<b>Alla persona</b>	Banca, Poste, Dogana, GdF, Camera di Commercio, ristorante, self service, bar
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	I primi tre impianti di relazione ad oggi sono: Busto Arsizio, Verona e Cervignano.
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	I principali Porti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Livorno, Genova, Taranto e Ravenna.
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione, avviene per il 100% nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia.
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Potenzialmente è stimabile un incremento del traffico merci pari a: 500.000 ton/anno al 2010, ulteriormente incrementato di un 30% al 2015. Si prevede la coincidenza del bacino di raccolta e distribuzione con quello attuale.
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Svizzera ed Olanda.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Nessuno in particolare.



# INQUADRAMENTO FUNZIONALE

Stato attuale



-  Scalo merci
-  Fascio Merci – Arrivo/Partenza
-  Fascio Presa/Consegna raccordi
-  Manutenzione IF
-  Terminal
-  Manutenzione RFI

## INTERPORTO DI PARMA

<b>INQUADRAMENTO</b>															
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	L'Interporto di Parma (Ce.P.I.M. SpA è un nodo intermodale dotato di uno scalo ferroviario interno. E' operativo 300 gg./anno., dal lunedì al venerdì dalle 6.00 alle 22.00 ed il sabato mattina dalle 6.00 alle 14.00. Il personale operante all'interno del nodo conta 1.600 addetti . All'interno del nodo è insediato un solo Terminal. Tutte le attività relative al coordinamento, alla gestione strategica, al magazzino e alla logistica sono svolte dall'ente gestore														
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	Ce.P.I.M. – Centro Padano Interscambio Merci SpA, è il soggetto attuatore sorto con l'obiettivo di realizzare l'Interporto di Parma, un sistema di opere, infrastrutture ed impianti che consentono la ricezione, la custodia, la manipolazione e lo smistamento delle merci. Ad oggi, mantiene la sua funzione di coordinamento dello sviluppo dell'area dell'Interporto ed agisce individualmente come operatore con l'offerta di servizi logistici e la disponibilità di terreni urbanizzati. La società di gestione del nodo è partecipata pubblico privata, l'azionista di maggioranza è ENI con una quota pari al 35%.														
<b>GOVERNANCE E FLUSSI</b>															
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 2.650.000 ton/anno di cui 1.800.000 su gomma, 680.000 intermodali ferro-gomma e 170.000 multimodali ferro-gomma .														
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><u>Gomma</u></td> </tr> <tr> <td>N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)</td> <td style="text-align: right;">2.700/5.400</td> </tr> <tr> <td>Peso medio di un camion (tonnellate)</td> <td style="text-align: right;">15</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><u>Ferro</u></td> </tr> <tr> <td>N° coppie di treni / settimana</td> <td style="text-align: right;">18</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>N° Completo</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>N° Diffuso</i></td> </tr> </table>	<u>Gomma</u>		N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)	2.700/5.400	Peso medio di un camion (tonnellate)	15	<u>Ferro</u>		N° coppie di treni / settimana	18	<i>N° Completo</i>		<i>N° Diffuso</i>	
<u>Gomma</u>															
N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)	2.700/5.400														
Peso medio di un camion (tonnellate)	15														
<u>Ferro</u>															
N° coppie di treni / settimana	18														
<i>N° Completo</i>															
<i>N° Diffuso</i>															

	<i>N° Combinato terrestre</i>	15
	<i>N° Combinato marittimo</i>	
	<i>N° Tradizionale</i>	3
	<i>Arrivi puntuali (%)</i>	
	Numero UdC per treno treno	25
	Peso medio di una UdC(tonnellate)	15
	Semirimorchi (UdC/settimana)	
	Casse Mobili (UdC/settimana)	900
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie totale (mq)</b>	2.541.000 (di cui 600.000 coperta)	
<b>aree per lo stoccaggio (mq)</b>	La superficie è così suddivisa: 85.000 mq. dedicata ad aree per lo stoccaggio e 65.000 mq. dedicata ad aree per il carico/scarico. (400.000)	
<b>magazzini merci</b>	100.000	
<b>area deposito frigorifera</b>	130.000 m <sup>3</sup> (T= -28°C. 2 comparti separati ulteriormente divisibili, con possibilità di mantenere T diverse)	
<b>parcheggi TIR</b>	180.000	
<b>area verde</b>	290.000	
<b>parte ferroviaria (mq)</b>	La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 150.000 mq.	
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna	7
	Numero binari carico/scarico	
		3
	Dedicati al traffico intermodale	3
	Dedicati al traffico tradizionale	0
	Numero totale di binari nel nodo	Non. Disp.
	Lunghezza tot. dei binari (m)	14.800
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>	Trenitalia	

<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linee ferroviarie	Milano-Bologna (D4) Parma-La Spezia (D4L) Parma-Mantova-Verona (C3L)
	Stazione collegata	Castelguelfo (distanza 5 km)
	Collegamenti viari	A15 Parma-La Spezia (termine) A1 Milano-Bologna (Parma Ovest, distanza circa 3 km) SS 9 (Via Emilia)
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	All'interno dell'Interporto è presente la Dogana (36.000 mq). Tra le attrezzature in dotazione nel nodo vi sono 3 gru mobili su gomma. SERFER è il soggetto che esegue le manovre ferroviarie dalla stazione di Castelguelfo all'Interporto.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	E' prevista una prossima espansione di circa 120.000 mq. per la realizzazione del nuovo Terminal. In aggiunta alla quale è stata richiesta una superficie di 1.000.000 di mq per ulteriore espansione. I tempi previsti per l'attuazione sono stimabili in 3-4 anni. Nuovo terminal container (150.000m <sup>2</sup> , start-up 2010) Nuova area intermodale (80.000m <sup>2</sup> , start-up 2008)	
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	In considerazione della realizzazione del nuovo terminal, si prevede un incremento del traffico, stimabile al 2012-2013 in 50 treni/settimana.	
<b>LOGISTICA</b>		
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Le superfici interne al nodo dedicate alla logistica ammontano a 500.000 mq, oltre a 70.000 mq. di magazzini raccordati.	
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	86	
<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	Del milione richiesto, 450.000 mq. saranno dedicati alla logistica.	
<b>Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)</b>	Non determinabile al momento.	
<b>Risorse e requisiti per l'espansione</b>	Si è in cerca di contributi per l'espansione prevista, sia per la parte ferroviaria già prevista, che per l'area	

	logistica, in fase di definizione.
<b>SERVIZI DISPONIBILI</b>	
<b>Generali</b>	Utilizzo aperto. Deposito (tra cui magazzini in sospensione di imposta, doganali e di temporanea custodia), tracking&tracing (in partnership con operatori specializzati), attività accessorie (riconfezionamento-etichettatura), dotazione magazzini: antincendio, cablaggio in fibra ottica per movimentazione, gestione e preparazione ordini in radiofrequenza, video-sorveglianza, ribalta lato gomma e lato ferrovia.
<b>Alla persona</b>	Hotel, ristoranti, banca, Centro direzionale (2.500m <sup>2</sup> , ospita anche attività immobiliari: vendita terreni edificabili e locazione di uffici), stazione di rifornimento carburante.
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	I principali impianti di relazione ad oggi sono collocati nel nord Europa e determinano un'incidenza del 80% sul totale dei traffici, il restante 20% fa riferimento al territorio nazionale.
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	Nessuno, ad oggi, l'obiettivo è quello di diventare un hub di riferimento per un porto italiano. Si prevede lo sviluppo di una nuova linea di traffico merci con il porto di La Spezia (Progetto Shuttle, fino a 10 treni/giorno)
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	Il bacino di raccolta/distribuzione si estende, ad oggi, su un raggio di 250 km.
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	E' stimabile un incremento del traffico merci al 2017 pari a 8 milioni di ton/anno,ciò soprattutto in considerazione dell'espansione del traffico potenziale con i porti, il bacino di raccolta/distribuzione tenderà a coincidere con quello attuale
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	I principali traffici ad oggi avvengono con: East, Far East e Nord Europa.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Nord Europa.



## PORTO DI RAVENNA

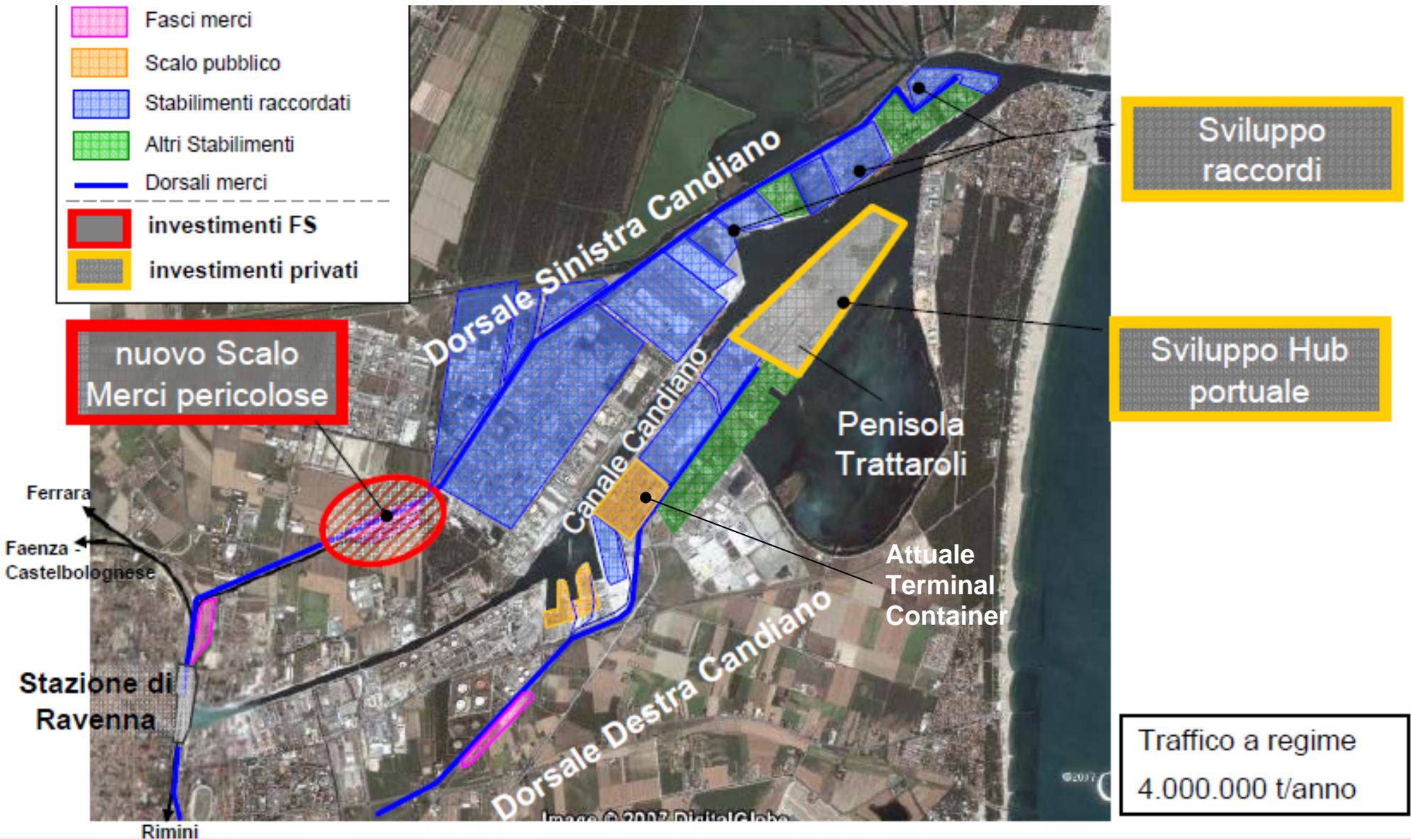
<b>INQUADRAMENTO</b>		
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Porto di livello nazionale-internazionale, operativo 365 gg./anno. All'interno del nodo sono insediati 26 terminal, gestiti da privati, che determinano anche la singola operatività degli stessi.	
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	L'Autorità Portuale è l'Ente Pubblico non economico istituito ai sensi L. 84/94, che governa e coordina del Porto.	
<b>GOVERNANCE E FLUSSI</b>		
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il Porto movimentata 26.304.507 ton/anno, di cui 3.095.253 su ferrovia. Containers 206.580 TEUs.	Il traffico tot.
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI DELLO SCALO MARITTIMO</b>		
<b>Lunghezza della banchina (metri)</b>	13.419	
<b>Pescaggio massimo (metri) - FONDALE</b>	10,50-11,50	
<b>Numero navi / anno</b>	4.000	
<b>Tipologia Navi:</b>		
<b>Tonnellate di stazza netta (ton) / anno</b>	16.310.509	
<b>O/D corto raggio (cabotaggio, EU) / anno</b>	19.171.404	
<b>O/D lungo raggio / anno</b>	7.133.103	
<b>Tipologia traffici (indicare la %)</b>		
<b>Rinfusa Liquida</b>	17,2%	

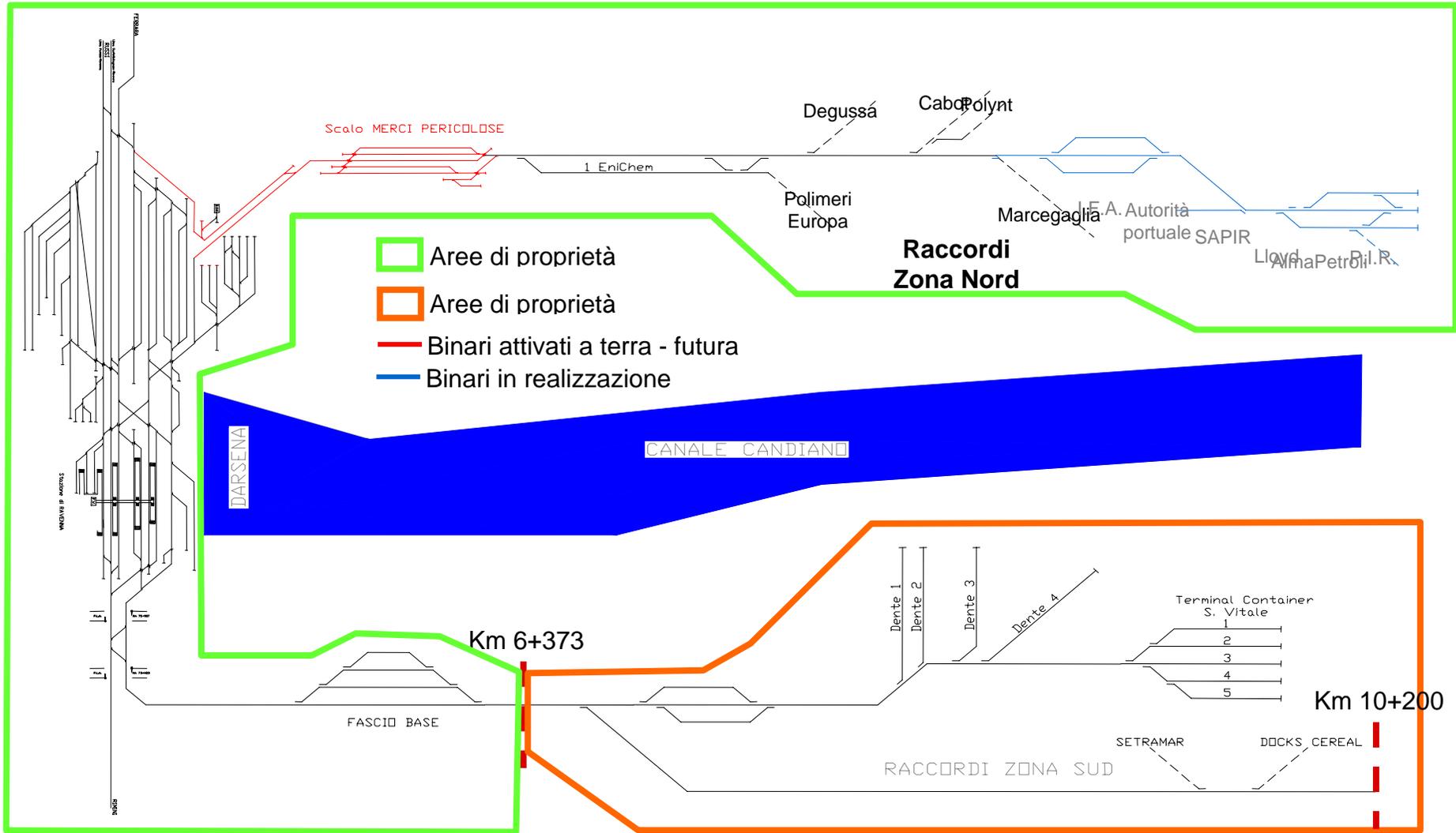
<b>Rinfusa solida</b>	48,4%	
<b>Contenitori</b>	9,6%	
<b>Automezzi e Mezzi trainati</b>	3,1%	
<b>Carichi eccezionali</b>	.....	
<b>Merci pericolose</b>	.....	
<b>Altro (merci varie in colli)</b>	21,8%	
<b>Superficie Totale magazzini (mq)</b>	424.550	
<b>Superficie Totale magazzini raccordati (mq)</b>	234.550	
<b>Capacità complessiva cisterne (migliaia di mc)</b>	1.041	
<b>Superficie aree di stoccaggio (mq)</b>	1.464.800	
<b>Macchinari ed attrezzature</b>	n. 41 gru, n. 11 carriponte, n. 4 ponti gru container, n. 3 carica sacchi, n. 7 aspiratori pneumatici; n. 92 tubazioni;	
<b>Altro (silos)</b>	298.400 mc	
<b>Dotazioni ferroviarie</b>	Il terminal sono quasi tutti raccordati con la linea ferroviaria.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista (quote aggiuntive)</b>	E' previsto un ampliamento di circa 4.000 ml, tra banchine e difese di sponda. Oltre che all'approfondimento dei fondali da m. 11,50 a 14,50.	
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>		
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	I primi tre impianti di relazione ad oggi sono: Milano-Melzo, Bologna Interporto e Dinazzano Po.	
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	I principali Porti di relazione sono: Gulluk, Taranto e Mariupol.	
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione, avviene per il 53,6% nel bacino della RER, il restante è così suddiviso: per un 19,8% nel Centro-Sud Italia, per 14,4% nel Nord-Ovest Italia e per il 12,3% Nord-Est Italia.	
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Tenuto conto degli ampliamenti infrastrutturali previsti ed auspicabili di futura realizzazione si può ipotizzare al 2015 e 2020 un incremento del traffico merci di 7 milioni /ton per i TEUs e 4 milioni/ton per le rinfuse.	
<b>Nazioni di relazione ad oggi</b>	Le relazioni vedono al primo posto gli scambi interni al territorio nazionale, per quanto concerne l'estero le	

<b>(in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	principali relazioni avvengono con Turchia, Ucraina e Cina.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi</b> <b>(in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	I poli logisti tendono essenzialmente a coincidere con quelli ferroviari, Milano-Melzo, Bologna Interporto e Dinazzano Po.

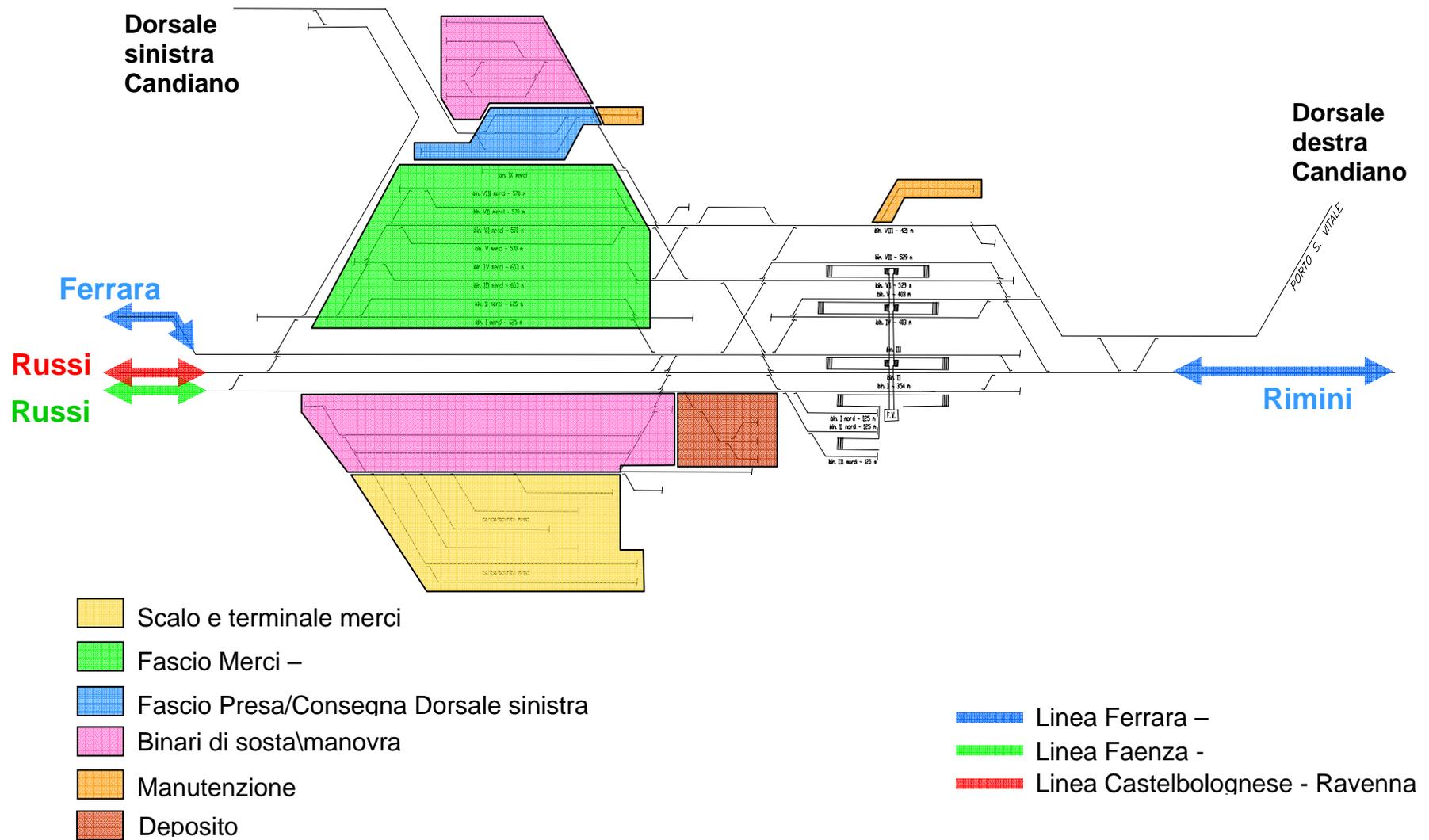


# INFRASTRUTTURE FERROVIARIE A SUPPORTO

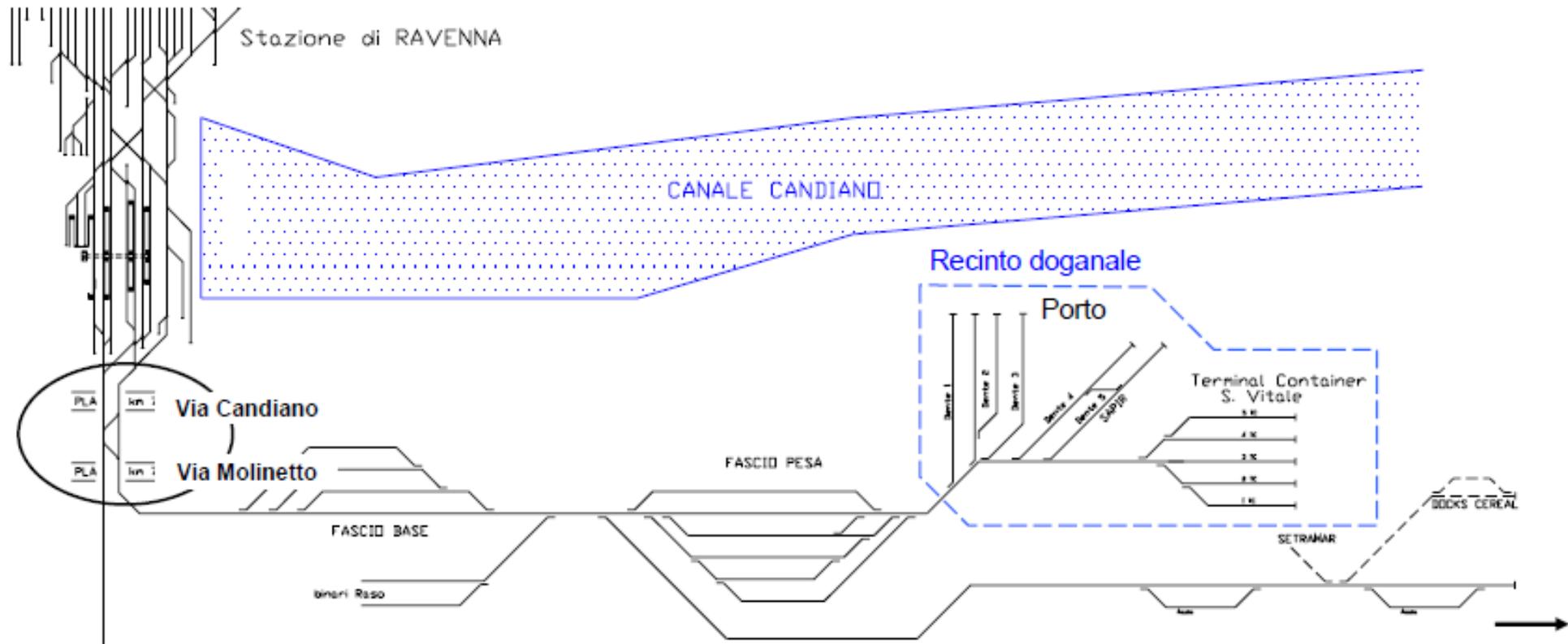




# INQUADRAMENTO FUNZIONALE



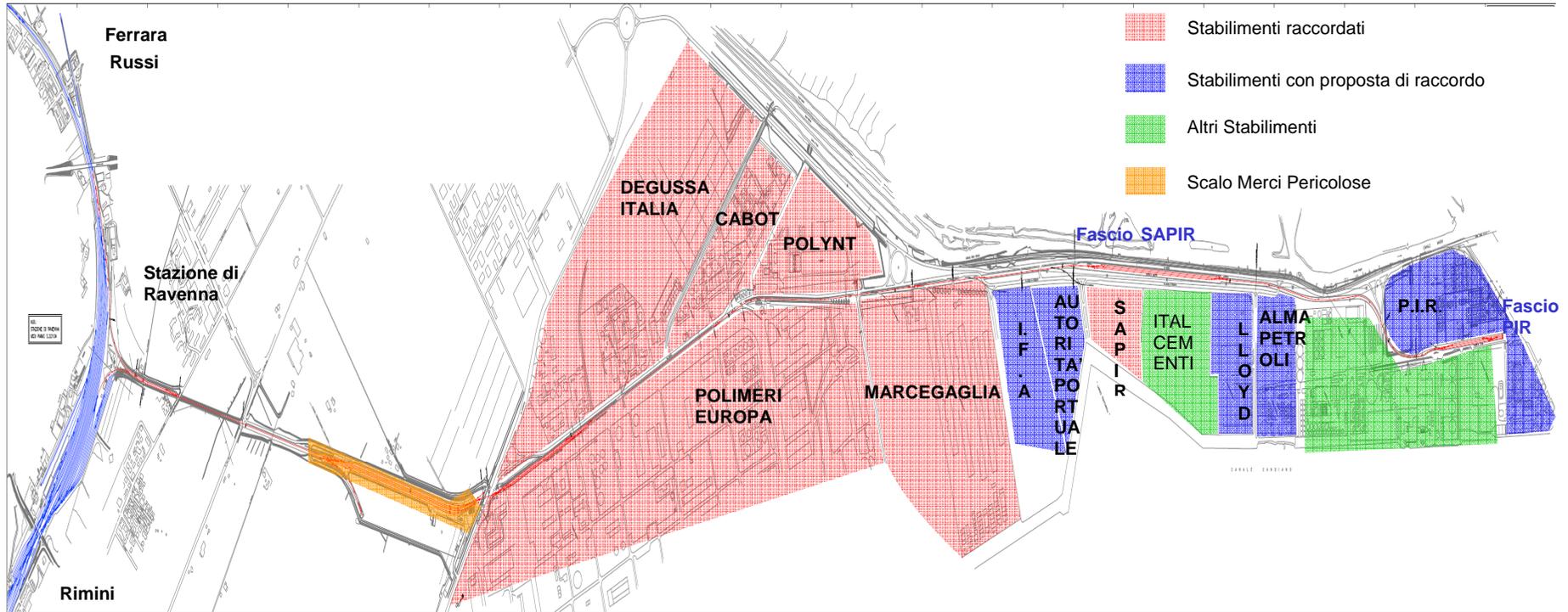
## DORSALE DESTRA CANDIANO



Volumi di traffico (consuntivo 2007)	
Terminal Container	950.000 t/anno
Totale	1.700.000 t/anno

Nuovo HUB  
portuale

# DORSALE SINISTRA CANDIANO



## TERMINAL INTERMODALE DI RUBIERA 1

INQUADRAMENTO																							
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Il terminal di Rubiera è un nodo intermodale a gestione privata. Il nodo è dotato di uno scalo ferroviario di RFI presso la stazione di Rubiera. E' operativo 280 gg./anno., dal lunedì al venerdì dalle 6.00 alle 20.00 ed il sabato mattina dalle 7.00 alle 13.00. Il personale operante all'interno del nodo conta 15 addetti diretti tra impiegati ed operai. Terminal Rubiera srl è l'unico terminalista insediato all'interno del nodo.																						
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	La società di gestione Terminal Rubiera s.r.l. fa capo al Gruppo Investimenti Portuali. Alla stessa partecipano in quote uguali Logtainer, Sogemar e Fremura. Il soggetto gestore si occupa di tutte le attività di logistica, dei magazzini e del carico/scarico.																						
GOVERNANCE E FLUSSI																							
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 1.240.000 ton/anno di cui 1.140.000 intermodali ferro-gomma.																						
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><u>Gomma</u></td> </tr> <tr> <td>N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)</td> <td style="text-align: right;">1.250</td> </tr> <tr> <td>Peso medio di un camion (tonnellate)</td> <td style="text-align: right;">20</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><u>Ferro</u></td> </tr> <tr> <td>N° coppie di treni / settimana</td> <td style="text-align: right;">26</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>N° Completo</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>N° Diffuso</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>N° Combinato terrestre</i></td> </tr> <tr> <td><i>N° Combinato marittimo</i></td> <td style="text-align: right;">26</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>N° Tradizionale</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>Arrivi puntuali (%)</i></td> </tr> </table>	<u>Gomma</u>		N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)	1.250	Peso medio di un camion (tonnellate)	20	<u>Ferro</u>		N° coppie di treni / settimana	26	<i>N° Completo</i>		<i>N° Diffuso</i>		<i>N° Combinato terrestre</i>		<i>N° Combinato marittimo</i>	26	<i>N° Tradizionale</i>		<i>Arrivi puntuali (%)</i>	
<u>Gomma</u>																							
N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)	1.250																						
Peso medio di un camion (tonnellate)	20																						
<u>Ferro</u>																							
N° coppie di treni / settimana	26																						
<i>N° Completo</i>																							
<i>N° Diffuso</i>																							
<i>N° Combinato terrestre</i>																							
<i>N° Combinato marittimo</i>	26																						
<i>N° Tradizionale</i>																							
<i>Arrivi puntuali (%)</i>																							

	Numero UdC per treno treno	34/40
	Peso medio di una UdC(tonnellate)	20
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie aree per lo stoccaggio (mq)</b>	La superficie tot. è di 55.000 mq., così ripartita: 45.000 mq. aree per lo stoccaggio e 10.000 mq. superficie per il carico/scarico.	
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna	
	Numero binari carico/scarico	3
	Dedicati al traffico intermodale	
	Dedicati al traffico tradizionale	
	Numero totale di binari nel nodo	3
	Lunghezza dei binari (m)	350
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>		
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Milano-Bologna (D4)
	Stazione collegata	Rubiera (distanza dall'impianto ferroviario di inoltro dei treni: 2,5 km).
	Collegamenti viari	A1 (Modena Nord, distanza circa 10 km) SS9 Via Emilia
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	Tra le attrezzature disponibili vi sono 7 gru mobili su gomma. Le manovre ferroviarie sono effettuate da RFI.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	Non c'è possibilità di espansione infrastrutturale.	
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Si prevede un aumento di traffico entro il 2010 pari a 200.000 ton/anno relativo al settore ceramica.	
<b>LOGISTICA</b>		
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Le aree scoperte interne al nodo dedicate alla logistica hanno una superficie di 278mq.	
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	3 (Logtainer, Sogemar e Fremura)	

<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	Nessuna.
<b>Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)</b>	Non prevedibile.
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	Nessuno.
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	I primi tre Porti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Livorno, La Spezia e Genova.
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione, avviene per il 90% nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di Reggio Emilia, Modena e Bologna.
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Al momento non prevedibile.
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	I principali traffici ad oggi avvengono con Stati Uniti ed Estremo Oriente.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Nessuno in particolare.



## TERMINAL INTERMODALE DI RUBIERA 2

<b>INQUADRAMENTO</b>																									
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Si tratta di un terminal intermodale a gestione privata, ad opera di un Consorzio Unico SO.CO. srl, il cui azionista di maggioranza è un'impresa di autotrasporto (Gruppo Spinelli). Il nodo è dotato di uno scalo ferroviario interno ed esterno gestito da RFI. E' operativo 280 gg./anno, dal lunedì al venerdì dalle 7.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 19.30. Il personale operante all'interno del nodo conta 9 addetti diretti. All'interno del nodo è insediato un solo terminalista, SO.CO., che si occupa della movimentazione container.																								
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	Il soggetto gestore è un consorzio unico SO.CO. srl, che si occupa di tutte le attività operative interne al nodo, della manutenzione e riparazione del materiale rotabile, del carico/scarico e delle manovre ferroviarie.																								
<b>GOVERNANCE E FLUSSI</b>																									
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 364.000 ton/anno intermodali ferro-gomma.																								
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><u>Gomma</u></td> </tr> <tr> <td>N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)</td> <td style="text-align: right;">350</td> </tr> <tr> <td>Peso medio di un camion (tonnellate)</td> <td style="text-align: right;">20</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><u>Ferro</u></td> </tr> <tr> <td>N° coppie di treni / settimana</td> <td style="text-align: right;">18</td> </tr> <tr> <td><i>N° Completo</i></td> <td style="text-align: right;">18</td> </tr> <tr> <td><i>N° Diffuso</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>N° Combinato terrestre</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>N° Combinato marittimo</i></td> <td style="text-align: right;">18</td> </tr> <tr> <td><i>N° Tradizionale</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Arrivi puntuali (%)</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Numero UdC per treno treno</td> <td style="text-align: right;">25</td> </tr> </table>	<u>Gomma</u>		N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)	350	Peso medio di un camion (tonnellate)	20	<u>Ferro</u>		N° coppie di treni / settimana	18	<i>N° Completo</i>	18	<i>N° Diffuso</i>		<i>N° Combinato terrestre</i>		<i>N° Combinato marittimo</i>	18	<i>N° Tradizionale</i>		<i>Arrivi puntuali (%)</i>		Numero UdC per treno treno	25
<u>Gomma</u>																									
N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)	350																								
Peso medio di un camion (tonnellate)	20																								
<u>Ferro</u>																									
N° coppie di treni / settimana	18																								
<i>N° Completo</i>	18																								
<i>N° Diffuso</i>																									
<i>N° Combinato terrestre</i>																									
<i>N° Combinato marittimo</i>	18																								
<i>N° Tradizionale</i>																									
<i>Arrivi puntuali (%)</i>																									
Numero UdC per treno treno	25																								

	Peso medio di una UdC(tonnellate)	20
	Semirimorchi (UdC/settimana)	
	Casse Mobili (UdC/settimana)	
	Mare N° containers Teus (UdC/settimana)	350
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna e carico/scarico	2
	Dedicati al traffico intermodale	2
	Dedicati al traffico tradizionale	
	Numero totale di binari nel nodo	2
	Lunghezza dei binari (m)	200/260
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>		
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Milano-Bologna (D4)
	Stazione collegata	Rubiera (distanza dall'impianto ferroviario di inoltro dei treni: 50 m).
	Collegamenti viari	A1 (Modena Nord, distanza circa 10 km) SS9 Via Emilia
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	Tra le attrezzature disponibili vi sono 3 gru mobili su gomma e 2 carrelli per vuoti. Le manovre ferroviarie sono effettuate da Trenitalia alla Stazione di Rubiera e da SOCO all'interno del Terminal.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	Il nodo è destinato a chiudere. Le attività verranno spostate a Dinazzano, dove è già disponibile un'area di 20.000 mq.	
<b>LOGISTICA</b>		
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Nessuna.	
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	Nessuno	

<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	Nessuna.
<b>Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)</b>	Nessuno (prevista rilocalizzazione)
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	Nessuno.
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	I primi tre Porti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Genova Voltri, Genova SECH e La Spezia.
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione, avviene per il 80% nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di Modena e Reggio Emilia. Il restante 20% fa riferimento all'area della Lombardia, Mantova in particolare ed al basso Veneto.
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Nessuno (prevista rilocalizzazione)
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	I principali traffici ad oggi avvengono con: America, Estremo Oriente ed Australia.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Nessuno.



## TERMINAL INTERMODALE DI PIACENZA

<b>INQUADRAMENTO</b>	
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Il Terminal di Piacenza è un nodo intermodale a gestione privata, (Piacenza Intermodale S.p.A.). Il nodo è dotato di uno scalo ferroviario gestito da RFI. E' operativo 220 gg./anno., dal lunedì al venerdì dalle 6.00 alle 20.00 ed il sabato mattina dalle 6.00 alle 13.00. Il personale operante all'interno del nodo conta 20 addetti diretti e dai 20 ai 50 indiretti. Terminal Piacenza Intermodale S.r.l. è la società che coordina e svolge le attività interne al nodo, dalla gestione strategica al magazzino e logistica. Esternalizza la parte relativa alla manutenzione e riparazione del materiale rotabile.
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	Terminal Piacenza Intermodale S.r.l. è la società di gestione, che fa capo a Piacenza Intermodale S.p.A., proprietaria della struttura. Quest'ultima associa <a href="#">diciotto aziende</a> che operano nei settori del trasporto su ruota, del trasporto intermodale, della logistica e dei servizi per le imprese. Gestione logistica: Newco S.r.l.
<b>GOVERNANCE E FLUSSI</b>	
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 1.000.000 ton/anno di cui 250.000 su ferro e 700.000 ton/anno intermodali ferro-gomma.
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<u>Gomma</u>
	N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi) <span style="float: right;">404/587</span>
	Peso medio di un camion (tonnellate) <span style="float: right;">34</span>
	<u>Ferro</u>
	N° coppie di treni / settimana <span style="float: right;">30</span>
	<i>N° Completo</i> <span style="float: right;">30</span>
	<i>N° Diffuso</i>
	<i>N° Combinato terrestre</i> <span style="float: right;">30</span>
	<i>N° Combinato marittimo</i>

	<i>N° Tradizionale</i>	
	<i>Arrivi puntuali (%)</i>	
	Numero UdC per treno treno	
	Peso medio di una UdC(tonnellate)	
	Semirimorchi (UdC/settimana)	
	Casse Mobili (UdC/settimana)	360
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	240
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie totale (mq)</b>	<p>306.000 (di cui 49.800 coperta).</p> <p>L'area complessiva di proprietà di Piacenza Intermodale su tutto il territorio provinciale (306.000 mq) è comprensiva anche dei magazzini di Grazzano Visconti (16.000 mq).</p> <p>L'area complessiva a Piacenza (290.000 mq) è composta da: area terminal (112.500 mq), area sviluppo (140.000 mq), parcheggio TIR (30.000 mq , esterno al terminal) e centro direzionale (7.500 mq).</p> <p>L'area del terminal (circa 112.500 mq) è composta da: area binari (15.000 mq) , area movimentazione (50.000 mq), piazzali stoccaggio e movimentazione (21.000 mq) , magazzini (22.700 mq PC_Intermodale + CNA) e uffici (3.600 mq CNA + centro operativo).</p>	
<b>aree per lo stoccaggio (mq)</b>	La superficie è così suddivisa: 20.000 mq dedicata ad aree per lo stoccaggio e 50.000 mq. dedicata ad aree per il carico/scarico. (21.000)	
<b>piazzali movimentazione</b>	50.000	
<b>magazzini merci</b>	22.000 (Piacenza Intermodale) + 16.000 (Grazzano Visconti) + 700 (CNA)	
<b>parcheggi TIR</b>	30.000	
<b>area sviluppo</b>	140.000	
<b>uffici</b>	7.500 (centro direzionale) + 3.000 (centro operativo) + 600 (uffici CNA)	
<b>parte ferroviaria (mq)</b>	La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 70.000 mq.	
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna	4
	Numero binari carico/scarico	3

	Dedicati al traffico intermodale	5
	Dedicati al traffico tradizionale	0
	Numero totale di binari nel nodo	5
	Lunghezza tot. dei binari (m)	5.000 (non elettrificati, fascio di lunghezza utile rettilinea pari a circa 750m)
	Lunghezza dei binari (m)	750
	N° raccordi privati in esercizio	2
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>	Trenitalia	
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Piacenza-Castelvetro-Cremona (D4L)
	Stazione collegata	Piacenza (distanza dall'impianto ferroviario di inoltro dei treni 3,7 km).
	Collegamenti viari	A1 Milano-Bologna (Piacenza Sud, distanza 1 km, collegato con strada dedicata. A21 Torino-Brescia (Piacenza Est, distanza 4 km) SS9 Via Emilia (distanza 2 km) SS10 Caorsana (distanza 200m)
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	Il Terminal dispone di 5 gru mobili su gomma. E' presente un'area doganale di 10.000 mq.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	E' prevista una prossima espansione di circa 120.000 mq. con operatività entro il 2010.	
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Si prevede un incremento del traffico entro il 2011-2012 pari a 2.092.000 ton/anno trasportate con un aumento di 70 treni/settimana.	
<b>LOGISTICA</b>		
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Le superfici interne al nodo dedicate alla logistica ammontano a 25.000 mq, oltre a 2 magazzini raccordati per un tot. di ulteriori 25.000 mq.	
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	Piacenza Intermodale S.p.A.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	Entro il 2010 è prevista un'espansione di 10.000 mq.	
<b>Espansione in termini di traffico merci</b>	Non determinabile.	

<b>(quote aggiuntive)</b>	
<b>Risorse e requisiti per l'espansione</b>	Si è in cerca di contributi per l'espansione prevista, in assenza dei quali, le risorse verranno reperite da fondi propri.
<b>SERVIZI DISPONIBILI</b>	
<b>Generali</b>	Utilizzo aperto. Scalo abilitato alla gestione di merci pericolose (è possibile effettuare solo un breve stazionamento, non è consentita la sosta.). Magazzino conto terzi, cross docking, transhipment a magazzino, lavaggio cisterne, manutenzione su attrezzature di trasporto, truck stop attrezzato non autostradale, centro bonifica autocisterne, centro collaudi casse mobili.
<b>Alla persona</b>	Punti di ristoro autisti, servizi telematici
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	I principali impianti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Parigi-Valenton, Liegi-Biert e Bari.
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	Ad oggi nessuno in particolari, si prospettano sinergie in futuro con i porti Liguri.
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione, avviene principalmente nelle Province di Milano, Lodi e Brescia, nel bacino territoriale della RER l'incidenza sul totale è pari al 30%..
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Potenzialmente è stimabile un incremento del traffico merci al 2015 pari a 2 milioni di ton/anno, il cui bacino di attinenza sarà rappresentato da Lombardia del Sud, Liguria ed Emilia Nord.
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	I principali traffici ad oggi avvengono con Francia, Belgio e UK.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Nessuno in particolare.



## SCALO DI DINAZZANO

<b>INQUADRAMENTO</b>																						
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	<p>Lo scalo ferroviario intermodale di Dinazzano nasce per volontà della Provincia di Reggio Emilia, unica finanziatrice dell'opera, con lo scopo di mettere a disposizione delle industrie ceramiche del comprensorio una struttura in grado di consentire trasporti economicamente vantaggiosi e alleggerire il traffico stradale del maggior numero possibile di mezzi pesanti con notevoli miglioramenti dal punto di vista dell'impatto ambientale. E' operativo 247 gg./anno, dal lunedì al venerdì dalle 5.30 alle 23.00 ed il sabato mattina dalle 5.30 alle 13.00. Il personale operante all'interno del nodo conta 9 addetti diretti, ed 80 indiretti oltre a 50 autotrasportatori. All'interno del nodo è presente un unico terminal, 4 sono i principali Terminalisti che vi operano (RAILOG, Ignazio Messina, Aldo Spinelli, Cargo Clay).</p>																					
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	<p>La società di gestione è partecipata pubblico privata, l'azionista di maggioranza è FER srl.</p>																					
<b>GOVERNANCE E FLUSSI</b>																						
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	<p>Il nodo movimentata 2.000.000 ton/anno tutto ferro.</p>																					
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;"><u>Ferro</u></td> </tr> <tr> <td style="width: 70%;">N° coppie di treni / settimana</td> <td style="text-align: right; width: 30%;">30</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;"><i>N° Completo</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;"><i>N° Diffuso</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;"><i>N° Combinato terrestre</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;"><i>N° Combinato marittimo</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;"><i>N° Tradizionale</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;"><i>Arrivi puntuali (%)</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;">Numero UdC per treno treno</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;">Peso medio di una UdC(tonnellate)</td> </tr> </table>		<u>Ferro</u>		N° coppie di treni / settimana	30	<i>N° Completo</i>		<i>N° Diffuso</i>		<i>N° Combinato terrestre</i>		<i>N° Combinato marittimo</i>		<i>N° Tradizionale</i>		<i>Arrivi puntuali (%)</i>		Numero UdC per treno treno		Peso medio di una UdC(tonnellate)	
<u>Ferro</u>																						
N° coppie di treni / settimana	30																					
<i>N° Completo</i>																						
<i>N° Diffuso</i>																						
<i>N° Combinato terrestre</i>																						
<i>N° Combinato marittimo</i>																						
<i>N° Tradizionale</i>																						
<i>Arrivi puntuali (%)</i>																						
Numero UdC per treno treno																						
Peso medio di una UdC(tonnellate)																						

	Semirimorchi (UdC/settimana)	
	Casse Mobili (UdC/settimana)	
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	444 (da 20.000/45)
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie totale (mq)</b>	80.000.	
<b>aree per lo stoccaggio (mq)</b>	38.000 divisi in 4 piazzali di stoccaggio e deposito: 2 per stoccaggio container (26.000m <sup>2</sup> ), 1 per stoccaggio piastrelle (6.200m <sup>2</sup> ) e 1 per argille (5.800m <sup>2</sup> )	
<b>Binari</b>	Numero totale di binari nel nodo	4
	Lunghezza dei binari (m)	700
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>		
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Reggio Emilia-Sassuolo (binario unico)
	Stazione collegata	Dinazzano
	Collegamenti viari	A1 (Modena Nord) A22 (termine) SS9 Via Emilia SS467 - SS486
<b>Superficie parte ferroviaria (mq)</b>		
<b>Superficie aree per lo stoccaggio (mq)</b>		
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>		
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>		
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Si prevede un incremento del traffico potenziale pari a 1.000.000 ton/anno che in termini di containers significano circa 40.000 unità.	
<b>LOGISTICA</b>		
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>		
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>		

<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	
<b>Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)</b>	Potenzialmente si potrebbe stimare un incremento di 3.000.000 di ton/anno.
<b>Risorse e requisiti per l'espansione</b>	
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	Nessuno.
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	I primi tre Porti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Ravenna, Genova e Livorno.
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione, avviene per il 100% nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di,Modena e Reggio Emilia
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Al momento non prevedibile.
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	I principali traffici ad oggi avvengono con Germania, Turchia ed Ucraina.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Nessuno in particolare.



## SCALO FERROVIARIO CON TERMINAL INTERMODALE DI FIORENZUOLA D'ARDA

<b>INQUADRAMENTO</b>																			
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	<p>Il nodo di Fiorenzuola D'Arda è uno scalo ferroviario merci privato con terminal intermodale e magazzini raccordati.</p> <p>Tutte le infrastrutture sono di proprietà del SADA S.p.A., società del gruppo SADA (SADAGROUP).</p> <p>Lo scalo è operativo dal lunedì al venerdì e il sabato, per un numero di giornate operative all'anno di 290.</p> <p>L'attività ha un orizzonte annuo, che si intensifica periodi che precedono le principali feste nazionali, quindi Natale, Pasqua e Ferragosto.</p> <p>Il personale operante all'interno di esso conta 15 dipendenti di SADA S.p.A. e 25 addetti di cooperativa (UCSA).</p>																		
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	SADA S.p.A. si occupa della gestione strategica e operativa della struttura.																		
<b>GOVERNANCE E FLUSSI</b>																			
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 1.100.000 ton/anno di cui 960.000 con trasporto combinato gomma – ferro																		
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><u>Gomma</u></td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">953</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">Peso medio di un camion (tonnellate)</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">25</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><u>Ferro</u></td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">N° coppie di treni / settimana</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">21</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;"><i>N° Completo</i></td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">21</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;"><i>N° Diffuso</i></td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">-</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;"><i>N° Combinato terrestre</i></td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">18</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;"><i>N° Combinato marittimo</i></td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">-</td> </tr> </table>	<u>Gomma</u>		N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)	953	Peso medio di un camion (tonnellate)	25	<u>Ferro</u>		N° coppie di treni / settimana	21	<i>N° Completo</i>	21	<i>N° Diffuso</i>	-	<i>N° Combinato terrestre</i>	18	<i>N° Combinato marittimo</i>	-
<u>Gomma</u>																			
N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)	953																		
Peso medio di un camion (tonnellate)	25																		
<u>Ferro</u>																			
N° coppie di treni / settimana	21																		
<i>N° Completo</i>	21																		
<i>N° Diffuso</i>	-																		
<i>N° Combinato terrestre</i>	18																		
<i>N° Combinato marittimo</i>	-																		

	<i>N° Tradizionale</i>	3
	<i>Arrivi puntuali (%)</i>	-
	Numero UdC per treno treno (casce mobili-containers)	35/40
	Peso medio di una UdC(tonnellate)	25
	Semirimorchi (UdC/settimana)	-
	Casce Mobili (UdC/settimana)	-
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	1290
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie aree per lo stoccaggio (mq)</b>	Le aree disponibili per lo stoccaggio contano una superficie pari a 50.000 mq., oltre a 10.000 mq. per il carico/scarico.	
<b>parte ferroviaria (mq)</b>	La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 60.000 mq.	
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna	5
	Numero binari carico/scarico	4
	Dedicati al traffico intermodale	4
	Dedicati al traffico tradizionale	1
	Numero totale di binari nel nodo	5
	Lunghezza media dei binari (m)	500
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>		
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Milano-Bologna (D4)
	Stazione collegata	Fiorenzuola d'Arda
	Collegamenti viari	A1 e A21dir (casello Fiorenzuola D'Arda, distanza circa 3 km) SS9 Via Emilia
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	Tra le attrezzature disponibili vi è una gru a portale e 3 gru mobili su gomma. Le manovre ferroviarie sono effettuate, al momento, da RFI.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista (ferroviaria)</b>	Si intende eseguire lavori al fine di aumentare l'ampiezza di movimentazione della gru a portale, che allo stato attuale copre solo una parte dei binari di carico/scarico.	

<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Si prevedono nuovi accordi che, nell'arco di 1 / 2 anni, porteranno a realizzare 3 / 4 treni in più alla settimana, per una aumento di traffico stimabile in 300.000 tonn./anno.
<b>LOGISTICA</b>	
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Le superfici adibite alla logistica sono pari a 2.000 mq. Questa superficie è suddivisa tra 4 magazzini, di cui 3 raccordati per un totale si 1.500 mq.
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	SADA S.p.A.
<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	Si intende realizzare ulteriori 2.000 mq di magazzini, non all'interno del nodo in quanto non è disponibile tale superficie, ma nelle vicinanze. L'investimento può dirsi realizzabile nell'arco di 2 anni.
<b>Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)</b>	Nell'ipotesi espansione è previsto un aumento del flusso i camion di circa 250 mezzi, per un traffico stimabile intorno alle 300.00 ton/anno
<b>Risorse e requisiti per l'espansione</b>	Dell'espansione prevista, ad oggi, non sono ancora stati realizzati lavori.
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	Gli impianti di relazione ad oggi sono: Parigi, Piedimonte, Busto Arsizio, Villa San Giovanni.
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	Il nodo non ha relazioni con i porti.
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione si concentra in particolare sul bacino lombardo (60%), ma ne sono interessate anche Veneto (20%) ed Emilia Romagna (20%)
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Si prevede un aumento del traffico merci, soprattutto per quel che riguarda il trasporto intermodale e più genericamente ferroviario.
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Francia, Germania, Italia.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Nessuno in particolare.



## SCALO DI MODENA NORD

INQUADRAMENTO																																																																							
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Si tratta di un Terminal Intermodale privato dotato di uno scalo ferroviario interno. I principali azionisti sono Sogester ed Italcontainer S.p.A. Il nodo è operativo 300 gg./anno., dal lunedì al sabato dalle 7.30 alle 18.30. Il personale operante all'interno del nodo conta 10 addetti indiretti. Sul nodo sono operativi 15 Terminalisti, tra i quali Sogester, CRT, CTE DLE, ma solo Italcontainer è presente all'interno di esso.																																																																						
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	Italcontainer S.p.A. è una società del gruppo FS. Quest'ultima si occupa della gestione strategica, della logistica delle attività di carico-scarico manutenzione e riparazione all'interno del nodo.																																																																						
GOVERNANCE E FLUSSI																																																																							
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 1.472.724 ton/anno di cui circa il 50% su ferro.																																																																						
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3"><u>Gomma</u></td> </tr> <tr> <td style="width: 70%;">N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">1.100</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><u>Ferro</u></td> </tr> <tr> <td>N° coppie di treni / settimana</td> <td></td> <td style="text-align: right;">15</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><i>N° Completo</i></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><i>N° Diffuso</i></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><i>N° Combinato terrestre</i></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td><i>N° Combinato marittimo</i></td> <td></td> <td style="text-align: right;">15</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><i>N° Tradizionale</i></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><i>Arrivi puntuali (%)</i></td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Numero UdC per treno treno</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Peso medio di una UdC(tonnellate)</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><hr/></td> </tr> <tr> <td>Semirimorchi (UdC/settimana)</td> <td></td> <td style="text-align: right;">14</td> </tr> </table>		<u>Gomma</u>			N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)		1.100	<hr/>			<u>Ferro</u>			N° coppie di treni / settimana		15	<hr/>			<i>N° Completo</i>			<hr/>			<i>N° Diffuso</i>			<hr/>			<i>N° Combinato terrestre</i>			<hr/>			<i>N° Combinato marittimo</i>		15	<hr/>			<i>N° Tradizionale</i>			<hr/>			<i>Arrivi puntuali (%)</i>			<hr/>			Numero UdC per treno treno			<hr/>			Peso medio di una UdC(tonnellate)			<hr/>			Semirimorchi (UdC/settimana)		14
<u>Gomma</u>																																																																							
N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici,rimorchi)		1.100																																																																					
<hr/>																																																																							
<u>Ferro</u>																																																																							
N° coppie di treni / settimana		15																																																																					
<hr/>																																																																							
<i>N° Completo</i>																																																																							
<hr/>																																																																							
<i>N° Diffuso</i>																																																																							
<hr/>																																																																							
<i>N° Combinato terrestre</i>																																																																							
<hr/>																																																																							
<i>N° Combinato marittimo</i>		15																																																																					
<hr/>																																																																							
<i>N° Tradizionale</i>																																																																							
<hr/>																																																																							
<i>Arrivi puntuali (%)</i>																																																																							
<hr/>																																																																							
Numero UdC per treno treno																																																																							
<hr/>																																																																							
Peso medio di una UdC(tonnellate)																																																																							
<hr/>																																																																							
Semirimorchi (UdC/settimana)		14																																																																					

	Casse Mobili (UdC/settimana)	
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	36

<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie aree per lo stoccaggio (mq)</b>	Le aree dedicate allo stoccaggio sono pari a 14.000 mq., oltre a 12.000 mq. per il carico/scarico.	
<b>parte ferroviaria (mq)</b>	La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 2.300 mq.	
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna	2
	Numero binari carico/scarico	3
	Dedicati al traffico intermodale	
	Dedicati al traffico tradizionale	
	Numero totale di binari nel nodo	3
	Lunghezza dei binari (m)	570
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>		
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Il nodo dista circa 8 km dal casello autostradale ed è raggiungibile dalla tangenziale di Modena (SS 9), o dalla strada Cataletto(SS 12). La distanza dall'impianto ferroviario di inoltro dei treni è di circa 3 km..	
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Milano-Bologna (D4)
	Stazione collegata	Modena
	Collegamenti viari	A1 (Modena Nord) tangenziale di Modena SS9 Via Emilia SS 12 Strada Cataletto Nord
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	Lo scalo dispone di 5 gru mobili su gomma. Le manovre ferroviarie sono effettuate da RFI e CFP.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	E' previsto un collegamento via A.V. a Marzaglia.	
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Si prevede un incremento del traffico entro 2/3 anni stimabile in 2.000.000 ton/anno, circa 22 treni/settimana.	

<b>LOGISTICA</b>	
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Nessuna area vi è adibita.
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	Sono presenti 3 operatori logistici, di cui 1 MTO e 2 aziende di logistica.
<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	Nessuna.
<b>Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)</b>	E' ipotizzabile in 3-5 anni, un incremento in termini di mezzi pari a circa 2000 camion/settimana, per un potenziale di 2, 5 mil/ton/anno.
<b>Risorse e requisiti per l'espansione</b>	Nessuna.
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	I primi tre impianti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Genova Voltri, La Spezia LSCT e Livorno C.
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	I primi tre Porti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Genova, La Spezia e Ravenna.
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione, avviene per il 90% nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di Modena, Reggio Emilia e Parma.
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	I principali traffici ad oggi avvengono con il Mediterraneo, Medio Oriente/Cina ed Americhe.
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	Nessuno in particolare.



## CENTRO INTERMODALE DI LUGO

INQUADRAMENTO																					
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Il centro intermodale di Lugo è un nodo intermodale a gestione privata, (Lugo terminal S.p.A.). Il nodo è dotato di uno scalo ferroviario con terminal intermodale privato, ma con destinazione ad uso pubblico. E' operativo 220 gg./anno., dal lunedì al venerdì dalle 7.30 alle 18.30 . Il personale operante all'interno del nodo conta 34 addetti diretti tra magazzinieri, carrellisti, manovratori ed autisti e 14 indiretti tra impiegati commerciali e tecnici. Lugo Terminal S.p.A. unico terminalista insediato, coordina e svolge tutte le attività interne al nodo, dalla gestione strategica al magazzino e logistica, alle manovre e manutenzione del materiale rotabile. Esternalizza una quota pari circa al 10% del totale delle attività, per il carico e scarico delle traversine ferroviarie.																				
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	La struttura è per il 99,92% privata, per il rimanente 0,08 partecipano il Comune di Lugo e l'Associazione Commercianti. L'azionista di maggioranza è un fondo di investimento logistico.																				
GOVERNANCE E FLUSSI																					
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 652.000 ton/anno di cui 256.000 su ferro.																				
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><u>Gomma</u></td> </tr> <tr> <td>N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)</td> <td style="text-align: right;">295</td> </tr> <tr> <td>Peso medio di un camion (tonnellate)</td> <td style="text-align: right;">27</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><u>Ferro</u></td> </tr> <tr> <td>N° coppie di treni / settimana</td> <td style="text-align: right;">13</td> </tr> <tr> <td><i>N° Completo</i></td> <td style="text-align: right;">8</td> </tr> <tr> <td><i>N° Diffuso</i></td> <td style="text-align: right;">5</td> </tr> <tr> <td><i>N° Combinato terrestre</i></td> <td style="text-align: right;">8</td> </tr> <tr> <td><i>N° Combinato marittimo</i></td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td><i>N° Tradizionale</i></td> <td style="text-align: right;">5</td> </tr> </table>	<u>Gomma</u>		N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)	295	Peso medio di un camion (tonnellate)	27	<u>Ferro</u>		N° coppie di treni / settimana	13	<i>N° Completo</i>	8	<i>N° Diffuso</i>	5	<i>N° Combinato terrestre</i>	8	<i>N° Combinato marittimo</i>	0	<i>N° Tradizionale</i>	5
<u>Gomma</u>																					
N° Camion/settimana (semirimorchi, motrici, rimorchi)	295																				
Peso medio di un camion (tonnellate)	27																				
<u>Ferro</u>																					
N° coppie di treni / settimana	13																				
<i>N° Completo</i>	8																				
<i>N° Diffuso</i>	5																				
<i>N° Combinato terrestre</i>	8																				
<i>N° Combinato marittimo</i>	0																				
<i>N° Tradizionale</i>	5																				

	<i>Arrivi puntuali (%)</i>	50%
	Numero UdC per treno treno	40/50
	Peso medio di una UdC(tonnellate)	27
	Semirimorchi (UdC/settimana)	0
	Casse Mobili (UdC/settimana)	200
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	100
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie totale (mq)</b>	200.000 (di cui 50.000 coperti)	
<b>aree per lo stoccaggio (mq)</b>	La superficie tot. è di circa 100.000 mq. equamente ripartita tra aree coperte e scoperte. 4 piazzali asfaltati per stoccaggio e deposito (totale 45.000 mq) e 1 non asfaltato (30.000 mq).	
<b>piazzali movimentazione</b>	35.000 (4)	
<b>magazzini merci</b>	50.000 (8)	
<b>area deposito frigorifera</b>	2.000 (24 allacciamenti cnt. frigo)	
<b>parcheggi TIR</b>	2.000 (20)	
<b>area deposito materiali inerti</b>	3.000 (1)	
<b>area stoccaggio merci pericolose</b>	5.000 (1)	
<b>parte ferroviaria (mq)</b>	La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 40.000 mq.	
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna	4
	Numero binari carico/scarico	5
	Dedicati al traffico intermodale	3
	Dedicati al traffico tradizionale	2
	Numero totale di binari nel nodo	7 8 (non elettrificati)
	Lunghezza dei binari (m)	7.000
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>	Trenitalia	
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Castelbolognese-Ravenna (D4L) Faenza-Lavezzola (D4L)

	Stazione collegata	Lugo di Romagna (700m)
	Collegamenti viari	A14 dir (sv. Lugo-Cotignola, 2-3 km) SS9 Via Emilia raggiungibile dalla strada Provinciale per/da Cotignola.
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	All'interno dello scalo è presente la dogana (4.000 mq). Tra le attrezzature disponibili vi sono 3 gru mobili su gomma, 2 locotrattori Zephir per la movimentazione interna dei convogli e diversi carrelli elevatori. Le manovre ferroviarie sono effettuate da personale interno, precisamente sono disponibili n. 7 operatori.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	E' prevista una prossima espansione di circa 13.000 mq. con operatività entro il 2010. In fase di pianificazione, una prossima espansione dell'area per circa 300.000 mq entro il 2015. Realizzazione di 1 binario elettrificato (lunghezza 1 km, costo previsto 600.000€)	
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Si prevede un aumento di traffico entro il 2010 pari a 500.000 ton/anno ed in termini di treni un aumento di 5 treni/settimana.	
<b>LOGISTICA</b>		
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Le superfici interne al nodo dedicate alla logistica ammontano a 125.000 mq. oltre a 7 magazzini raccordati per un tot. di 60.000 mq.	
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	Lugo Terminal S.p.A.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	Entro il 2010 è prevista un'espansione di 8.000 mq. Realizzazione di 2 capannoni (10.000 m <sup>2</sup> , costo previsto 1.000.000 €) e di una palazzina uffici (2.800 m <sup>2</sup> , costo previsto 1.000.000 €)	
<b>Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)</b>	E' ipotizzabile al 2010, un incremento in termini di mezzi pari a circa 900 camino/anno per un tot. di 28.000 ton/anno.	
<b>Risorse e requisiti per l'espansione</b>	La quota finanziata per l'espansione prevista è pari a zero. In assenza di contributi, le risorse per la realizzazione saranno reperite interamente da fondi privati.	
<b>SERVIZI DISPONIBILI</b>		

<b>Generali</b>	<p>Utilizzo aperto.</p> <p>Scalo abilitato alla gestione di merci pericolose.</p> <p>Magazzino conto terzi, servizio a domicilio, svuotamento/riempimento container, custodia notturna, tracciamento merci, gestione magazzini doganali, servizio confezionamento merci alla rinfusa (sacchi e/o big bags)</p>
<b>Alla persona</b>	
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)</b>	I primi tre impianti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Bologna S.Donato, Terminal di Apricena (FG) e Terminal di Giovinazzo (BA).
<b>Porti di relazione ad oggi</b>	I primi tre Porti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Ravenna, Molfetta e Livorno.
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	La raccolta/distribuzione, avviene per il 80% nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di Ravenna, Bologna e Forlì-Cesena.
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Potenzialmente è stimabile un incremento del traffico merci pari a: 20.000 ton/anno al 2010, 26.000 ton/anno al 2015 e 30.000 ton/anno al 2020, individuando come bacino di raccolta e distribuzione Emilia Romagna, Marche e Puglia.
<b>Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	<p>I principali traffici ad oggi avvengono con: Austria, Russia e Germania.</p> <p>Principali origini: Germania, Austria, Europa Est, nazionale.</p> <p>Principali destinazioni: nazionale, Germania, Austria, Svezia.</p>
<b>Poli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)</b>	I principali poli logistici di riferimento sono costituiti da: Giovinazzo- Terminal (BA), Apricena Terminal (FG) Canizzaro (CT).



## SCALO FERROVIARIO DI IMOLA

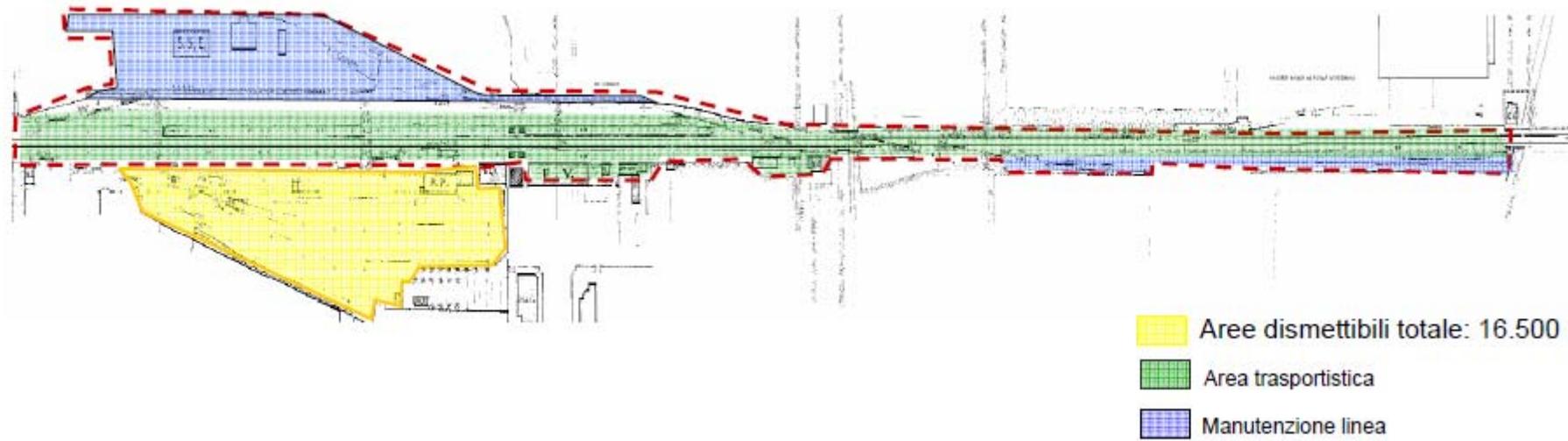
<b>INQUADRAMENTO</b>	
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	<p>Attualmente lo Scalo ferroviario si può considerare chiuso. E' noto come lo scalo ferroviario in questi ultimi anni ha perso rapidamente volumi di traffico (-14% medio annuo), a causa di molteplici fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la riorganizzazione della filiere distributiva che predilige la modalità tuttostrada , penalizzando la rigidità della ferrovia,</li> <li>- l'inadeguatezza strutturale dello scalo di Imola, non più in grado di rispondere ai bisogni della domanda,</li> <li>- impossibilità di soddisfare modalità di traffico intermodali.</li> </ul> <p>Il risultato è stato il progressivo abbandono dello scalo e la riorganizzazione trasportistica delle aziende che lo utilizzavano verso soluzioni diverse: abbandono della modalità ferroviaria, trasferimento su altri scali limitrofi più attrezzati e dinamici. (es. Faenza, Lugo Interporto Bologna).</p> <p>Nasce pertanto, Imola Scalo S.p.A., società voluta al fine di dotare Imola e i Comuni limitrofi di una struttura moderna per la movimentazione delle merci su scalo ferroviario che nello stesso tempo diventi un efficiente centro logistico e punto di riferimento anche sui traffici delle direttrici Nord-Sud e Adriatico-Tirreno.</p> <p>Dalla composizione societaria mista fra Enti Pubblici e soci privati, si può vedere come il CON.AMI mantenga unicamente il ruolo di riferimento, mentre le più importanti aziende locali, la Camera di Commercio e Assindustria di Bologna abbiano deciso sostenere fattivamente tale scelta strategica.</p> <p>A sua volta il Comune di Imola, per dare impulso al progetto ha inserito l'iniziativa nel Piano d'Area destinato alla riqualificazione di importanti aree urbane, consentendo di ottenere dalla RER contributi finanziari.</p>
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	La gestione relativa al nuovo Scalo dovrebbe essere ad opera di Interporto Bologna S.p.A..
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>	
<b>Binari</b>	<p>E' previsto un binario di nuova realizzazione la cui lunghezza è di circa 2.150 m. 1.450 dei quali dedicati allo stazionamento dei carri.</p> <p style="text-align: center;">Numero binari di presa/consegna <span style="float: right;">1</span></p>

	Numero binari carico/scarico	6 (non elettrificati)
	Sosta	2 (non elettrificati)
	Arrivo/partenza	4
	Numero totale di binari nel nodo	13 (5 elettrificati)
	Lunghezza dei binari (m)	4.500
	Lunghezza max treno consentita	500
	N° raccordi privati in esercizio	2
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>	Trenitalia	
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Bologna-Rimini (D4)
	Stazione collegata	Imola
	Collegamenti viari	A14 Bologna-Taranto (distanza 3,5km) la nuova struttura è prevista nell'area a nord-est rispetto alla Stazione ferroviaria di Imola, tra via Lughese e Via Laguna
<b>Superficie totale (mq)</b>	6.000 (di cui 500 coperta)	
<b>aree per lo stoccaggio (mq)</b>	Nel piazzale sono previste la realizzazione di aree per lo stoccaggio dei materiali. (2.000)	
<b>piazzali movimentazione</b>	4.000	
<b>magazzini merci</b>	500	
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	L'area ha una superficie di circa 70.000 mq.	
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Sulla base delle stime effettuate al momento della realizzazione del progetto, il traffico potenziale atteso per lo scalo si aggira intorno alle 500.000 ton/anno.	
<b>LOGISTICA</b>		
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	E' prevista la realizzazione di aree dedicate alla logistica.	
<b>SERVIZI DISPONIBILI</b>		

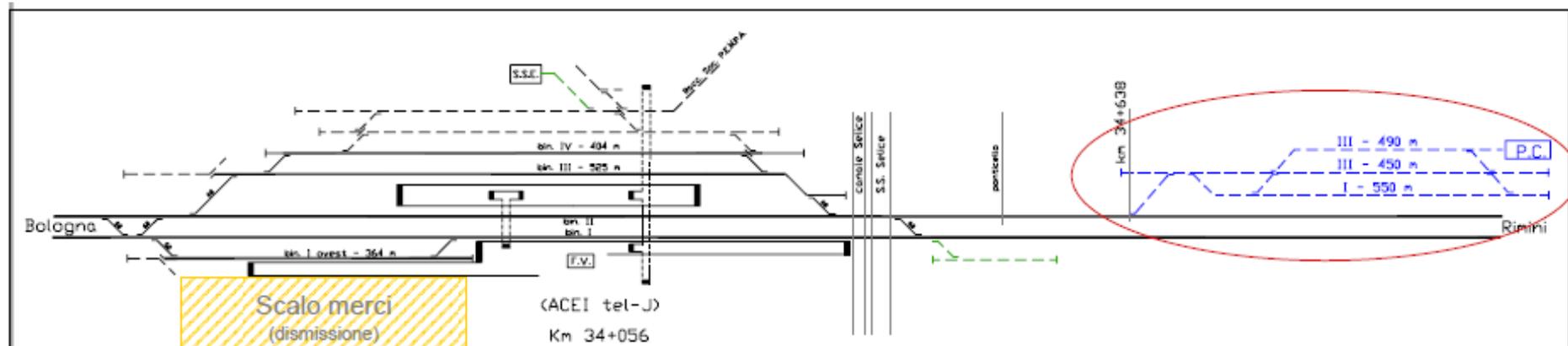
<b>Generali</b>	Utilizzo aperto.
<b>Alla persona</b>	
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	Il potenziamento della struttura è volto principalmente a servire l'indotto del distretto industriale presente nel territorio, con l'ambizione di fungere anche da retroporto per Ravenna
<b>Principali origini e destinazioni delle merci</b>	Origini: Sardegna, Incoronata, Foggia, Taranto. Destinazioni: Francia, Incoronata, Foggia
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Si auspica un progressivo incremento della stima iniziale.



## SCALO MERCI DI IMOLA - AREA ATTUALE



## SCALO MERCI DI IMOLA - DELOCALIZZAZIONE (soluzione da verificare)

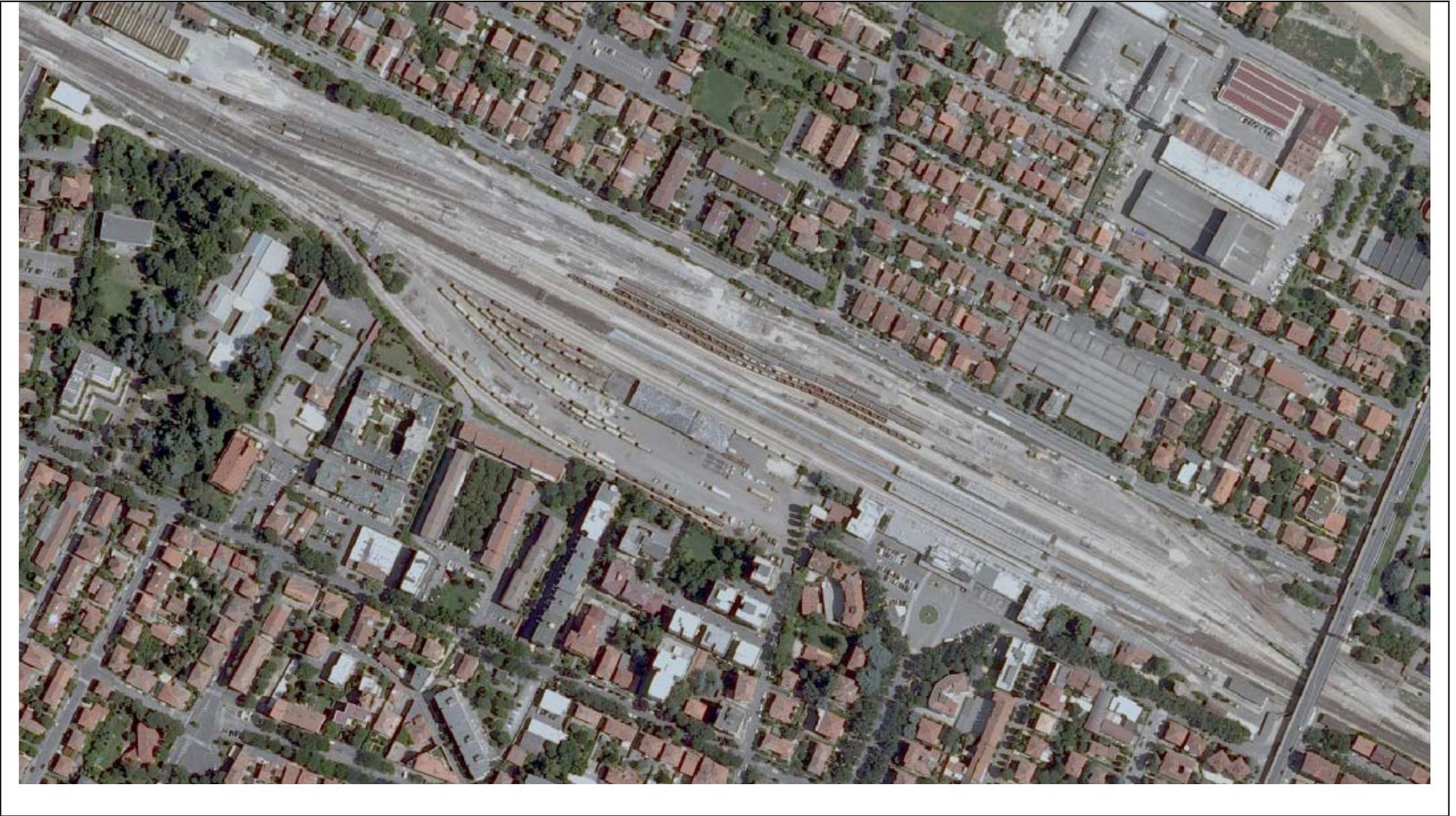


## CENTRO SERVIZI MERCI DI FAENZA

INQUADRAMENTO		
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Il progetto di realizzazione del nuovo scalo merci in Faenza prevede la realizzazione di un polo logistico polifunzionale, al servizio dei traffici attuali e futuri del bacino romagnolo/faentino, fungendo anche da retroporto per Ravenna.	
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	Il Consorzio CTF, che ad oggi gestisce il Centro servizi esistente, si è candidata anche per la gestione del nuovo terminal intermodale.	
INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI		
<b>Binari</b>	Ad oggi CTF utilizza i binari relativi al rialzo dello Scalo, la parte restante è utilizzata dalla Coop. Facchini Faenza che si occupa anche di effettuare le manovre ferroviarie. Il progetto r relativo alla nuova realizzazione dello scalo prevede la realizzazione di un raccordo ubicato sulla linea Faenza-Ravenna. Lo scalo dovrebbe essere costituito da n. 7 binari.	
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>	Trenitalia	
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Attualmente lo scalo è posto a circa 3 km dal casello autostradale.	
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Bologna-Rimini (D4)
	Stazione collegata	Faenza
	Collegamenti viari	A14 Bologna-Taranto SS 9 Via Emilia SP 8
<b>Superficie aree per lo stoccaggio (mq)</b>	La nuova realizzazione prevede: aree per lo stoccaggio dei materiali ed un piano caricatore di servizio per il binario che permette l'accesso diretto ai carri ferroviari.	
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	Ad oggi 1 escavatore.	

<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	L'area di nuova realizzazione conta una superficie di circa 43.000 mq.
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Sulla base delle stime effettuate, la realizzazione del progetto, potenzialmente porterebbe ad un notevole incremento del traffico attuale.
<b>LOGISTICA</b>	
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	La nuova ubicazione garantirebbe la possibilità di sfruttare 100.000 mq. di aree contermini dedicate alla logistica, nonché 1 magazzino raccordato con superficie pari a 22.500 mq.

<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>	
<b>Bacino territoriale ed economico di riferimento</b>	Il potenziamento della struttura è volto principalmente a servire l'indotto del distretto industriale presente nel territorio, con l'ambizione di fungere anche da retroporto per Ravenna.
<b>Traffico merci prevedibile in futuro</b>	Si stima un incremento con la realizzazione del progetto tra il 50% ed il 100% del traffico attuale.



## **Accordo di Programma per la definizione del sistema del trasporto ferroviario merci nella Regione Emilia-Romagna**

### **PREMESSO:**

- che il Piano Integrato dei trasporti PRIT98-2010 indica fra gli obiettivi principali da perseguire la creazione di un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali-intermodali, con una riorganizzazione dei servizi e delle relazioni sull'intera rete e che, a tal fine, individua gli interventi da realizzare per il settore ferroviario merci (alcuni dei quali ancora in via di completamento) ribaditi e dettagliati anche in successivi Accordi siglati con FS S.p.A. e/o RFI S.p.A. (sintetizzati nella scheda allegata);
- che dall'approvazione del PRIT'98-2010 ad oggi il contesto di riferimento europeo, nazionale e regionale è mutato dal punto di vista normativo e di indirizzo, oltre che delle condizioni territoriali, socio economiche ed ambientali, con riflessi sugli obiettivi e sulle linee di intervento definite dal PRIT stesso;
- che l'attuale quadro di riferimento economico e territoriale relativo al trasporto e agli impianti ferroviari merci nella Regione Emilia Romagna, si può esemplificare come segue:
  - le novità e le focalizzazioni sul piano strategico nelle politiche europee e nazionali non modificano l'impianto concettuale di base del PRIT vigente, ma rimarcano la necessità di porre la logistica e l'intermodalità al centro delle politiche per l'impresa e per il trasporto merci facendo convergere le azioni in materia di ambiente, territorio, impresa e trasporti;
  - l'apertura a tutte le imprese ferroviarie della rete italiana per servizi sia nazionali sia internazionali, completata nel 2007, e la capacità aggiuntiva sulla rete tradizionale, dovuta all'apertura delle linee dell'alta velocità e capacità, possono consentire il rafforzamento della competitività del settore e l'eliminazione di criticità e inefficienze, favorendo l'apertura di nuovi spazi di mercato;
  - il ruolo delle piattaforme logistiche nella competizione tra i sistemi europei e nazionali risulta fondamentale, in particolare nell'area padana e vede coesistere due tendenze contrapposte, ovvero da un lato la tendenza alla concentrazione dei traffici, per ottimizzare e aumentare le economie di scala, dall'altro la loro diffusione, legata alla distribuzione capillare delle imprese di produzione nel territorio regionale;
  - l'Emilia-Romagna è tra le regioni del nord Italia che presentano una rilevante quantità di superfici intermodali, anche prossime le une alle altre, alcune delle quali in fase di ulteriore espansione;
  - i nodi intermodali esistenti, anche se geograficamente prossimi, presentano relazioni con altri terminal e Paesi di destinazione delle merci in gran parte non coincidenti, oltre a specializzazioni funzionali differenziate. Tale condizione ridimensiona

- parzialmente il rischio di effetti nocivi tra nodi vicini e tra flussi di merci raccolte e distribuite nel medesimo bacino economico di riferimento;
- RFI S.p.A. (gestore della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.LGS 188/2003), nel rispetto delle strategie del Gruppo FS, ha avviato un processo di razionalizzazione e concentrazione dei servizi merci, nell'ottica della specializzazione di linee ed impianti, anche alla luce della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009. Ciò può comportare sia la riduzione del numero di Impianti abilitati al trasporto merci in Italia e in Emilia-Romagna, sia eventuali modifiche e integrazioni nella regolamentazione dei raccordi ferroviari;
  - risulta necessaria una razionalizzazione degli impianti e dei nodi intermodali (pubblici o privati) per evitare uno sviluppo privo di una strategia che migliori la competitività e che eviti effetti negativi negli stessi nodi;
  - la diffusione capillare delle imprese di produzione con un alto grado di potenziale vocazione al trasporto ferroviario, su tutto il territorio regionale, sottolinea l'esigenza di valutare con attenzione il processo avviato da RFI di chiusura di alcuni impianti ferroviari;
- che risulta necessario ridefinire gli impianti e le infrastrutture ferroviarie regionali dedicate alle merci per razionalizzare tale sistema di trasporto al fine di assicurare il massimo della coerenza tra gli obiettivi della pianificazione nazionale regionale e locale e la necessità di concentrazione e riorganizzazione della rete proposta da RFI S.p.A.;
- che la Regione, per verificare lo stato di attuazione del vigente PRIT'98-2010 in funzione di un aggiornamento dello stesso e per realizzare gli obiettivi sopra descritti, ha attivato con RFI S.p.A. un percorso di concertazione denominato "Tavolo sulla Logistica" finalizzato a ridefinire un quadro condiviso sugli impianti merci in relazione alle previsioni di intervento sull'infrastruttura, a condividere la strategia sui raccordi esistenti, sugli scali minori e sulle richieste di nuove realizzazioni, e a stabilire criteri comuni per ottimizzare l'uso delle infrastrutture e dei nodi regionali dedicati al trasporto ferroviario delle merci;
- che il tavolo di lavoro sopra citato ha coinvolto di volta in volta gli enti locali e gli operatori interessati, delineando il possibile assetto infrastrutturale legato agli impianti merci ferroviari;
- che risulta quindi indispensabile e urgente procedere alla sottoscrizione di un Accordo di Programma tra RFI S.p.A. e Regione Emilia-Romagna, per recepire il quadro degli interventi sull'infrastruttura e sugli impianti merci condiviso nel "Tavolo sulla Logistica" e regolamentare ampliamenti e nuove aperture di impianti e raccordi.

TUTTO CIO' PREMESSO

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:

**Art. 1 FINALITA'**

- Le premesse di cui sopra e gli allegati formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma, di seguito denominato per brevità Accordo.
- Il presente Accordo è finalizzato a:
  - recepire il quadro condiviso nel “Tavolo sulla Logistica”, degli impianti merci in relazione alle previsioni di intervento sull'infrastruttura, delineare l'assetto regionale degli impianti ferroviari e regolamentare gli ampliamenti, le nuove aperture e la realizzazione delle opere indispensabili al traffico ferroviario merci;
  - rafforzare ulteriormente il rapporto di collaborazione e coordinamento tra RFI S.p.A. e Regione Emilia-Romagna per migliorare il sistema ferroviario merci regionale;
  - RFI S.p.A. e la Regione Emilia-Romagna danno atto che gli interventi individuati sono coerenti con gli atti di pianificazione e programmazione generale e settoriale, per quanto di rispettiva competenza e responsabilità;
  - le disposizioni contenute nel presente Accordo integrano e innovano, per gli interventi in esso citati e per quanto riguarda le aree di competenza dei soggetti sottoscrittori, gli impegni reciproci eventualmente contenuti in accordi, patti ed analoghe fattispecie negoziali stipulate anteriormente tra i medesimi sottoscrittori;
  - la Regione Emilia Romagna, inoltre, recepirà le disposizioni contenute nel presente atto nel Documento Preliminare del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti” (PRIT) di cui è stato avviato il procedimento di aggiornamento.

## **Art. 2 SISTEMA DEL TRASPORTO MERCI REGIONALE**

- Le Parti condividono che gli interventi indicati sono strategici per il territorio regionale e pertanto concordano che le opere in questione saranno realizzate secondo modalità e tempi coordinati e condivisi.
- Di seguito si elencano gli impianti merci confermati e gli interventi principali per il trasporto ferroviario merci sulla rete RFI S.p.A.:
  - **IMPIANTI PRINCIPALI:**
    - **SCALO DI PIACENZA LE MOSE:**  
delocalizzazione dello scalo merci pubblico in località “Le Mose” con chiusura attività merci in ambito stazione e valorizzazione delle aree.
    - **INTERPORTO DI PARMA (CEPIM – STAZIONE DI CASTELGUELFO):**  
realizzazione delle aree operative e delle opere connesse.
    - **SISTEMA DINAZZANO/MARZAGLIA:**  
completamento scalo Marzaglia, che funzionerà in coordinamento logistico e funzionale con Dinazzano, potenziamento impianto di Dinazzano (FER) e realizzazione di dorsale ferroviaria di collegamento tra i due impianti merci, chiusura degli scali e raccordi di Modena, Rubiera e Reggio Emilia con valorizzazione delle aree.

- **INTERPORTO DI BOLOGNA:**  
ampliamento dello scalo e delle opere connesse alla sua funzionalità, nel rispetto dei precedenti Accordi.
  - **SCALO MERCI DI VILLA SELVA/FORLIMPOPOLI:**  
attivazione dello scalo pubblico e chiusura degli esistenti a Rimini, S. Arcangelo, Cesena, Forlì e relativi raccordi con valorizzazione aree urbane.
  - **SCALO DI RAVENNA:**  
superamento dell'interferenza strada-ferrovia nei passaggi a livello esistenti nelle vie Candiano e Canale Molinetto in sostituzione del previsto by pass ferroviario a raso (che non risulta effettivamente realizzabile) secondo quanto previsto nel Protocollo preliminare del 24/6/2009.
  - Inoltre, per la sua specificità, **SCALO BOLOGNA SAN DONATO:**  
rifunionalizzazione delle aree non più strumentali all'esercizio ferroviario a favore di attività che non comportino impatti rilevanti nei confronti della vicina area urbanizzata, con valorizzazione delle aree.
- **IMPIANTI MINORI E RACCORDI:**
- **Stazione di FIORENZUOLA:**  
chiusura dello scalo e mantenimento dei raccordi operativi.
  - **Raccordo di RUBIERA:**  
chiusura dello scalo e mantenimento temporaneo dei raccordi operativi.
  - **Raccordo per SCALO MERCI DI IMOLA:**  
chiusura dello scalo adiacente alla stazione e valorizzazione delle aree; mantenimento del raccordo per scalo privato.
  - **SCALO MERCI DI FAENZA:**  
chiusura dello scalo adiacente alla stazione e valorizzazione di tutte le aree attualmente adibite ad attività merci; realizzazione nuovo raccordo per scalo merci privato.
  - **STAZIONE DI LUGO:**  
mantenimento attività di raccordo.
  - **Raccordo UNIGRA' S.p.A.** (stazione di Lavezzola – Comune di Conselice):  
realizzazione raccordo (privato).
- **RAZIONALIZZAZIONE ALTRI SCALI RACCORDI PRIVATI:**

- I raccordi privati attivi sono mantenuti in essere almeno fino alla scadenza del contratto. L'eventuale chiusura di raccordi avverrà nel rispetto degli impegni contrattuali vigenti tra RFI e i soggetti contraenti.
- L'allacciamento alla rete RFI di binari di altri soggetti, nonché il loro potenziamento o modifica, viene disciplinato nel rispetto delle normative vigenti di RFI.
- Si dà atto della volontà di RFI di procedere alla razionalizzazione degli impianti e alla chiusura degli scali minori non più funzionali attraverso le seguenti opere:
  - Stazione di PONTENURE:** chiusura dello scalo e dei raccordi.
  - Stazione di FIDENZA:** chiusura dello scalo e dei raccordi.
  - Stazione di PARMA:** chiusura dello scalo e dei raccordi.
  - Stazione di S. ILARIO:** chiusura dello scalo e mantenimento dei raccordi.
  - Stazione di CASTELGUELFO:** chiusura raccordo ambito stazione.

Tutte le aree non più funzionali al trasporto ferroviario che si renderanno disponibili saranno dismesse da RFI verso altre Società del Gruppo FS con le quali dovranno essere attivati specifici tavoli con gli EE. LL. di competenza per la valorizzazione e la riqualificazione delle stesse.

### **Art. 3 IMPEGNI DEI SOGGETTI SOTTOSCRITTORI DELL'ACCORDO**

Ciascun soggetto sottoscrittore si impegna, nello svolgimento dell'attività di propria competenza:

- a) a rispettare le indicazioni concordate e indicate all'articolo precedente del presente Accordo;
- b) ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso in particolare agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa;
- c) a raccogliere e condividere a cadenza almeno annuale i dati sull'andamento delle realizzazioni infrastrutturali e dei servizi effettuati per monitorare l'assetto degli impianti merci regionali; in particolare RFI S.p.A. si impegna a fornire annualmente alla Regione i dati sull'attività degli scali in termini di treni movimentati;
- d) a procedere periodicamente alla verifica dell'Accordo e, se necessario, a proporre gli eventuali aggiornamenti convocando il "Tavolo sulla Logistica";
- e) ad integrare, per gli interventi citati nel presente Accordo, le disposizioni eventualmente contenute in altri accordi, piani, patti ed analoghe fattispecie negoziali stipulate anteriormente; in particolare la Regione Emilia-Romagna si impegna a recepire le disposizioni contenute nel presente atto nel Documento Preliminare del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti" (PRIT), di cui è stato avviato il procedimento di aggiornamento.

### **Art. 4 DISPOSIZIONI GENERALI**

- Il presente Accordo è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.

- Le parti interessate, si impegnano reciprocamente a procedere di comune accordo ed in forme coordinate e convergenti allo sviluppo delle iniziative necessarie alla realizzazione delle infrastrutture previste nel presente Accordo, anche con riferimento ai rapporti con i numerosi e significativi interlocutori esterni, di carattere pubblico e privato, coinvolti o interessati a vario titolo.
- Le medesime parti opereranno in piena e reciproca collaborazione, secondo le logiche di una consultazione ricorrente, rendendo pienamente disponibili per tutte le attività necessarie le competenze e le informazioni di cui dispongono.
- L'Accordo è prorogabile o integrabile, per concorde volontà dei partecipanti previa reciproca consultazione.
- Per la realizzazione e il finanziamento delle opere indicate nel presente Accordo si rinvia ad eventuali specifici successivi Accordi attuativi.
- Segue tabella di raffronto tra le previsioni del PRIT 98-2010 e quelle del presente Accordo:

<b>INTERVENTI PRINCIPALI PREVISTI DAL PRIT '98-2010 PER IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCİ E PREVISIONI DEL PRESENTE ACCORDO</b>			
<b>Nome impianto</b>	<b>Previsioni PRIT/ accordi</b>	<b>Elenco accordi oltre il PRIT 98-2010</b>	<b>Opere relative al presente accordo</b>
SCALO MERCİ <b>PIACENZA</b> LE MOSE	Delocalizzazione attività merci di Piacenza presso scalo merci in località "Le Mose".	Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A. Protocollo prelim. di intesa, del 07/04/95, tra Comune di Piacenza, FS S.p.A., TAV S.p.A., Accordo, del 23/07/97, tra: Prov. di Piacenza, Comune di Piacenza, TAV S.p.A., Cons. CEPAV UNO	Realizzazione scalo merci pubblico in località "Le Mose" con chiusura delle attività merci in ambito stazione e valorizzazione delle aree.
INTERPOR TO DI <b>PARMA</b> (CEPIM)	Interventi di potenziamento dell'Interporto vari tra cui il potenziamento della stazione di Castelguelfo	Legge 240/90 (erogazione in corso dal Min. dei Trasp. e Navig.) Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A. Accordo, del 23/07/97, tra: Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A., Prov. di PR, Comune di PR; Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione ER del 19/12/03; Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione ER del 17/12/07.	Realizzazione dell'ampliamento delle aree operative e delle opere connesse
SCALO MERCİ <b>DINAZZANO</b> (su linee oggi regionali)	Realizzazione e potenziamento impianto.	Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A.; Accordo procedimentale per il trasp. merci nel bacino delle ceramiche nelle prov. di MO e R.E., del 23/07/97, tra: Regione ER, Min. Trasp., Min. Lav. Pubbl., FS S.p.A., TAV S.p.A., ANAS, ACT Reggio E., Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.; Accordo Integrativo all'Accordo procedim. del '97 per il trasp. merci nel bacino delle ceramiche nelle prov. di MO e R.E., del 31/07/98, tra: Regione ER, Min. Trasp., Min. Lav. Pubbl., FS S.p.A., TAV S.p.A., ANAS, ACT Reggio E., Prov. di MO,	Potenziamento impianto.

<b>INTERVENTI PRINCIPALI PREVISTI DAL PRIT '98-2010 PER IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCİ E PREVISIONI DEL PRESENTE ACCORDO</b>			
<b>Nome impianto</b>	<b>Previsioni PRIT/ accordi</b>	<b>Elenco accordi oltre il PRIT 98-2010</b>	<b>Opere relative al presente accordo</b>
		<p>Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.;</p> <p>Documento di Intesa e successivo Accordo Integrativo per il trasp. merci nell'area delle ceramiche (con individuaz. interventi) del 19/03/96 e del 06/02/97, tra: Regione ER, Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.;</p> <p>Accordo di programma sulla realizzazione delle opere di potenziamento dello scalo merci di Dinazzano (2002) tra: Regione ER, Prov. di R.E., Comune di Casalgrande, ACT Reggio E. e Min. delle Infr. e dei Trasporti.</p>	

<b>INTERVENTI PRINCIPALI PREVISTI DAL PRIT '98-2010 PER IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCİ E PREVISIONI DEL PRESENTE ACCORDO</b>			
<b>Nome impianto</b>	<b>Previsioni PRIT/ accordi</b>	<b>Elenco accordi oltre il PRIT 98-2010</b>	<b>Opere relative al presente accordo</b>
<b>BRETELLA DINAZZAN O/ MARZAGLIA</b>	Realizzazione di dorsale ferroviaria di collegamento tra i due impianti merci.	<p>Accordo procedimentale per il trasp. merci nel bacino delle ceramiche nelle prov. di MO e R.E., del 23/07/97, tra: Regione ER, Min. Trasp., Min. Lav. Pubbl., FS S.p.A., TAV S.p.A., ANAS, ACT Reggio E., Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.;</p> <p>Accordo Integrativo all'Accordo procedim. del '97 per il trasp. merci nel bacino delle ceramiche nelle prov. di MO e R.E., del 31/07/98, tra: Regione ER, Min. Trasp., Min. Lav. Pubbl., FS S.p.A., TAV S.p.A., ANAS, ACT Reggio E., Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.;</p> <p>Documento di Intesa e successivo Accordo Integrativo per il trasp. merci nell'area delle ceramiche (con individuaz. interventi) del 19/03/96 e del 06/02/97, tra: Regione ER, Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.</p> <p>Protocollo d'intesa del 19/03/04 attuativo dell'accordo procedimentale per il trasporto merci nell'area delle ceramiche (1997) e del successivo accordo integrativo (1998) ,tra: Regione ER, RFI S.p.A., TAV S.p.A., Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO.</p>	Realizzazione di dorsale ferroviaria di collegamento tra i due impianti merci.

<b>INTERVENTI PRINCIPALI PREVISTI DAL PRIT '98-2010 PER IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI E PREVISIONI DEL PRESENTE ACCORDO</b>			
<b>Nome impianto</b>	<b>Previsioni PRIT/ accordi</b>	<b>Elenco accordi oltre il PRIT 98-2010</b>	<b>Opere relative al presente accordo</b>
<b>SCALO MERCI MARZAGLIA</b>	Realizzazione impianto, (che funzionerà in coordinamento logistico e funzionale con Dinazzano) con trasferimento delle attività e successiva chiusura degli scali e dei raccordi di Modena, Rubiera e Reggio Emilia.	<p>Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A. (indicato come "nuovo scalo merci di Modena")</p> <p>Accordo procedimentale per il trasp. merci nel bacino delle ceramiche nelle prov. di MO e R.E., del 23/07/97, tra: Regione ER, Min. Trasp., Min. Lav. Pubbl., FS S.p.A., TAV S.p.A., ANAS, ACT Reggio E., Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.;</p> <p>Accordo Integrativo all'Accordo procedim. del '97 per il trasp. merci nel bacino delle ceramiche nelle prov. di MO e R.E., del 31/07/98, tra: Regione ER, Min. Trasp., Min. Lav. Pubbl., FS S.p.A., TAV S.p.A., ANAS, ACT Reggio E., Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.;</p> <p>Documento di Intesa e successivo Accordo Integrativo per il trasp. merci nell'area delle ceramiche (con individuaz. interventi) del 19/03/96 e del 06/02/97, tra: Regione ER, Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO, Comune di R.E.;</p> <p>Protocollo d'intesa del 19/03/04 attuativo dell'accordo procedimentale per il trasporto merci nell'area delle ceramiche (1997) e del successivo accordo integrativo (1998), tra: Regione ER, RFI S.p.A., TAV S.p.A., Prov. di MO, Prov. di R.E., Comune di MO.</p>	Completamento scalo Marzaglia, che funzionerà in coordinamento logistico e funzionale con Dinazzano. Chiusura degli scali e raccordi di Castelfranco E., Modena, Rubiera e Reggio Emilia con valorizzazione aree.
<b>INTERPORTO DI BOLOGNA</b>	opere e impianti di potenziamento.	<p>Legge 240/90 (erogazione in corso dal Min. dei Trasp. e Navig.)</p> <p>Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A..</p>	Ampliamento dello scalo e delle opere connesse alla sua funzionalità.

<b>INTERVENTI PRINCIPALI PREVISTI DAL PRIT '98-2010 PER IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCİ E PREVISIONI DEL PRESENTE ACCORDO</b>			
<b>Nome impianto</b>	<b>Previsioni PRIT/ accordi</b>	<b>Elenco accordi oltre il PRIT 98-2010</b>	<b>Opere relative al presente accordo</b>
SCALO MERCİ DI <b>IMOLA</b>	Delocaliz- zazione con valorizzazione delle aree ferroviarie urbane.	Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A.	Chiusura dello scalo adiacente alla stazione e valorizzazione delle aree; realizzazione del raccordo per scalo privato.
SCALO MERCİ DI <b>FAENZA</b>	Delocalizza- zione delle attività merci di Faenza presso il nuovo scalo merci allacciato sulla relazione Faenza- Ravenna con valorizza- zione aree ferroviarie urbane; realizzazio- ne raccordo per snellire traffico ferroviario di stazione.	Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A.	Chiusura dello scalo adiacente la stazione e valorizzazione delle aree; realizzazione nuovo scalo merci (privato).
SCALO/RA CCORDO MERCİ DI <b>LUGO</b>	Delocalizza- zione con valorizza- zione delle aree ferroviarie urbane mantenimento raccordo esistente.	Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A..	Mantenimento attività di raccordo.
SCALO MERCİ DI <b>VILLA</b>	Realizza- zione impianto in	Accordo quadro, del 29/07/94, tra: Regione ER, Min. Trasp., FS S.p.A., TAV S.p.A.	Completamento impianto e chiusura degli scali di Rimini, S. Arcangelo,

<b>INTERVENTI PRINCIPALI PREVISTI DAL PRIT '98-2010 PER IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCİ E PREVISIONI DEL PRESENTE ACCORDO</b>			
<b>Nome impianto</b>	<b>Previsioni PRIT/ accordi</b>	<b>Elenco accordi oltre il PRIT 98-2010</b>	<b>Opere relative al presente accordo</b>
<b>SELVA/ FORLIMP OPOLI</b>	sostituzione e con chiusura di quelli esistenti a Rimini, S. Arcangelo, Cesena, Forli con valorizzazione aree ferroviarie urbane.		Cesena, Forli con valorizzazione aree.
<b>SCALO DI RAVENNA</b>	Delocalizzazione dello scalo ferroviario merci pericolose dal centro città alla zona porto e prolungamento della dorsale ferroviaria in sinistra del Canale Candiano con valorizzazione aree ferroviarie urbane.	"Atto di Intenti" del 6/3/97 tra: Min. Trasp. e Navig., Regione ER, Prov. di RA, Comune di RA, Autorità Port. di RA, Camera di Comm. di RA, Ass. Industriali di RA e F.S. S.p.A.; "Intesa di Programma", del 8/5/96 tra: Ministro per l'Ambiente e presidente della Regione ER. Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione ER del 17/12/07. Protocollo preliminare di intesa del 24/6/2009 per l'Attuazione del PSC vigente per il riassetto funzionale dell'ambito ricompreso tra la città ed il porto e per il rilancio della cerniera urbana della stazione FS nel quadro della formazione del POC della darsena di città" tra: Comune di RA, Regione ER, RFI S.p.A., FS-Sistemi Urbani S.p.A., Autorità Port. di RA	Superamento dell'interferenza strada-ferrovia nei passaggi a livello esistenti nelle vie Candiano e Canale Molinetto in sostituzione del previsto by pass ferroviario a raso secondo quanto previsto nel Protocollo preliminare del 24/6/2009
<b>SCALI MINORI E RACCORDI I PRIVATI</b>	è possibile la realizzazione di raccordi industriali qualsiasi impianto diffuso sul territorio, purché legati		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chiusura degli scali minori non più funzionali, come ad esempio Pontenure, Fiorenzuola, Fidenza, Parma e S. Ilario e Castelguelfo, con eventuale valorizzazione delle aree.</li> <li>• I raccordi privati attivi</li> </ul>

<b>INTERVENTI PRINCIPALI PREVISTI DAL PRIT '98-2010 PER IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCÌ E PREVISIONI DEL PRESENTE ACCORDO</b>			
<b>Nome impianto</b>	<b>Previsioni PRIT/ accordi</b>	<b>Elenco accordi oltre il PRIT 98-2010</b>	<b>Opere relative al presente accordo</b>
	a sistemi di imprese di carattere locale e previsti dal PTCP.		sono mantenuti in essere almeno fino alla scadenza del contratto • L'allacciamento alla rete RFI di binari di altri soggetti viene disciplinato nel rispetto delle norme vigenti di RFI.

## Le esigenze formative nella filiera della logistica

### La formazione per la logistica, la sfida per i sistemi economici e per la governance dei territori

La logistica è una disciplina di studio relativamente recente, che abbraccia diverse tematiche tecniche e scientifiche, finalizzate al controllo, alla gestione e all'organizzazione dei flussi dei beni e delle relative informazioni che li accompagnano, lungo tutto il loro percorso, dalle materie prime al consumo finale, con l'obiettivo di offrire un servizio efficiente e quindi un risparmio economico a tutti gli attori di questa lunga catena organizzativa e produttiva, che termina con il consumatore finale.

Razionalizzare i processi economici per ridurre i costi, nel rispetto delle regole di sostenibilità sociale e ambientale, è diventato un "imperativo" della società contemporanea e la logistica più di altre attività offre importanti opportunità a riguardo. A fianco dei tradizionali concetti logistici come "trasporto", "gestione delle scorte", si sono recentemente aggiunte nuove "parole-chiave" dei fenomeni logistici quali "intermodalità", "poli logistici", "handling e movimentazione delle merci", "gestione informatica dei dati", "rintracciabilità", "operatori logistici", "servizi logistici avanzati", "servizio al cliente", solo per citare quei concetti più facilmente comprensibili.

Dal punto di vista metodologico, è corretto individuare tre grandi ambiti di azione della logistica, l'ambito "**infrastrutturale**" (politiche pubbliche e governo del territorio, reti e nodi del trasporto, poli logistici), l'ambito legato all'"**organizzazione aziendale**" (processi economici, razionalizzazione dei costi, fornitori logistici, mercato e competitività), l'ambito infine dell'"**information technology**" o delle cosiddette "**tecnologie abilitanti**" (identificazione automatica, standard di codifica, scambio elettronico dei dati).

Tuttavia, le recenti tendenze dei processi economici e organizzativi, che investono le imprese e gli attori economici nonché i tavoli delle policies e della governance, indicano una crescente e inarrestabile interdipendenza di questi tre ambiti: oggi è sempre più difficile parlare di logistica industriale senza conoscere i temi dei trasporti e delle infrastrutture, dei nodi logistici e delle potenzialità e applicativi dell'information technology, ecc.

In ragione di tutto ciò, una riflessione sulla revisione/ammodernamento dei modelli e dei **contenuti formativi** finalizzati alla logistica deve tener conto di questa forte interdipendenza, sia nella preparazione di profili "di base" sia di quelli più avanzati, ed è nostra opinione che questo approccio debba essere mantenuto anche affrontando la definizione di profili più specifici.

### Una nuova domanda di profili professionali per la logistica : i lavori della fondazione ITL

La fondazione ITL da tempo è impegnata sui temi della formazione in logistica: nel corso del biennio 2007-2008 l'ITL ha gestito in prima persona tre progetti formativi, mentre è del 2007 la pubblicazione del **Quaderno ITL/RER "La quinta infrastruttura: la formazione nella logistica, ricerca su i fabbisogni e standards"**.

I tre progetti formativi sono stati, schematicamente:

- corso gratuito “traffic planner”, in collaborazione con Centro Servizi Pmi di Reggio-Emilia;
- corso gratuito “logistics park operator”, in collaborazione con Enaip di Piacenza;
- corso gratuito sulla “logistica sanitaria”, in collaborazione con la Ausl di Cesena e l’Area Vasta Romagna.

Nel lavoro ITL/RER “la quinta infrastruttura” si individuavano, fra l’altro, le competenze formative che necessitano al territorio in funzione delle proprie vocazioni a seguito di una specifica indagine sulla domanda di profili professionali presso il sistema delle imprese. Quell’indagine sulla domanda aveva permesso di definire almeno sei profili professionali “chiave” per le imprese, ed il lavoro aveva evidenziato anche le rispettive competenze ritenute “critiche”, che vengono riassunte qui di seguito:

#### **figura professionale del LOGISTIC MANAGER**

- Le criticità fondamentali riscontrate sono spesso collegate a specificità di settore
- Come responsabile della strategia aziendale il Logistic manager è chiamato a sviluppare maggiormente la capacità di presidio dei fattori di contesto

#### **figura professionale del ANALISTA LOGISTICO**

- Le sue carenze sono principalmente riconducibili alla mancanza di esperienza operativa e quindi alla possibilità di poter trasferire i principi teorici alla pratica operativa. Lo stage in azienda viene valutato non sempre adeguato a questo fine

#### **figura professionale del MANAGER DI MAGAZZINO**

- È una figura di coordinamento operativo che ricopre una funzione sempre più importante e dovrebbe avere sia competenze logistiche che competenze gestionali

#### **figura professionale del RESPONSABILE DI MAGAZZINO**

- Le criticità di questo profilo si riscontrano nell’utilizzo degli strumenti informatici, ma anche nelle capacità di gestione delle risorse umane e dei contratti in outsourcing

#### **figura professionale del PERSONALE MAGAZZINO**

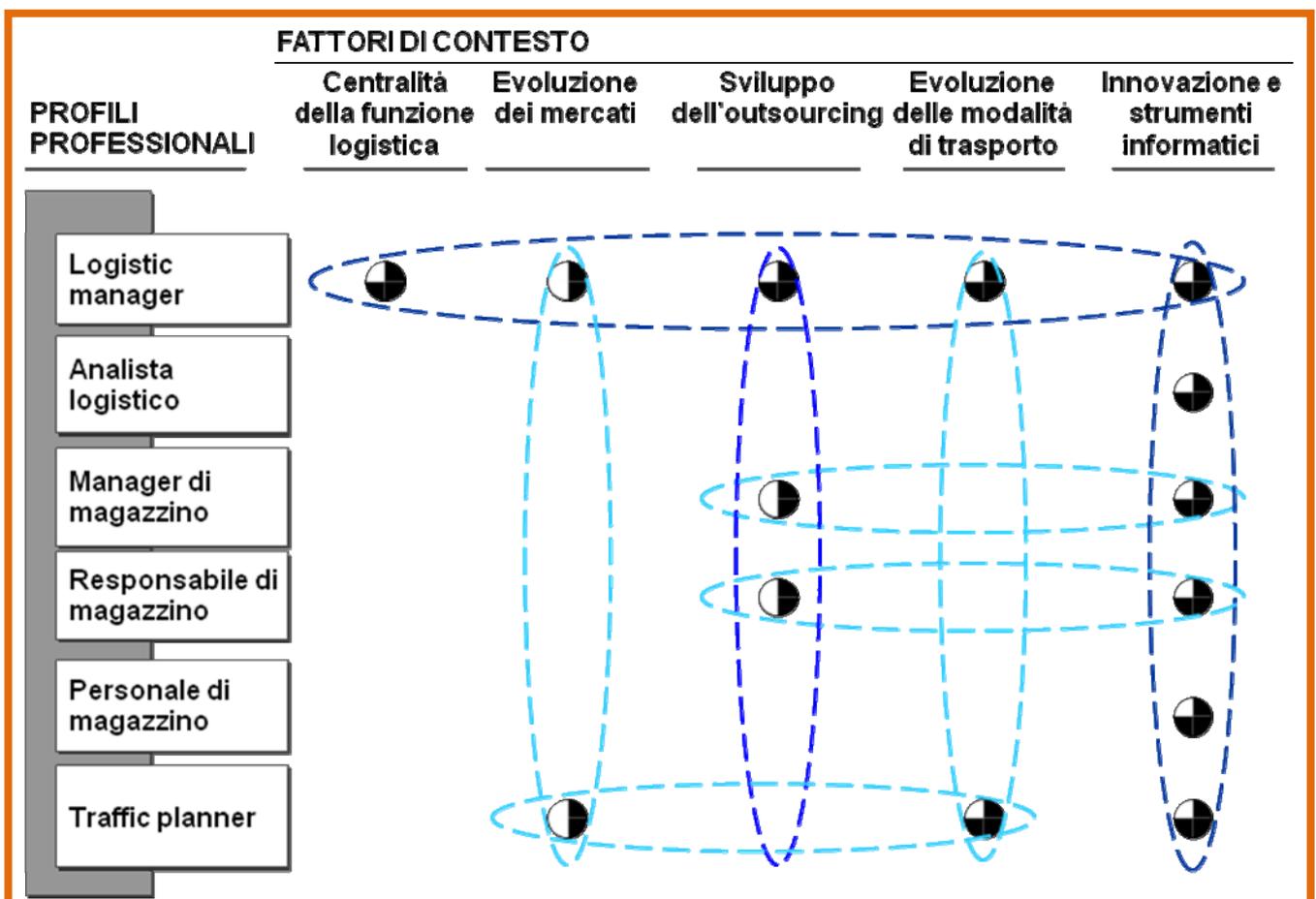
- Profilo operativo le cui criticità maggiori si riscontrano nelle competenze informatiche, ma spesso anche nell’attenzione al livello di servizio da garantire (es: mancanza di cura nel maneggiare e trasportare la merce, ecc.)

#### **figura professionale del TRAFFIC PLANNER**

- Le carenze riscontrate dalle aziende per questo profilo sono relative principalmente alla capacità di pianificazione e ottimizzazione dei trasporti, ormai variabile critica soprattutto nelle aziende dove il servizio è una fattore di successo

La ricerca ITL/RER metteva in chiara evidenza il fatto che, oltre al presidio delle criticità attuali, i profili “chiave” sono i profili che saranno maggiormente impattati dall’evoluzione dei sistemi economici, di produzione, di commercializzazione e distributivi.

Un approccio schematico della correlazione evidenziata fra profili e impatto sui fattori di contesto è riportata qui di seguito (fonte: ITL/RER “La quinta infrastruttura: la formazione nella logistica, ricerca su i fabbisogni e standards”, Bologna 2007).



## **Perché la formazione sulla logistica deve ripartire “dal basso”**

Un altro importante contributo innovativo sui temi della formazione per la logistica è stato offerto dalla fondazione ITL per quanto riguarda la formazione cosiddetta superiore. Nel pieno delle riflessioni anche a livello nazionale sull'istituzione dei nuovi **Istituti Tecnici Superiori**, uno dei quali sarà vocato alla logistica ed ai trasporti, la fondazione ITL è impegnata a dare il proprio contributo tecnico e scientifico, nella convinzione che la formazione per la logistica debba in qualche modo anche “ripartire dal basso”.

Tradizionalmente studiata nelle facoltà di ingegneria, affrontata per lo più a “compartimenti stagni” (il magazzino, il trasporto, l'analisi delle scorte, i sistemi di codifica, l'automazione, ecc.), la logistica sta a fatica conquistando nuovi spazi formativi, soprattutto nella fascia post-universitaria dei master, non più solo appannaggio degli “ingegneri” ma sempre più spesso sconfinando verso altri bacini universitari di interesse.

È cominciata così la lenta “discesa” della formazione in logistica, dalle aule di master ai corsi di laurea e un po' più giù fino, in alcuni pochi casi, ai corsi post-diploma di **IFTS**.

In questo senso, assume grande interesse la “costruzione” dei modelli formativi dei futuri **Istituti Tecnici Superiori (ITS)** e, ugualmente, la possibilità di introdurre nei corsi di **diploma superiore** le materie legate alla logistica, o finalizzare alla logistica materie già presenti.

Ma il ripensamento dei corsi di diploma e l'innovazione dei futuri corsi post-diploma deve essere accompagnata dal rispetto di almeno tre “regole” chiave:

- ampia revisione dei contenuti dei modelli formativi legati alla logistica,
- coerenza fra i modelli formativi predisposti per i diversi livelli di intervento (diploma, post-diploma, formazione continua, ecc.),
- coinvolgimento forte del mondo delle imprese e del mondo della formazione.

È su queste linee strategiche che, per quanto riguarda la formazione logistica in Emilia-Romagna, si sta muovendo la fondazione ITL.

## **Piacenza, laboratorio regionale per la formazione logistica : progetto-pilota nei corsi**

Una sperimentazione in questo senso è in corso a Piacenza, dove la fondazione ITL è impegnata nella revisione dei percorsi formativi “superiori” per la logistica in collaborazione con l'amministrazione provinciale, assessorato formazione.

La struttura logistica che si sta delineando nell'area piacentina, per le sue dimensioni e per il suo grande potenziale di crescita, necessita di figure professionali capaci di gestire specifiche attività e con elevata qualificazione, sia in ambito logistico che trasportistico, con particolare attenzione allo sviluppo dell'intermodalità e alla diffusione delle nuove tecnologie dell'informazione – ICT.

Le imprese che operano nei Poli logistici piacentini domandano maggiori professionalità, in termini di operatori qualificati e orientati alle problematiche logistiche e trasportistiche del distretto, siano essi operanti all'interno di imprese logistiche o di imprese manifatturiere.

In via schematica, presentiamo qui di seguito la struttura dei modelli formativi proposta:

Le tre “dimensioni” della logistica:

- infrastrutturale (poli logistici, gestione dei nodi, pianificazione, ecc.)
- aziendale (logistica industriale, trasporti, spedizioni, gestione delle scorte, piattaforma logistica, analisi di magazzino, analisi gestionale, supply chain management e relazioni clienti/fornitori, ecc.)
- tecnologico (tecnologie abilitanti, identificazione automatica, RFID, tracking)

I quattro “ambiti” di intervento formativo:

- Diploma di maturità
- Post- diploma ITS-IFTS
- Formazione continua (profilo aziendale “medio”)
- Alta formazione (profilo aziendale “alto”)

I sei “luoghi” della logistica:

- La gestione del magazzino
- L'organizzazione del trasporto
- il nodo logistico
- l'ufficio supply chain management (ambito aziendale)
- la centrale operativa ICT
- l'ufficio pianificazione e del governo del territorio (ambito pubblico)

Le sei “discipline” modulabili alle tematiche logistiche

- ingegneria
- organizzazione aziendale
- informatica
- matematica
- diritto
- inglese

I tre “obiettivi strategici” della formazione logistica:

- strumenti interpretativi: dotazione di strumenti per interpretare l'evoluzione dei fattori di contesto della logistica e dei relativi fattori di successo
- competenze: sviluppare competenze di base/specialistiche/finalizzate al settore logistico/trasporti per qualificare maggiormente gli operatori nello svolgimento delle mansioni di lavoro (ottimizzare servizi/costi in un'ottica di efficacia ed efficienza complessiva del servizio logistico rispetto alle nuove esigenze del mercato globale)
- conoscenze: conoscenza e utilizzo delle nuove tecnologie abilitanti (ICT) finalizzate alla razionalizzazione dei processi e delle attività logistiche.

### I sei obiettivi specifici (COMPETENZE IN USCITA)

#### logistica integrata

- Logistica inbound e outbound
- Supply chain management
- Gestione del magazzino e movimentazione interna
- Gestione delle scorte
- Gestione distribuzione
- Strategia aziendale
- Analisi dei costi logistici e controllo di gestione

#### sistemi di trasporto

- Gestione strutture per i servizi di trasporto
- Trasporti stradali, ferroviari, per vie d'acqua e aerei
- Intemodalità/multimodalità
- Gestione dei sistemi di trasporto
- Gestione delle manutenzioni dei sistemi di trasporto
- Problematiche ambientali dei sistemi di trasporto

#### sistemi infrastrutturali

- Gestione dei nodi (intermodali, poli logistici, interporti, magna park);
- Gestione degli scali ferroviari

#### Tecnologie abilitanti (tecnologie dell'informazione e della comunicazione)

- Tecniche di identificazione automatica

- Radiofrequenza e gestione dei codici a barre
- Gestione delle informazioni
- Sistemi di trasporto “intelligenti”
- Strumenti software per la simulazione
- Organizzazione degli spostamenti
- Track and Trace

#### gestione e controllo dei sistemi aziendali

- contratti di trasporto e spedizione delle merci
- contratti di prestazioni di servizi logistici
- Leggi, norme e regolamenti relativi al trasporto in Italia, Europa e resto del mondo
- Normative di sicurezza
- Certificazioni

#### Pianificazione dei sistemi territoriali

- Tecniche e strumenti per la gestione dei progetti
- Sviluppo e pianificazione del territorio

### **La griglia dei MODELLI/CONTENUTI**

ipotesi di monte ore annuo a regime

Tematiche \ Ambiti/Profili	Diploma di maturità	Post- diploma ITS-IFTS	Formazione continua	Alta formazione
	Profilo medio	Profilo medio-alto	Profilo medio	Profilo alto
Logistica e trasporto (ambito aziendale)	100	500	Modelli indirizzati a competenze specifiche ma dove deve essere comunque garantita la trasversalità e	Modelli estremamente specifici
Infrastrutture	50	400		
Tecnologie abilitanti	50	100		
Stage aziendali	100	500	-	-
Totale ore (ipotesi di lavoro)	300	1.500	150 / 200	20 / 50

La relazione fra profilo formativo e profilo/livello aziendale

Alta formazione  
Profilo alto



STRATEGIC LEVEL  
Responsabile Di Area

Post-diploma  
Formazione continua



SENIOR LEVEL  
Responsabile di singole funzioni della logistica  
(Trasporti, Magazzini, ICT)

Diploma  
(tecnico della logistica)



OPERATIONAL LEVEL  
Addetto a settori operativi logistici

## Il contributo innovativo della Regione Emilia-Romagna: i poli tecnici formativi

Nel corso del 2008 la Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano triennale 2008-2010 dell'offerta di formazione alta, specialistica e superiore. Il Piano riorganizza l'offerta formativa sul territorio cercando di offrire ai giovani ed ai lavoratori strumenti sempre più efficaci per acquisire nuove competenze in sintonia con i bisogni delle imprese. L'importanza del nuovo piano triennale è facilmente sintetizzata dallo stanziamento finanziario, le **risorse** ammontano infatti a 30 milioni di euro, dell'asse Capitale umano del Fondo sociale europeo, a cui vanno aggiunte risorse statali pari, per la prima annualità, a un 1,3 milioni di euro.

Ma, ciò che più interessa in questo contesto, riguarda una delle principali novità del Piano di intervento, ossia la riorganizzazione dell'offerta formativa regionale intorno all'**istituzione dei poli tecnici formativi ed alla specializzazione delle province in settori specifici di formazione**. I nascenti **poli tecnici** saranno, a regime, costituiti da istituti scolastici, organismi di formazione professionale accreditati, imprese e università che saranno capaci di mettersi in rete per qualificare e innovare l'offerta formativa e per la diffusione della cultura tecnica e scientifica in grado di attrarre le imprese e i giovani. L'offerta formativa dei poli non si rivolgerà soltanto ai giovani, ma anche agli adulti occupati che hanno necessità di mantenere aggiornate le proprie competenze.

Il tema della **specializzazione provinciale** su determinate tematiche è certamente innovativo e rappresenta una grande sfida per la riorganizzazione delle formazione negli anni a venire. A partire dalle sei aree tecnologiche individuate a livello nazionale come strategiche per lo sviluppo del Paese, il Piano regionale ha individuato gli ambiti settoriali e, d'intesa con le Province, ne ha definito la collocazione territoriale. Sulla base delle **vocazioni produttive** e della distribuzione dell'offerta di istruzione sul territorio, **Piacenza** diventa così il polo tecnico sulla logistica e i trasporti, **Parma** quello sull'agroalimentare, **Reggio Emilia** sarà dedicata alla meccatronica, mentre **Modena** alla meccanica e ai materiali. **Bologna** avrà il polo tecnico sull'automazione meccanica, **Ferrara** quello sull'edilizia e i nuovi materiali, mentre la provincia di **Ravenna** sarà specializzata sull'energia e sull'ambiente, **Forlì-Cesena** sulla tecnologia dell'informazione e sull'innovazione organizzativa, **Rimini** nel turismo e benessere.

Nelle intenzioni della Regione Emilia-Romagna, il **polo tecnico formativo** sarà, di fatto, un "contenitore" di iniziative, una sorta di "soggetto regolatore" delle attività formative su quel determinato tema, non solo nella provincia di insediamento ma anche per tutta la regione, strutturato sotto forma di "fondazione", che dovrà essere promossa da un Istituto tecnico o professionale in partenariato con un ente di formazione professionale accreditato dalla Regione, un dipartimento universitario o un centro di ricerca, imprese ed enti locali. È in questo ambito che dovrà nascere il futuro "**Istituto tecnico superiore**" per la logistica, nel nostro caso di specifico interesse.

Da qui all'orizzonte 2010, il panorama formativo superiore offrirà quindi un corso ITS sulla logistica, proposto dagli Istituti tecnici superiori, che avrà durata biennale (circa 1800-2000

ore di corso) e che porterà all'acquisizione del **diploma di tecnico superiore sulla logistica**.

Sebbene l'istituzione e quindi l'avvio effettivo dei poli tecnici formativi non ha ancora un orizzonte temporale certo (vedi più avanti nel testo) con il triennio 2008-2010 la Regione Emilia-Romagna comincia a finalizzare ed indirizzare verso questa nuova "dimensione organizzativa" anche tutte le altre e più consuete attività di sostegno alla formazione, come gli IFTS e i corsi di alta formazione. È in quest'ottica che va letta la parallela emanazione, nello stesso piano triennale, del bando per i progetti di Istruzione e formazione tecnica superiore (IFTS) e progetti di Formazione alta e superiore. In altre parole, i tradizionali corsi IFTS e di alta formazione e superiore dovranno coordinarsi e relazionare con la formazione alta che sarà proposta dagli Istituti tecnici superiori (Its) quando essi saranno costituiti, e non è un caso che, leggendo i progetti vincitori dei bandi 2008-2009 e le città in cui essi si stanno avvicinando, si nota una correlazione piuttosto stretta fra tematiche e province sedi dei poli tecnici: i progetti vincitori di corsi sulla LOGISTICA, ad esempio, sono concentrati a Piacenza.

#### **BOX n°1**

##### **Il polo tecnico come rete regionale dell'offerta formativa alta, specialistica e superiore (tratto dal documento RER – Assessorato regionale formazione del 13 03 2008)**

La dimensione regionale dell'offerta formativa è garantita dalla necessità di risposta interprovinciale ai fabbisogni di alta professionalità delle imprese, che partendo da letture ed esigenze locali sappia coinvolgere più versanti, anche differenti tra loro, facendo in modo che il prodotto di questo intreccio valga per ognuno di essi ed al contempo sia oggettivamente diverso da ciò che singolarmente ognuno può produrre, impegnandosi inoltre a relazionarsi con i costituenti ITS.

Occorre cioè corrispondere ad una vocazione territoriale di innovazione e sviluppo; di diffusione della cultura tecnica e scientifica; di connessione e raccordo con la capacità della scuola secondaria di far evolvere la propria offerta, adeguando i curricula alle specializzazioni successive; con la qualificazione del sistema della formazione professionale.

È importante il collegamento con i centri di ricerca e con i tecnopoli per assicurare la finalità formativa, di innovazione e ricerca di tutta la rete in fase di costituzione, quella degli Istituti Tecnici Superiori, degli IFTS, dei corsi di formazione superiore. Stabilire vere e proprie sinergie consente l'implementazione di un sistema integrato, condizione per uno sviluppo fondato sulla qualità, coesione sociale, sostenibilità.

Il polo è costituito dalla rete delle attività proposte dai soggetti - istituti scolastici, organismi di formazione professionale accreditati, imprese, università – negli ambiti settoriali di riferimento, per rafforzare e potenziare le singole iniziative raccordandole all'interno degli ambiti regionali coerenti con le sei aree tecnologiche definite a livello nazionale, in modo da accelerare la diffusione dei risultati all'insieme del sistema sociale, economico e formativo.

Il polo è la modalità con la quale i diversi attori titolari delle azioni, in rete tra loro, garantiscono il confronto organico su temi specifici e specializzati, per produrre modelli formativi, didattici, di ricerca e strumenti utili a tutti quanti operano per la qualificazione e professionalizzazione delle persone; costituisce concettualmente da un lato il superamento di una specializzazione di ambito locale, dall'altro non è prodotto di una "selezione" settoriale rispetto a vocazioni produttive proprie dell'ER che, al contrario, risultano confermate e rafforzate dalla diffusione dei soggetti/ sistemi formativi in luoghi non tradizionalmente vocati ad uno specifico settore.

È infatti evidente che accanto alla all'imprescindibile esigenza di dare concretezza, visibilità, riconoscibilità e stabilità all'offerta formativa relativa ad ambiti settoriali riconducibili in prevalenza a punti precisi del territorio regionale, esiste la necessità di non relegare in modo esclusivo e riservato la realizzazione di tale offerta ai soli sistemi (siano imprese, siano soggetti formativi/educativi) di quel territorio.

I poli sono infatti “rete regionale” perché, pur essendo identificati di norma con le province in cui l’ambito tematico individuato presenta il maggior numero di elementi di forza, svolgono il servizio formativo a favore di tutti i soggetti che, in Regione, possono fare riferimento all’ambito tematico prescelto.

I poli sono riferiti ad ambiti piuttosto ampi, ma hanno al loro interno la possibilità (in molti casi la necessità), di interagire fra loro perché molte delle competenze tecnico-specialistiche che costituiscono l’offerta di uno possono essere intrecciate con quelle di un altro.

L’offerta dinamica e flessibile deve possedere capacità di attrazione per imprese e talenti, giovani che vogliono appropriarsi della cultura tecnica e scientifica, per inserirsi in impresa, per crearne di nuove, per continuare la loro preparazione in campo accademico o di ricerca.

La programmazione delle attività in rete così definita non si rivolge però soltanto ai giovani in cerca di inserimento qualificato nel mercato del lavoro, ma anche agli adulti occupati che hanno desiderio e necessità di mantenere aggiornate le proprie competenze e costituiscono un sostegno per le imprese che attraverso la formazione continua adeguano la professionalità delle proprie risorse umane alle esigenze imposte dal mercato globale.

Fonte: RER – Assessorato regionale formazione

## Le relazioni fra le programmazioni nazionale e regionale

Le linee guida della nuova programmazione del governo centrale sono state formalizzate nel DPCM 25 gennaio 2008 (“Linee guida per la riorganizzazione del sistema di istruzione e formazione tecnica superiore e la costituzione degli Istituti tecnici superiori”) ed è in esso (all’art.7) che si formalizzano le sei nuove aree tecnologiche rispondenti, nelle intenzioni del governo centrale, ai fabbisogni formativi diffusi sul territorio nazionale. Questa riclassificazione diventa così coerente con la nomenclatura degli assi strategici della programmazione.

### Le nuove aree tecnologiche per la formazione DPCM 25 01 2008

1. Efficienza energetica
- 2. Mobilità sostenibile**
3. Nuove tecnologie della vita
4. Nuove tecnologie per il made in Italy
5. Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali
6. Tecnologie della informazione e della comunicazione

Il tema della **logistica** è di fatto inserito con la voce “**mobilità sostenibile**”.

La Regione Emilia-Romagna ha proceduto individuando **sette ambiti settoriali** correlati e coerenti con le vocazioni produttive dei territori, rispondenti ai principali settori di futuro sviluppo e di innovazione strategica per la regione, indicati dagli studi di settore, nonché oggetto di ricerca delle università e dei centri per l’innovazione.

Tale connessione, nelle intenzioni della RER, permette di assicurare ai poli tecnici quel raccordo fra la propria offerta di formazione alta specialistica e superiore con le finalità delle piattaforme tecnologiche/tecnopoli: innovazione e trasferimento tecnologico. Ulteriori criteri per l’individuazione degli ambiti sono stati quelli della distribuzione dell’offerta di istruzione e la pregressa esperienza nella realizzazione di percorsi di istruzione e formazione tecnica superiore che ha rappresentato una delle risposte più coerenti e vicine alle esigenze di professionalità delle imprese.

Nella definizione dei sette nuovi ambiti formativi, la RER ha cercato di sviluppare un legame coerente con le vocazioni produttive e con la distribuzione dell'offerta di istruzione, cercando di cogliere quale sia l'insieme di attività in cui risultano rappresentate le caratteristiche distintive dei vari territori, nel modello regionale di specializzazione e di divisione del lavoro. Per dirla anche con le parole dell'assessorato regionale, la Regione Emilia-Romagna ha fatto un importante sforzo interpretativo delle future tendenze evolutive dei fabbisogni formativi regionali, in relazione alla propria struttura economica a produttiva ed è su questo scenario che essa intende scommettere.

### I nuovi ambiti formativi nella Programmazione della Regione Emilia-Romagna

- 1) Meccanica
- 2) Logistica e Trasporti**
- 3) Agroalimentare
- 4) Abitare, Edilizia, Recupero, Nuovi materiali
- 5) Energia e Ambiente
- 6) ICT, Innovazione organizzativa anche per il terziario
- 7) Turismi e benessere



Qui a destra, il nuovo logo sui poli tecnici elaborato dalla Regione Emilia-Romagna, nella sua declinazione per l'ambito "logistica e trasporti".

Per quanto attiene i temi della formazione logistica, è però un fatto che la nuova programmazione regionale non abbia tenuto conto delle diverse riflessioni elaborate da alcune organizzazioni e strutture tecniche, tra le quali la stessa fondazione ITL. Come si vedrà meglio in seguito, la fondazione è impegnata a dare il proprio contributo tecnico nelle diverse iniziative in corso nella provincia di Piacenza, individuata come sede del futuro polo tecnico formativo per la logistica.

## La nuova offerta formativa della Regione

L'obiettivo dichiarato della programmazione regionale è stato quello di implementare in modo progressivo sul territorio un'offerta stabile ed articolata che possa misurarsi con lo sviluppo economico, la competitività del sistema produttivo e rispondere ai parametri europei di qualificazione delle competenze delle persone.

L'insieme delle attività formative in rete, che costituisce i poli tecnici regionali, si sta realizzando a partire da un'offerta di percorsi di formazione specialistica (IFTTS) e superiore (corsi brevi a qualifica), che si dovranno relazionare e coordinare con la formazione alta che sarà proposta dagli ITS, che ne perfeziona e ne condiziona la coerenza tra ambiti settoriali regionali ed aree tecnologiche nazionali. Gli ITS, una volta costituitesi le fondazioni nei poli formativi, saranno il baricentro di un'offerta più ampia, benché coerente, di percorsi formativi di diverso livello di specializzazione.

Sia gli IFTTS sia i percorsi di formazione superiore sono pertanto programmati con tempistica legata dalla costituzione degli ITS, ma tenendo presente che ne declinano in specificità di profilo l'ampiezza delle figure nazionali a riferimento di questi ultimi. In ragione di tutto ciò, la Regione Emilia-Romagna ha cercato di garantire la tenuta complessiva di questa complessità, determinando la correlazione tra le **6 aree tecnologiche nazionali**, i **7 ambiti settoriali**, le **31 figure nazionali** (delle 49 del sistema IFTTS), le **16 aree professionali** del

SRQ-sistema regionale delle qualifiche (sulle 33 deliberate), sulla base della maggiore rispondenza e della compatibilità tra aree ed ambiti, figure e qualifiche. La tabella qui sotto sintetizza questa correlazione.

**Programmazione dell'offerta di percorsi IFTS sulla base della corrispondenza tra aree tecnologiche, ambiti settoriali, figure nazionali ed aree professionali del sistema regionale delle qualifiche per l'Emilia-Romagna: il caso della LOGISITCA**

AREE TECNOLOGICHE NAZIONALI	AMBITI SETTORIALI REGIONALI	FIGURE NAZIONALI IFTS	AREE PROFESSIONALI DEL SRQ (sistema regionale delle qualifiche) COMPATIBILI
<b>Mobilità sostenibile</b>	<b>Logistica e trasporti</b>	Tecnico Superiore dei trasporti e dell'intermodalità T. S. per la mobilità e il trasporto pubblico locale T. S. per la gestione dei servizi passeggeri – Commissario di bordo T. S. per la conduzione di navi mercantili – sezione di coperta T. S. per la conduzione di navi mercantili – sezione di macchina	Logistica industriale del trasporto e spedizione Gestione processi progetti e strutture

*Fonte: RER - Assessorato regionale formazione*

Per riassumere, ecco qui richiamata in modo schematico la programmazione regionale dell'offerta di formazione alta e specialistica:

- ✓ corsi proposti dagli **ITS**, in collaborazione fra Stato e Regioni nel rispetto delle competenze in materia, ubicati nelle **province sedi delle fondazioni**, come percorsi di durata biennale (1800/2000 ore) e acquisizione del diploma di tecnico superiore (art.7, comma 1 del DPCM);
- ✓ corsi **IFTS**, come percorsi di durata annuale (800-1000 ore) di diverso livello, proponibili sia in filiera con gli ITS, sia “autonomamente” in quanto rivolti a settori o profili che esulano dagli ambiti settoriali definiti dalla Regione, perché di nicchia o con limitata potenzialità di assorbimento perché fortemente innovativi, con acquisizione del certificato di specializzazione tecnica superiore (art.9, comma 1, lettera a) del DPCM);
- ✓ corsi di **formazione superiore**, di durata ridotta (300-500 ore), riferiti al SRQ e rivolti a profili che rispondono a bisogni documentati dei mercati locali, con specializzazione di livello intermedio e acquisizione di titolo regionale (Delibera Regionale n°265 del 14/2/05).

L'intera programmazione regionale è governata in modo da garantirne la coerenza attraverso la rete dei poli, determinata in esito al confronto interistituzionale e in modo concertato anche con le parti sociali per ciò che attiene alle figure da formare con l'intera offerta di formazione alta specialistica e superiore (percorsi degli ITS, IFTS, percorsi di qualificazione regionale).

In tale quadro la programmazione dei percorsi di qualifica regionale è riferita alle sole qualifiche strettamente collegate agli ambiti settoriali individuati, ed è complementare ed integra la programmazione territoriale di competenza delle Province.

### **L'impegno della fondazione ITL nei progetti formativi regionali sulla logistica**

All'occasione della pubblicazione dei bandi regionali sulla formazione nel giugno 2008 (prima tornata) e nel marzo 2009 (seconda tornata), sono stati diversi gli enti di formazione che hanno chiesto la collaborazione tecnica della fondazione ITL sui temi specifici dei progetti formativi sulla formazione. Ciò è avvenuto e sta avvenendo, sia per gli IFTS sia per i corsi di alta formazione, nelle province di Piacenza soprattutto (Forpin, Irecoop, Enaip), ma anche di Parma (Ifoa), Reggio Emilia (Centro Servizi Pmi) e Ravenna (Sestante).

La collaborazione sta riguardando il coordinamento scientifico e didattico, la partecipazione ai comitati tecnici scientifici, le lezioni dirette in aula, in varia misura nei diversi progetti, che qui schematicamente riprendiamo :

- **corso IFTS - TECNICO SUPERIORE DELLA LOGISTICA INTEGRATA** a Piacenza, Capofila **FORPIN**. Accordo di Partenariato, ideazione, direzione scientifica, partecipazione al comitato tecnico scientifico, lezioni in aula, sia per la prima annualità (in corso di svolgimento) che per la seconda annualità (in corso di presentazione al marzo 2009);
- **corso di FORMAZIONE SUPERIORE per TECNICO PER LA LOGISTICA INDUSTRIALE: COMPETENZE CHIAVE PER IL SUPPLY CHAIN MANAGEMENT** a Piacenza, capofila **IRECOOP**. Accordo di Partenariato, direzione scientifica, partecipazione al comitato tecnico scientifico, lezioni in aula, sia per la prima annualità (in corso di svolgimento) che per la seconda annualità (in corso di presentazione al marzo 2009);
- **corso di FORMAZIONE SUPERIORE per OPERATORE DEL TRAFFIC PLANNER** a Reggio Emilia, capofila **Centro Servizi Pmi**. Accordo di Partenariato, direzione scientifica, partecipazione al comitato tecnico scientifico, lezioni in aula, sia per la prima annualità (in corso di svolgimento) che per la seconda annualità (in corso di presentazione al marzo 2009);
- **corso di FORMAZIONE SUPERIORE per OPERATORE LOGISTICO NELL'AGROALIMENTARE** a Parma, capofila **IFOA**. Accordo di Partenariato, direzione scientifica, partecipazione al comitato tecnico scientifico, lezioni in aula, per la seconda annualità (in corso di presentazione al marzo 2009);

Ma la fondazione ITL è particolarmente impegnata anche sui temi del futuro polo tecnico formativo sulla logistica, attraverso una collaborazione con la Provincia di Piacenza, Assessorato formazione. In questo ambito, la fondazione ITL ha predisposto nel corso del 2008 un progetto pilota di introduzione alla logistica per l'ultimo biennio delle scuole superiori (quarti e quinti anni), che per sua natura fungerà da vero e proprio apripista alla futura istituzione degli ITS- istituti tecnici superiori per la logistica.

Il percorso formativo è chiamato “**CURRICOLO DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI NELLA SCUOLA**” ed è in corso di svolgimento presso due scuole superiori di Piacenza, l'ISII Marconi/IPSIA L.Da Vinci e IIS GD. Romagnosi/IPSC A. Casali ed è stato oggetto specifico di un bando provinciale. Il progetto è certamente innovativo e di grande portata strategica, anche per le sue ripercussioni sulla futura programmazione degli istituti tecnici superiori. Proprio per questo si riporta qui di seguito l'azione 8 che segna la strada per la predisposizione dei percorsi integrati nell'istruzione sui temi della logistica e dei trasporti.

## **BOX n°2**

### **Avviso pubblico di chiamata a progetti**

#### **Azione 8 PERCORSI INTEGRATI NELL'ISTRUZIONE NEL SETTORE LOGISTICA E TRASPORTI**

*(Atto G.P. 337 DEL 18/06/2008 integrato con Atto G.P. 367 del 02/07/2008).*

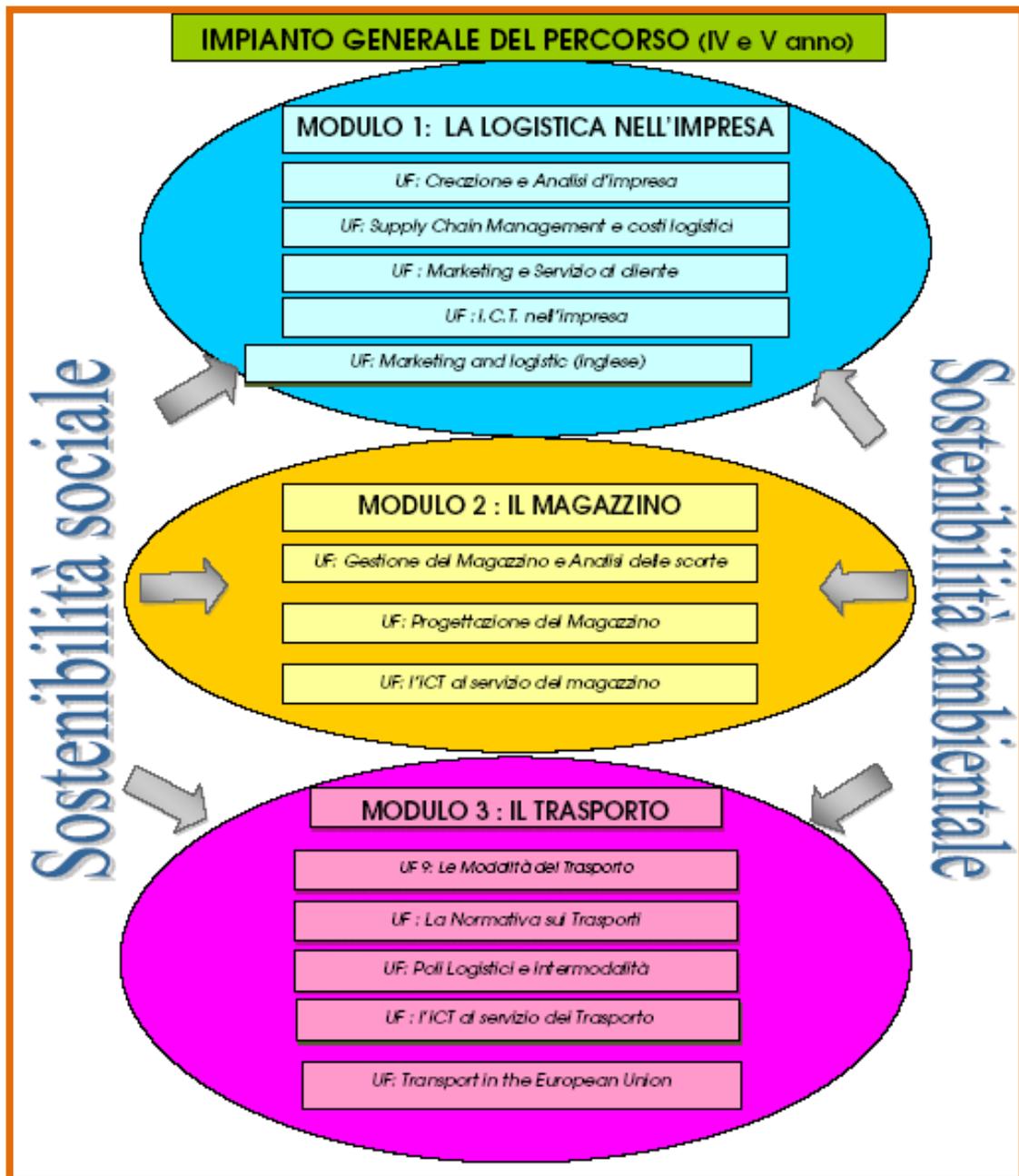
Tale azione tiene conto del piano triennale regionale dell'offerta di formazione alta, specialistica e superiore, approvato dalla Regione il 5 maggio 2008 che individua per Piacenza nella “Logistica e Trasporti” l'ambito settoriale correlato e coerente con le vocazioni produttive del territorio, riguardante i principali settori di futuro sviluppo ed innovazione strategica per la Regione e strettamente collegato all'area tecnologica nazionale della “Mobilità sostenibile”.

Rilevata pertanto la necessità di costruire dal basso modelli formativi del futuro Istituto Tecnico Superiore sulla Logistica e quindi di intervenire non solo nell'ambito postdiploma e formazione continua, ma di introdurre già nei corsi di diploma superiore alcune materie legate alla logistica o finalizzare a tale settore materie già presenti, si ritiene di avviare in due Istituti superiori (ITC “GD Romagnosi” / IPSC “A.Casali” e Istituto Industriale “G.Marconi” / Professionale “L.Da Vinci”) percorsi formativi integrati nell'istruzione con le seguenti caratteristiche e condizioni:

- unica operazione flessibile costituita da due progetti riferiti ai suddetti ambiti scolastici (commerciale e industriale)
- percorso integrato a carattere curricolare rivolto agli allievi delle classi quarte di durata complessiva di 250 ore per classe o gruppo classe, di cui 150 ore di parte teorica e 100 ore di stage;
- sottoscrizione di una convenzione, da presentare contestualmente alla proposta progettuale, tra l'Ente di formazione e le Istituzioni scolastiche indicate, che definisca ruoli, compiti, responsabilità, oltre all'organizzazione dell'iniziativa;
- rilascio di una certificazione delle competenze al termine dell'anno scolastico, sottoscritta dai partner del progetto attestante le competenze acquisite durante il percorso.

Nella fase di progettazione e gestione dell'iniziativa è obbligatorio prevedere il coinvolgimento, come supporto e consulenza tecnica, dell'Istituto trasporti e logistica e del CDE.

I contenuti del percorso formativo  
“ IL CURRICOLO DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI NELLA SCUOLA ”



ISII Marconi/IPSIA L.Da Vinci (Piacenza) e IIS GD. Romagnosi/IPSCT A. Casali (Piacenza)  
fonte : fondazione ITL e bando Provincia di Piacenza (atto G.P. 337 del 18 06 2008)