

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAIL TRANSPORTATION

AnsaldoBreda respinge ogni accusa sulla vicenda Fyra

Nessuna motivazione tecnica alla base di quanto dichiarato dai clienti. AnsaldoBreda chiederà i danni. Giovedì conferenza stampa a Napoli.

AnsaldoBreda respinge con fermezza ogni accusa rivolta sulla vicenda relativa all'esecuzione del contratto con il cliente belga NMBS inerente la fornitura dei tre treni ad alta velocità denominati Fyra.

Le affermazioni rilasciate dal CEO di NMBS e quelle contenute nel comunicato stampa di NS sono in aperta contraddizione tra di loro.

Il pubblico deve sapere che il treno è sicuro e come tale è stato certificato e verificato da enti internazionali preposti. Il progetto è stato considerato "acceptable" anche da NS nella lettera del 3 giugno al Segretario di Stato delle infrastrutture ed al Ministro delle Finanze.

Il V250 (Fyra) (fig. 1) ha infatti ottenuto tutte le certificazioni internazionali per la messa in esercizio superando severi test. L'autorizzazione alla messa in servizio è stata rilasciata essendo il treno pienamente in conformità all'art. 26 della Direttiva 2008/57/CE secondo gli assessment e le certificazioni ottenute da soggetti terzi (Lloyds Register, Belgorail e le Agenzie per la Sicurezza Ferroviaria Olandese e Belga).

L'inconveniente di gennaio - avvenuto in occasione di una abbondante nevicata - che non ha comunque avuto nessuna conseguenza su persone o cose, è stato causato dall'eccessiva

velocità a cui si è condotto il treno (250 km/h), manovra incauta e irresponsabile, che è stata eseguita più volte nonostante l'intervento automatico dei sistemi di bordo che hanno attivato ripetutamente la frenatura d'emergenza, ed in assoluta inosservanza di quanto prescritto dalla specifica stessa del cliente che correttamente limita la velocità massima del treno in caso di forte innevamento, come nel giorno dell'accaduto e come successo - nello stesso giorno - sui treni di altri operatori.

Il disservizio è stato solamente il pretesto per bloccare la fornitura, soprattutto da parte dell'operatore belga. Le reali motivazioni che hanno portato alla richiesta di cancellazione del contratto da parte di NMBS e alla presa di posizione di NS hanno alla base fondamenta non tecniche, ma di altra natura.

AnsaldoBreda è uno dei più importanti operatori nella costruzione di materiale rotabile, e vanta più di venticinque anni di esperienza nel

segmento dell'alta velocità, sia in termini di sicurezza che di affidabilità e quindi possiede tutti le competenze allo stato dell'arte della tecnologia ferroviaria. Nel mondo, da anni, circolano ogni giorno centinaia di prodotti AB in sicurezza (Comunicato stampa AnsaldoBreda, 4 giugno 2013).

AnsaldoBreda rejects any accusation on the Fyra matter

No technical reason behind the statements of the customers. AnsaldoBreda will sue for damages. On Thursday press conference in Naples.

AnsaldoBreda firmly rejects all accusations addressed on the matter of the contract execution with the Belgian client NMBS related to the supply of the three high-speed trains called Fyra.

The statements made by the CEO of NMBS and those included in the press release of NS are in contradiction with each other.

The public needs to know that the train is safe and, as such, it has been certified and verified by international authorities in charge. The project was considered "acceptable" also by NS in the letter of the 3rd of June to the State Secretary of Infrastructure and to the Minister of Finance.

The V250 (Fyra) (fig. 1) has indeed all the international certifications for the commissioning overcoming severe



(Fonte - Source: AnsaldoBreda)

Fig. 1 - Il V250 di AnsaldoBreda.
Fig. 1 - AnsaldoBreda V250.

tests. The authorization of commissioning has been released being the train fully in compliance with art. 26 of the Directive 2008/57/EC according to the assessment and to the certifications obtained from third parties (Lloyds Register, Belgorail and the Dutch and Belgian Railway Security Agencies).

The setback of January - occurred during a heavy snowfall - which has not, however, had any effect on people or things, was caused by the excessive speed of the train (250 km/h), incautious and irresponsible operation, which was performed several times despite the automatic intervention of the on-board systems that have repeatedly activated the emergency braking, and in complete disregard of what required the specification of the customer that properly limits the maximum speed of the train in case of heavy snowfall, as in the day of the event and how it happened - the same day - on the trains of other operators.

The malfunction was only a pretext to stop the supply, especially by the operator in Belgium. The real reasons that led to the request for cancellation of the contract by NMBS and to the stance of NS are not based on technical foundations, but on another kind.

AnsaldoBreda is one of the most important operators in the construction of rolling stock, and has more than twenty five years of experience in the field of high-speed, both in terms of safety and reliability and, therefore, has all the state of the art railway technology skills. In the world, for years, hundreds of AB products are running every day safely (AnsaldoBreda Press, 2013 June 04).

Fattori di successo del sistema ferroviario svizzero: il sistema dei trasporti pubblici svizzero modello per l'Europa

A gennaio 2013 sono state presentate le proposte per il quarto pacchetto ferroviario della Commissione europea, i cui obiettivi sono, in particolare, l'armonizzazione degli standard tecnici, la separazione tra infra-

struttura e trasporto ed un'ampia apertura del mercato. Il Parlamento e il Consiglio europeo stanno ora discutendo questa proposta. Nel corso di un dibattito tra otto preminenti rappresentanti dell'industria ferroviaria europea, tra cui A. MEYER CEO delle FFS, si è discusso sui presupposti per un'offerta di trasporto pubblico di alto livello qualitativo con il Commissario europeo per i trasporti S. KALLAS e con i parlamentari europei. Il settore è concorde nell'affermare che non esiste alcun modello standard per tutti i sistemi ferroviari.

In occasione di un incontro a Bruxelles tra otto preminenti rappresentanti dell'industria ferroviaria europea e il Commissario europeo per i trasporti S. KALLAS sono stati discussi i presupposti per un settore ferroviario orientato al cliente, innovativo ed efficiente. A. MEYER, CEO delle FFS, ha avuto l'occasione di presentare i fattori di successo del sistema dei trasporti pubblici svizzero e di intrattenere un aperto scambio di opinioni con la Commissione europea sulle attuali proposte per il quarto pacchetto.

Dopo la discussione con il Commissario KALLAS, è seguito un pranzo di discussione di alcune ore al Parlamento europeo su invito del deputato belga S. EL KHADRAOUI. Dopo l'intervento introduttivo del Prof. Dr. S. KUMMER dell'Istituto di management dei trasporti e della logistica dell'Università economica di Vienna, che ha giudicato in modo critico le proposte della Commissione, in particolare per quanto riguarda l'apertura dei mercati ferroviari nazionali, i singoli amministratori delegati e i rappresentanti delle aziende hanno esposto le loro rispettive sfide. Sono state presentate le caratteristiche dei singoli mercati dei trasporti, esposte le possibili conseguenze di un'ampia apertura del mercato e mostrate le diverse possibilità per un miglioramento della qualità dell'offerta, della forza innovativa e dell'orientamento alla clientela del settore ferroviario.

Le aziende ferroviarie hanno quindi fatto capire come l'implementazione della proposta della Commis-

sione europea per l'apertura del mercato potrebbe ripercuotersi per i piccoli stati membri dell'UE in modo sfavorevole, in rapporto a qualità e finanziamento. Oggi non vi sono ancora i presupposti per compiere un tale passo. A. MEYER ha fatto notare come non si dovrebbe menzionare il modello svizzero solo per esporne i pregi, bensì si aspetta che questi, insieme alle esperienze degli altri mercati, siano valutati minuziosamente e siano poi temi di discussione in prossimi dibattiti, altrimenti vi è il pericolo che queste regole non siano nell'interesse della clientela. Nell'animata discussione il sistema svizzero dei trasporti pubblici è stato preso come mercato di riferimento e come modello per la politica europea dei trasporti. A. MEYER ha inoltre colto l'occasione per sottolineare i fattori di successo del sistema dei trasporti pubblici elvetico grazie ad una pianificazione e ad un finanziamento a lungo termine e al sempre più facile accesso per la clientela.

Viste le controverse posizioni dei singoli stati membri, una decisione sull'effettiva elaborazione del quarto pacchetto ferroviario non è attesa prima del 2015. Nonostante la Svizzera non sia un membro dell'UE, in base all'accordo sui trasporti terrestri anche nella Confederazione deve essere creata una base giuridica analoga a quella vigente nell'UE. Le piccole e medie aziende ferroviarie europee sono dell'opinione che in questo processo devono essere prese in considerazione le differenti caratteristiche dei singoli mercati. Da parte loro le FFS seguono gli sviluppi del quarto pacchetto ferroviario con attenzione e sono favorevoli affinché vi sia una valutazione delle differenze dei singoli sistemi di trasporto e delle singole modalità di funzionamento (Comunicato stampa FFS, 18 giugno 2013).

Success factors of the Swiss rail system: The Swiss public transport system model for Europe

In January 2013, were presented for the fourth railway package pro-

posed by the European Commission, the objectives of which are, in particular, harmonization of technical standards, the separation of infrastructure and transport and a wide opening of the market. The Parliament and the European Council are discussing this proposal. During a debate in eight prominent representatives of European railways, including A. MEYER CEO of SBB, they discussed the conditions on a transport hub of high quality with the European Commissioner for Transport S. KALLAS and MEPs. The industry agrees that there is no standard model for all rail systems.

At a meeting in Brussels of eight prominent representatives of the European Railway Agency and the European Commissioner for Transport S. KALLAS were discussed the conditions for a rail customer-oriented, innovative and efficient. A. MEYER, CEO of SBB, had the opportunity to present the success factors of the Swiss public transport system and to maintain an open exchange of views with the European Commission on the current proposals for the fourth package.

After discussion with Commissioner KALLAS, is followed by a luncheon discussion of a few hours to the European Parliament at the invitation of Belgian MEP S. EL KHADRAOUI. After the introductory speech of Prof. Dr. S. KUMMER Institute of Management of Transport and Logistics at the University of Vienna Economic, who judged critically the Commission's proposals, in particular with regard to the opening of markets national rail, individual CEOs and representatives of the companies exhibited their respective challenges. Were presented the characteristics of individual transport markets, exposed the possible consequences of a wide opening of the market and show the different possibilities for improving the quality of supply, innovative strength and guidance to customers in the rail sector.

Railway companies have therefore made to understand how the implementation of the European Commission's proposal for the opening of the

market may have an impact for small EU member states unfavorably in relation to quality and funding. Today there are still fulfill the conditions for such a step. Andreas Meyer has pointed out that you should not mention the Swiss model only to allow its merits, but expects that these, together with the experiences of other markets, are carefully evaluated and then are topics of discussion in the coming debates, otherwise there is a danger that these rules are not in the interest of customers. The animated discussion the Swiss system of public transport has been taken as the reference market and as a model for the European transport policy. A. MEYER also took the opportunity to highlight the success factors of the system of public transport, thanks to a Swiss planning and a long-term funding and the increasingly easy access for customers.

Given the controversial positions of individual member states, a decision on the actual processing of the fourth railway package is not expected before 2015. Although Switzerland is not an EU member, according to the agreement on land transport in the federal government must also be a legal basis similar to those in the EU. Small and medium sized European railway companies are of the opinion that in this process must be taken into account the different characteristics of individual markets. For their part, the SBB follow the developments of the fourth railway package carefully and are favorable for there to be an assessment of the differences in individual transport systems and the individual modes of operation (FFS Press, 2013 June 18).

**INDUSTRIA
MANUFACTORY**

Risultati 2012/2013 Alstom Italia: ordini triplicati negli ultimi tre anni, al via i lavori per la nuova fabbrica Alstom Grid

A. TURICCHI, Presidente di Alstom Italia, ha così commentato l'andamento di Alstom Spa, la holding italiana che opera nei settori dell'energia e dei trasporti con 13 sedi e 3.500 dipendenti, attraverso le controllate Alstom Power Italia Spa, Alstom Grid Spa e Alstom Ferroviaria Spa:

“Nei risultati finanziari 2012/13 di Alstom in Italia trovano conferma i segnali di crescita registrati lo scorso anno fiscale. In particolare gli ordini acquisiti, trainati dal settore Transport, crescono ancora del 22% dopo gli ottimi risultati dello scorso anno, superando gli 1,7 miliardi di euro. Mentre il portafoglio ordini complessivo di tutti settori, rappresenta circa 3 anni di carico di lavoro, dando buone prospettive per il futuro (tabella 1).

Se esaminiamo l'andamento dei risultati negli ultimi tre anni, emerge come, nonostante le difficoltà del contesto economico, siamo riusciti a triplicare gli ordini e ad assicurare continuità all'attività industriale. Un risultato ottenuto soprattutto grazie alla valorizzazione delle competenze e delle eccellenze locali, come il treno Pendolino a Savigliano e le tecnologie per le Super Grid e la corrente continua in alta tensione (HVDC) a Milano e Noventa di Piave (VE).

Il fatturato dell'anno fiscale

TABELLA 1 – TABLE 1

**LE CIFRE DI ALSTOM FERROVIARIA
KEY FIGURES**

(in milioni di euro)	31 marzo 2012	31 marzo 2013	% Var. marzo '13/ marzo '12
Ordini ricevuti	1.401	1.710	+22%
Fatturato	1.271	1.030	-19%
Dipendenti	3.500	3.500	-

(Fonte – Source: Alstom Italia)

2012/13 è stato pari a circa un miliardo di euro. La flessione rispetto allo scorso anno, è dovuta ai differenti stadi di fatturazione delle commesse, in particolare non si vedono ancora i riflessi delle importanti commesse acquisite nel corso dell'ultimo anno. Circa il 50% del fatturato proviene dal mercato domestico, l'altra metà dall'export, confermando sia la ripresa del mercato italiano che l'eccellenza internazionale delle nostre sedi.

Il settore Transport, con un fatturato di €759 milioni, un ammontare di ordini acquisiti per quasi un miliardo e mezzo di euro e 2.650 dipendenti, si conferma il business più importante in Italia. Segue il Grid con 142 milioni di fatturato, generato per l'87% da commesse estere e il Power, con 128 milioni.

Tra gli ordini più importanti acquisiti nel corso del 2012/13 vanno ricordati, per il settore Transport, i 70 nuovi treni regionali Coradia Meridian per Trenitalia e i 10 per Ferrovie Nord Milano e, per l'estero, gli 8 treni ad alta velocità Pendolino per l'operatore svizzero FFS e il sistema di segnalamento e di elettrificazione per la linea di confine Arad-Curtici in Romania. Nel settore Grid siamo coinvolti nei più importanti progetti di linee di trasmissione in corrente continua in alta tensione (HVCD), come Rio Madeira, in Brasile, la linea di trasmissione in corrente continua più lunga al mondo o il progetto DolWin3, in Germania, che collega i parchi eolici del Mare del Nord alla rete continentale.

Il basso livello di ordini registrato dal settore Power, riflette il momento di cambiamento che sta vivendo il mercato della produzione di energia. Si sta infatti passando da un sistema di produzione di energia concentrato su centrali termoelettriche ad uno decentralizzato che si basa sempre più sulle fonti rinnovabili. Questa tendenza riduce il fabbisogno di manutenzione dei vecchi impianti e, allo stesso tempo, accresce la necessità di rendere le reti più efficienti. La speranza è che il mercato, soprattutto quello domestico, abbia una ripresa

nel prossimo anno e che, grazie alla nostra offerta complementare Power-Grid, possiamo rispondere a questo bisogno di una distribuzione e trasmissione dell'energia più efficiente.

Il numero dei dipendenti, che oggi si attesta intorno alle 3.500 persone distribuite in 13 sedi su tutto il territorio italiano, è leggermente cresciuto e, grazie soprattutto alla commessa di 70 treni regionali assegnata da Trenitalia, abbiamo previsto un piano di crescita che, con contratti di diversa natura, ci porterà ad aumentare gli organici di circa 300 unità.

Nel corso di quest'anno il Gruppo ha confermato la fiducia nel nostro Paese investendo complessivamente 20 milioni di euro nei siti italiani, prevalentemente per la realizzazione di nuove aree di produzione e di test o per il rinnovo delle aree esistenti.

Entro la fine del mese inizieranno i lavori per realizzare il nuovo sito Grid di Sesto San Giovanni, nel quale Alstom sta investendo 34 milioni di euro, 11 dei quali destinati allo sviluppo di attività di ricerca su tecnologie innovative. La nuova fabbrica sarà il centro di competenza mondiale del settore Grid per la ricerca, sviluppo e produzione di passanti per trasformatori in corrente alternata e continua relativi a sottostazioni in gas e generatori per l'alta tensione" (Comunicato stampa Alstom Italia, giugno 2013).

Financial results 2012/2013, Alstom Italy: orders tripled in the last 3 years and building of the new Grid site

In the financial results for 2012/13 Alstom in Italy are confirmed signs of growth recorded last fiscal year. In particular, new orders, driven by the Transport sector, are still growing by 22% after the excellent results of the last year, surpassing 1.7 billion euro. The overall orders of all sectors grant about 3 years of work load, giving good prospects for the future (table 1).

In the last three years, despite the difficult economic environment, we were able to triple the orders and to

ensure continuity of industrial activity. This has been achieved mainly due to the enhancement of local skills and excellence, such as the Pendolino train in Savigliano and HVDC technologies for Super Grids in Milan and Noventa di Piave (VE).

The FY 2012/13 sales amounted to one billion euro approximately. The decrease versus the last year is due to the different stages of billing of orders, notably it is not yet possible to see reflections of the major contracts awarded in the last year. Approximately 50% of revenues come from the domestic market, the other half from exports, confirming both the resumption of the Italian market and the international excellence of our locations.

The Transport sector, with € 759 million sales, an amount of orders for nearly a half billion Euros and 2,650 employees, is confirmed as the most important business in Italy. Grid follows with € 142 million revenues (87% generated by foreign orders) and Power, with € 128 million.

Among the most important orders received during the 2012/13 should be mentioned, for the Transport sector, 70 new Coradia Meridian regional trains for Trenitalia and 10 for Ferrovie Nord Milano, 8 high-speed trains Pendolino for the Swiss operator SBB and the signalling and electrification of the line-Curtici Arad in Romania. In Grid Sector Italy is involved in the most important projects of high-voltage direct current (HVCD) transmission lines, as Rio Madeira project, Brazil, the longest in the world or the DolWin3 project, in Germany, which connects the North Sea wind farms to the mainland grid.

The low level of orders recorded by the Power sector reflects the changes of today's market for the production of energy. We are moving from a energy production system focused on decentralized power plants to one that relies more and more on renewable energy sources. This tendency reduces the need for maintenance of old power plants and, at the same time, increases the need to make networks more efficient. The hope is that the market, especially the home one, has a recovery

ery in the coming year and that, thanks our Power-Grid combined offer, we can answer to this need for a more efficient energy transmission and distribution.

The number of employees, which now stands at around 3,500 people at 13 locations distributed throughout the Italian territory, increased slightly, mainly due to the order of 70 regional trains assigned by Trenitalia, we forecast a growth plan that will take us to increase the workforce of approximately 300 units.

During the year, the Group has confirmed their trust in our Country by investing a total of €20 million in the Italian sites, mainly for the construction of new areas of production and testing or for the renewal of existing areas.

By the end of the month, works to build the new Grid site in Sesto San Giovanni will begin. Alstom is investing in the new site €34 million, 11 of which for the development of research on innovative technologies (Alstom Italia Press, 2013 June).

Ansaldo STS: nuova commessa di segnalamento ERTMS in Francia

Ansaldo STS si è aggiudicata una commessa di 13 milioni di euro per l'implementazione della tecnologia di segnalamento ERTMS livello 2 sulla nuova linea ad alta velocità che collega Tours a Bordeaux (linea S.E.A) in Francia.

La nuova commessa, assegnata ad Ansaldo STS (STS.MI) da Cofely Ineo (GDF Suez Group), in partnership con Systra, ha un valore di 13 milioni di euro, con l'opzione per ulteriori 4,9 milioni e fa seguito al contratto siglato nel 2011 con il quale è stata affidata ad Ansaldo STS la fornitura dell'intero sistema di segnalamento sulla nuova linea S.E.A. ad alta velocità.

La commessa comprende la progettazione, la fornitura, il collaudo e la messa in servizio della tecnologia ERTMS livello 2 completa, da sovrapporre al tradizionale sistema di segnalamento.

Una volta completato, questo progetto garantirà un'operatività commerciale sicura e affidabile fino a una velocità max. di 320 km/h, lungo i 343 km della nuova linea. Questo contratto, insieme ai progetti dell'Europa orientale e a quelli dell'Alta velocità nella Valle della Loira, conferma ancora a oggi, la posizione di Ansaldo STS quale leader dei sistemi ERTMS di livello 2 in Francia.

Si rafforza ulteriormente la leadership mondiale di Ansaldo STS nel settore ferroviario e del trasporto di massa, confermando la sua capacità di portare avanti progetti ex novo o di aggiornare reti esistenti, sia nel campo del solo segnalamento, sia di programmi completi chiavi in mano (Comunicato stampa Ansaldo STS, 19 Giugno 2013).

Ansaldo STS: a new ERTMS signalling contract in France

Ansaldo STS has been awarded a Euro 13 Million contract to implement the ERTMS Level 2 signalling technology on the new High Speed Line connecting Tours and Bordeaux (S.E.A.line) in France.

The new contract, awarded to Ansaldo STS (STS.MI) by Cofely Ineo (GDF Suez group), teamed with Systra, has a value of 13 million Euro, with option for further Euro 4,9 million, and follows the contract awarded to Ansaldo STS in 2011 to provide the entire signalling system on the new S.E.A High Speed Line.

It involves design, supply, test and commissioning of the complete ERTMS level 2 technology to be overlaid on the traditional signalling system.

When completed this project will allow safe and reliable commercial operations up to 320 km/h along the 343 km-long new line.

This contract, along with the East Europe and Loire Valley HSL projects, confirms Ansaldo STS' position as the leader of ERTMS level 2 systems in France to date. This further strengthens Ansaldo STS' worldwide leadership in the railway and mass transit sectors,

and confirms its capability to carry out green-field projects or upgrade existing networks, both for core signalling or complete turnkey programs (Ansaldo STS Press, 19 June 2013)

VARIE OTHERS

FFS-FSI: nuovo accordo di collaborazione

FFS e Trenitalia rafforzano il traffico Italia-Svizzera

Nuovi servizi alla clientela dal 2013, orari dei collegamenti più funzionali dal 2014, nuovi convogli dal 2015: Trenitalia e le FFS si impegnano ad applicare nuovi standard di qualità vincolanti tra la Svizzera e l'Italia. A Zurigo, i CEO del Gruppo FS Italiane e delle FFS hanno firmato un nuovo accordo di collaborazione, che prevede un sensibile miglioramento qualitativo dei servizi tra i due Paesi, tra l'altro grazie a tracce supplementari in entrata a Milano e ai nuovi treni del tipo ETR 610 in arrivo nel 2015.

Nuovi servizi, nuovi convogli, orari più funzionali.

I CEO delle FFS e di FS hanno firmato, alla stazione centrale di Zurigo, un nuovo accordo che regola la collaborazione tra le due aziende per i prossimi dieci anni. Trenitalia e le FFS lavoreranno insieme per migliorare e ampliare progressivamente i servizi alla clientela, innalzando così gli standard qualitativi.

«Crediamo molto in questa rinnovata collaborazione», ha affermato oggi a Zurigo il CEO del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane M. MORETTI. «Le nostre società ferroviarie si impegnano oggi a introdurre i necessari miglioramenti in materia di collegamenti, convogli e servizi a favore dei nostri clienti lungo l'asse nord-sud», ha da parte sua spiegato il CEO delle FFS A. MEYER.

Già dal cambio d'orario dello scorso dicembre, la regolarità e la puntualità dei treni EuroCity sull'asse del San Gottardo è migliorata. Nonostante questa evoluzione positiva,

dovuta anche agli investimenti per il risanamento degli ETR 470, le FFS e Trenitalia intendono fare di più.

Collaborazione più intensa tra le FFS e Trenitalia

Il motore di quest'intesa sarà rappresentato dalle previsioni di crescita della domanda nel traffico Italia - Svizzera, a seguito dell'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri e dell'EXPO 2015 a Milano.

Le prime misure concrete comprendono l'accesso alle lounge, per i passeggeri di prima classe, nelle stazioni più importanti in Italia e a Zurigo e l'introduzione di OnlineTicket internazionali dall'autunno 2013. Dal 2015, poi, le FFS e Trenitalia utilizzeranno per i collegamenti transfrontalieri treni della flotta ETR 610. Inoltre, con l'accordo di oggi, le due aziende definiscono nuovi standard di qualità vincolanti per la soddisfazione dei clienti, la puntualità, la disponibilità e la qualità del materiale rotabile, con strumenti di valutazione uniformi.

Primi miglioramenti degli orari da giugno 2014

Le nuove tracce orarie in entrata alla stazione di Milano permetteranno di rendere più regolare il traffico nord-sud da giugno 2014. A partire da allora, l'EuroCity Zurigo-Milano circolerà mezz'ora dopo rispetto all'InterCity Zurigo-Lugano, attorno al minuto XX.30. In questo modo, i treni EuroCity arriveranno a Milano al minuto XX.35 anziché, come avviene ora, al minuto XX.50, per cui i viaggiatori potranno poi proseguire il viaggio con i collegamenti in Frecciarossa, in partenza al minuto zero.

Nuovo contratto di collaborazione tra Trenitalia e le FFS: i punti principali

- Offerta: l'accordo definisce il modello di offerta per i prossimi dieci anni. Finora le FFS e Trenitalia avevano ripianificato e concordato annualmente l'offerta d'orario.
- Materiale rotabile: il contratto definisce anche quali treni saranno impiegati per il servizio Italia -

Svizzera. Dal 2015 si prevedono in primo luogo treni della flotta ETR 610 di FFS e Trenitalia.

- Qualità: il miglioramento della qualità nel traffico nord-sud costituisce l'obiettivo primario del nuovo contratto. Sono stati definiti quattro indicatori della qualità (Key Performance Indicator, KPI): soddisfazione dei clienti, puntualità, disponibilità e qualità dei convogli. I criteri uniformi di valutazione consentiranno di misurare in maniera oggettiva la qualità su tutte le linee transfrontaliere a lunga percorrenza e costituiranno la base di un sistema premiante. Nel contratto in vigore finora, l'incremento della qualità era formulato come semplice intenzione e la misurazione era effettuata sulla base di standard nazionali e in parte diversi tra loro.
- Servizio alla clientela: i servizi alla clientela saranno incrementati. Le novità previste comprendono tra l'altro, print@home e mobile ticket per i collegamenti internazionali, termini di prenotazione prolungati e l'accesso alle lounge per i viaggiatori di prima classe a Zurigo e nelle principali stazioni italiane.
- Vendita: le FFS e Trenitalia, in futuro, gestiranno in comune le loro attività di vendita per il traffico nord-sud anziché effettuarle, come finora, su base nazionale indipendente.
- Collaborazione di lungo periodo: il contratto avrà una validità di 10 anni. Questo periodo di tempo permetterà alle FFS e a Trenitalia di creare un quadro stabile a lungo termine per sviluppare ulteriormente la loro collaborazione (Comunicato stampa Gruppo FSI ed FFSS, 14 giugno 2013).

FFS-FSI: new collaboration agreement

SBB and Trenitalia strengthen traffic Italy - Switzerland

New services to customers since 2013 times more functional connections in 2014, new trains from 2015:

Trenitalia and SBB undertake to apply new standards of quality binding between Switzerland and Italy. In Zurich, the CEO of the Italian FS Group and SBB have signed a new partnership agreement, which provides a significant improvement in quality of services between the two countries, among other things thanks to additional tracks inbound to Milan and the new trains ETR 610 coming in 2015.

New services, new trains, timetables more functional

The CEO of SBB and FS signed, the main station of Zurich, a new agreement, which governs the cooperation between the two companies over the next ten years. Trenitalia and SBB will work together to improve and gradually expand customer services, thus raising the quality standards.

"We believe strongly in this renewed cooperation," he said today in Zurich Group CEO M. MORETTI Italian State Railways. "Our railway companies undertake today to bring about the necessary improvements in terms of connections, convoys and services for our customers along the north-south axis," he explained on his part SBB CEO A. MEYER.

Already from the timetable change in December last year, the regularity and punctuality of trains EC trains on the Gotthard route is improved. Despite this positive development, also due to the investments in modernization of the ETR 470 SBB and Trenitalia intend to do more.

Closer collaboration between SBB and Trenitalia

The engine of this understanding will be represented by the forecasts of demand growth in traffic Italy - Switzerland, following the opening of the base tunnels through the Gotthard and Ash and EXPO 2015 in Milan.

The first concrete steps include lounge access, for first-class passengers, the most important stations in Italy and Zurich and the introduction of international OnlineTicket autumn 2013. From 2015 onwards, the SBB and Trenitalia will use to cross-border

connections ETR 610 train fleet. In addition, with today's agreement, the two companies are setting new quality standards binding on the customer satisfaction, punctuality, availability and quality of rolling stock, with assessment tools uniforms.

First improvements of times from June 2014

The new train paths in the entrance to the train station in Milan will make more regular the north-south traffic from June 2014. Since then, the Eurocity Zurich-Milan circulate half an hour later than at the InterCity Zurich-Lugano, around XX.30 minute. In this way, the Eurocity trains arrive in Milan XX.35 per minute instead of, as now, xx.50 per minute, so travelers can then continue your trip with connections in Frecciarossa, departing at minute zero.

New collaboration agreement between Trenitalia and SBB: the key points.

- Offer: the agreement establishes the supply model for the next ten years. So far SBB and Trenitalia had agreed to reschedule and the offer of an annual schedule.
- Rolling stock: the contract also defines which trains will be used for the service Italy - Switzerland. As of 2015, are expected in the first place ETR 610 trains fleet of SBB and Trenitalia.
- Quality: the improvement of quality in the north-south traffic is the primary objective of the new contract. You have defined four indicators of quality Key Performance Indicators (KPIs): customer satisfaction, punctuality, availability and quality of convoys. The uniform criteria of evaluation will allow for objective measurement of the quality of all long-distance and cross-border lines will form the basis of a reward system. In the contract in force so far, the increase in quality was formulated as a simple plan and the measurement was made on the basis of national standards and partly different.
- Customer service: customer ser-

vices will be increased. The news provided include, among others, mobile and print @ home ticket for international connections, booking terms and prolonged access to the lounge for first-class travelers in Zurich and the main Italian stations.

- Sale: SBB and Trenitalia, in the future, will manage together their sales activities for north-south traffic rather than doing them, as hitherto, on a national basis independent.
- Collaboration long-term: the contract will be valid for 10 years. This time period will allow the SBB and Trenitalia to create a long-term stable framework to further develop their collaboration (Press Release Group FSI STATION, June 14, 2013).

Oman Air ordina tre nuovi Airbus A330-300

Oman Air è la compagnia aerea di bandiera del sultanato dell'Oman e Linea Aerea Ufficiale a 4 Stelle (Skytrax 2011). Fondata nel 1993, la compagnia ha affrontato una forte crescita in questi anni e ha reso Muscat un importante hub per il traffico nel Medio Oriente, supportando il settore commerciale, industriale e turistico.

La compagnia opera attualmente voli internazionali diretti da Muscat per destinazioni del Golfo come Abu

Dhabi, Bahrain, Doha, Dubai, Jeddah, Riyadh, Dammam, Tehran e Kuwait. In Medio Oriente vola verso il Cairo in Egitto, Beirut in Libano e Amman in Giordania. Inoltre Oman Air opera verso dieci destinazioni in India (Mumbai, Chennai, Kochi, Thiruvananthapuram, Hyderabad, Delhi, Lucknow, Bangalore, Kozhikode e Jaipur), Chittagong in Bangladesh, Karachi, Islamabad e Lahore in Pakistan, Kathmandu in Nepal e Colombo in Sri Lanka. Serve inoltre Male nelle Maldive, Bangkok in Thailandia e Kuala Lumpur in Malesia; opera anche verso Zanzibar e Dar Es Salaam in Tanzania. Tra le destinazioni europee Oman Air opera su Londra, Milano, Monaco, Francoforte, Parigi e Zurigo.

Accordi di code-share con Emirates Airlines offrono ai passeggeri di Oman Air migliori collegamenti e servizi tra Muscat e Dubai e code-share con Qatar Airways permettono di prenotare voli per Doha da qualsiasi destinazione servita da Oman Air.

Attualmente la flotta di Oman Air è composta da quattro Airbus A330-200, tre Airbus A330-300, diciassette B737-700/800, quattro Embraer E175 e due ATR 42. Sono in ordine altri sei Boeing 737 con consegna nel 2014, sei Boeing 787 Dreamliners con consegna prevista a cominciare dal 2015 (fig. 2).

Gli eccezionali interni degli aeromobili di Oman Air sono arricchiti



(Fonte - Source: Oman Air)

Fig. 2 - Airbus A330 con la livrea della Oman Air.
Fig. 2 - A330 Airbus with Oman Air skin.

dalla First Class Mini Suite che offre a ciascuno dei sei passeggeri di Prima Classe l'accesso diretto al corridoio e si trasforma nella poltrona letto più lunga disponibile a bordo di un aeromobile. Le 20 poltrone di Business Class dell' A330, premiate come migliori al mondo, offrono l'accesso diretto al corridoio, molto più spazio e le ultime novità tecnologiche. Le poltrone di Economy sono dotate di poggiatesta e poggiatesta regolabili oltre ad avere molto più spazio per le gambe e per le braccia.

Un intrattenimento di bordo all'avanguardia propone schermi individuali per ogni poltrona, programmazione audio e video a richiesta e TV satellitare. Inoltre Oman Air è stata la prima compagnia aerea del mondo ad offrire la totale connessione a bordo (cellulare e internet) disponibile in tutte e tre le classi.

All'aeroporto internazionale di Muscat sono state inaugurate due lussuosissime lounge di Prima Classe e Business Class che offrono la possibilità di rilassarsi in aree tranquille ed eleganti, di godere di trattamenti spa gratuiti e di pranzare à la carte. I passeggeri di Prima Classe possono fruire anche di un servizio di limousine dalla lounge all'aeromobile.

L'impegno di Oman Air per la qualità, il comfort e il benessere dei propri clienti ha ricevuto riconoscimenti internazionali quali: Miglior Poltrona di Business Class al Mondo (World Airline Awards 2012) per il secondo anno consecutivo; Best Business Class Airline Middle East (Business Destinations Travel Awards 2012); Best Luxury Airline del medio Oriente (Business Destination Awards 2011); Innovazione Tecnologica dell'Anno (Aviation Business Awards 2010); tre medaglie d'oro e una d'argento ai TravelPlus Amenity Bag Awards 2010; una medaglia d'argento ai Cellars in the Sky Awards 2010; il KLIA Awards 2011; un argento e un bronzo ai Vision Awards del 2009 e un argento ai Travel Industry Club Awards 2010; TTTG Travel Award 2011 "Commended Airline of the Year", premiata come "Best In-flight Connectivity & Communica-

tions" ai 2011 Passenger Choice Awards in Seattle; The Airline of the Year Award ai France's Lauriers d'Or du Voyage d'Affaires, Top Resa 2011. Più recentemente Oman Air è stata premiata con la Best First Class Female Amenity Bag e Best Business Class Unisex Amenity Bag ai Travel-Plus Airline Amenity Bag Awards 2011. Il riconoscimento più recente ottenuto da Oman Air è stato il Best Business Class Airline, Middle East ai Business Destinations Travel Awards 2012.

L'Airbus A330 si conferma la soluzione migliore per la crescita sul lungo raggio. Oman Air ha infatti ordinato tre nuovi aeromobili Airbus A330-300, raggiungendo così un totale di dieci aeromobili A330 operativi nella flotta. I nuovi aeromobili possono comodamente trasportare 300 passeggeri e saranno operativi sulle rotte a lungo raggio.

"L'efficienza, l'affidabilità e il gradimento dei passeggeri per i nostri A330, ne fanno la colonna portante dei nostri operativi a lungo raggio." ha dichiarato Wayne Pearce, CEO di Oman Air. "Il nuovo acquisto ci consentirà di proseguire la nostra strategia di crescita grazie ad un aeromobile che brilla per efficienza, redditività ed offre il massimo livello di comfort ai passeggeri."

"Siamo fieri di implementare e sviluppare costantemente la nostra partnership con Oman Air grazie ai nostri celebri aeromobili A330-300." Ha dichiarato John Leahy, Airbus Chief Operating Officer, Customers. "La combinazione vincente di efficienza, affidabilità e comfort fornita dagli A330 continua a soddisfare clienti e passeggeri di tutto il mondo e continuerà a farlo per gli anni a venire grazie al nostro costante investimento nel settore degli aeromobili."

Airbus utilizza il medesimo cockpit e le stesse procedure operative sui propri vettori consentendo così alle compagnie aeree di usare gli stessi piloti, equipaggi e ingegneri manutentori con una maggiore flessibilità operativa ed un risparmio di costi. Airbus è leader mondiale nella costruzione di aeromobili, con la più

completa e moderna offerta di aerei sul mercato, che vanno da una capacità di 100 a più di 500 poltrone.

La famiglia degli A330, che spazia dalle 250 alle 300 poltrone ed include aerei cargo, VIP e varianti trasporto/cisterna in ambito militare, ha permesso ad Airbus di realizzare più di 1200 ordini, con circa 900 aerei in servizio e più di 100 operatori in tutto il mondo. Grazie allo sviluppo di continui miglioramenti l'A330-300 continua a rimanere il miglior aereo della sua classe per capacità ed efficienza di costi, con un'affidabilità media superiore al 99% (Comunicato Stampa Oman Air, 22 maggio 2013).

Oman Air Orders Three A330-300 Aircraft

Oman Air is the national airline of the Sultanate of Oman and Official 4 Star Airline (Skytrax 2011). Founded in 1993, the company has faced strong growth in recent years and made Muscat an important traffic hub in the Middle East, supporting the commercial, industrial and tourist center.

The airline currently operates direct international flights from Muscat to Gulf destinations, such as Abu Dhabi, Bahrain, Doha, Dubai, Jeddah, Riyadh, Dammam, Kuwait and Tehran. In the Middle East flies to Cairo in Egypt, Beirut in Lebanon and Amman in Jordan. In addition, Oman Air operates to ten destinations in India (Mumbai, Chennai, Kochi, Thiruvananthapuram, Hyderabad, Delhi, Lucknow, Bangalore, Kozhikode and Jaipur), Chittagong in Bangladesh, Karachi, Islamabad and Lahore in Pakistan, Kathmandu in Nepal and Colombo in Sri Lanka. It also serves Male in the Maldives, Bangkok in Thailand and Kuala Lumpur in Malaysia, also operates to Zanzibar and Dar Es Salaam in Tanzania. Tra European destinations Oman Air operates out of London, Milan, Monaco, Frankfurt, Paris and Zurich.

Code-share agreements with Emirates Airlines offer to passengers of Oman Air's best links and services between Muscat and Dubai and code-share agreement with Qatar Airways

allow you to book flights to Doha from any destination served by Oman Air.

Oman Air's fleet currently consists of four Airbus A330-200s, three Airbus A330-300, seventeen B737-700/800 four Embraer E175 and two ATR 42. I order another six Boeing 737 with delivery in 2014, six Boeing 787 Dreamliners scheduled for delivery beginning in 2015 (fig. 2).

The exceptional aircraft interiors are enhanced by Oman Air First Class Mini Suite, which offers each of the six First Class passengers direct access to the corridor and turns in the chair bed longer available on board an aircraft. The 20 seats in Business Class of 'A330, awarded as best in the world, offering direct access to the corridor, much more space and the latest technology. The seats in Economy are equipped with adjustable headrest and footrest as well as having a lot more space for the legs and arms.

A cutting-edge in-flight entertainment offers individual screens for each seat, audio and video programming on demand and satellite TV. In addition, Oman Air was the first airline in the world to offer total free on board (mobile and internet) available in all three classes.

Muscat International Airport were opened two luxurious lounge for First and Business Class which offer the opportunity to relax in peaceful and elegant areas, to enjoy a free spa treatments and dining à la carte. The First Class passengers can also enjoy a limousine service from the lounge to the aircraft.

Oman Air's commitment to quality, comfort and well-being of its customers has received international awards: Best Business Class Seat in the World (World Airline Awards 2012) for the second year in a row, Best Business Class Airline Middle East (Business Destinations Travel Awards 2012), Best Luxury Airline in the Middle East (Business Destination Awards 2011); Technological Innovation of the Year (Aviation Business Awards 2010), three gold medals and one silver at the TravelPlus Amenity Bag Awards 2010, a silver medal at

the Cellars in the Sky Awards 2010, the KLIA Awards 2011, one silver and one bronze at the Vision Awards in 2009 and a silver medal at the Travel Industry Club Awards 2010 TTG Travel Award 2011 "Commended Airline of the Year", awarded "Best In-flight Connectivity & Communications" at the 2011 Passenger Choice Awards in Seattle, The Airline of the Year Award at France's Lauriers d'Or du Voyage d'Affaires, Top Resa 2011. More recently Oman Air was awarded the Best First Class Female Amenity Bag and Best Business Class Unisex Amenity Bag to TravelPlus Airline Amenity Bag Awards 2011. The most recently received recognition from Oman Air is the Best Business Class Airline, Middle East at the Business Destinations Travel Awards 2012.

The Airbus A330 is still the best solution for growth over the long haul. As a matter of fact, Oman Air has placed an order for three A330-300s, growing its A330 Family fleet to a total of ten Airbus aircraft. The aircraft will be operated on long haul routes and can comfortably seat close to 300 passengers.

"The efficiency, reliability and passenger appeal of our in-service A330's already make The Pillar of Oman Air's long haul operations," said Wayne Pearce, CEO of Oman Air. "This additional order will allow us to continue our strategy of growth with an aircraft we know to be both reliable and profitable, and in addition offering the highest levels of passenger comfort."

"We are proud to continuously grow and develop our partnership with Oman Air through our popular A330-300 aircraft," said John Leahy, Airbus Chief Operating Officer, Customers "The winning combination of efficiency, reliability and comfort provided by the A330 continues to delight customers and passengers worldwide and will do so for many years to come, with our consistent investment in the aircraft family."

Frequent Flyers

Airbus aircraft share a unique cockpit and operational commonality, allowing airlines to use the same pool of pilots, cabin crews and mainte-

nance engineers, bringing operational flexibility and resulting in significant cost savings. Airbus is the leading aircraft manufacturer with the most modern and comprehensive family of airliners on the market, ranging in capacity from 100 to more than 500 seats.

The A330 Family, which spans 250 to 300 seats, and includes Freighter, VIP, and Military Transport/Tanker variants, has now attracted more than 1,200 orders, with around 900 aircraft flying with more than 100 operators worldwide. Ever since the original version of the A330-300 entered service, the hallmark has been its very efficient operating economics. Thanks to the introduction of numerous product improvements, it still remains the most cost-efficient and capable aircraft in its class, and the family is achieving average dispatch reliability above 99 percent (Oman Air Press, 2013 May 22).

I porti marittimi europei nel 2030

Importanza dei porti - dati fondamentali

- I porti sono fondamentali per le attività europee di trasporto e per la competitività dell'Europa e dispongono di un potenziale enorme per la creazione di posti di lavoro e investimenti.
- I porti europei sono punti di accesso al continente europeo, il 74% delle merci provenienti da paesi terzi transita da essi. I porti sono importanti anche per gli scambi all'interno dell'UE: dai essi transitano ogni anno il 37% del traffico merci intra-UE e 385 milioni di passeggeri.
- Oltre 1 200 porti marittimi commerciali operano lungo i circa 70 000 km di coste dell'Unione europea. L'Europa è una delle regioni del mondo con la più alta densità di porti.
- Nel 2011 circa 3,7 miliardi di tonnellate di merci (oltre 60 000 scali di navi mercantili) sono transitati dai porti europei. Le merci pesanti rappresentavano il 70% del to-

tale, i container il 18%, il traffico ro-ro il 7%, mentre la parte restante era costituita da merci generiche.

- L'industria portuale dell'UE ha un impatto economico rilevante in termini di occupazione e di attività nell'industria portuale stessa (impatti diretti), a valle della catena logistica (impatti indiretti) e nell'intera economia dell'UE (indotto). Sono molte le attività industriali che si svolgono nei porti, in particolare nel settore petrolchimico, dell'acciaio, automobilistico, della produzione e della distribuzione di energia. I porti sono inoltre al centro dell'attività economica di poli marittimi più ampi, tra cui cantieri navali, produttori di impianti marittimi, gru e attrezzature di terminale, imprese di salvataggio e recupero, società offshore, imprese di costruzione, imprese di dragaggio, basi navali, ecc.
- In alcuni casi, ad esempio nei Paesi Bassi, il contributo totale delle attività portuali al PIL può raggiungere il 3% dell'attività economica complessiva.
- Le attività portuali contribuiscono direttamente all'occupazione, agli investimenti interni e alla crescita del PIL. Nei 22 Stati marittimi dell'UE, 2 200 operatori portuali danno lavoro attualmente a circa 110 000 lavoratori portuali. Sono ancora più numerosi i lavoratori impiegati nell'industria portuale che garantiscono la manutenzione e il funzionamento delle infrastrutture marittime, delle operazioni e dei servizi navali, del trasporto terrestre, delle attività logistiche, dei servizi di trasporto merci (es. spedizione di merci e intermediazione doganale), ecc. I porti generano 1,5 milioni di posti di lavoro diretti (Nota 1). Se si calcola anche l'indotto, da essi dipendono fino a 3 milioni di posti di lavoro nei 22 Stati membri marittimi.
- I costi e la qualità dei servizi portuali sono un fattore importante per le imprese europee. I costi

portuali possono rappresentare una componente significativa dei costi complessivi della catena logistica. La movimentazione delle merci, i diritti portuali e i servizi nautici portuali possono rappresentare tra il 40% e il 60% dei costi totali della logistica porta a porta per le imprese che utilizzano il trasporto marittimo a breve raggio per trasportare merci.

- I porti europei si trovano però ad affrontare tre sfide principali.
- Entro il 2030 si prevede un aumento del 50% della merce gestita nei porti dell'UE. Tale aumento rappresenta un'opportunità di crescita economica e di creazione di posti di lavoro: la Commissione ritiene che entro il 2030 si potrebbero creare tra i 110 000 e i 165 000 nuovi posti di lavoro. È necessario però che i porti europei si adeguino al fine di gestire l'aumento del traffico.
- La natura degli scambi commerciali è in evoluzione. Ad esempio, la nuova generazione di navi portacontainer può trasportare fino a 18000 container. Se caricati su camion, formerebbero una colonna ininterrotta che parte da Rotterdam e arriva a Parigi.
- Fra i porti europei esistono significative disparità di prestazioni. Attualmente tre dei porti europei con le migliori prestazioni, ovvero Anversa, Amburgo e Rotterdam, gestiscono un quinto di tutte le merci che arrivano in Europa via mare. La diversità di prestazioni produce gravi inefficienze: rotte più lunghe, significative deviazioni del traffico, viaggi terrestri e marittimi più lunghi e infine maggiori emissioni prodotte dai trasporti, maggiore congestione a scapito dei cittadini dell'UE e dell'economia. In assenza di interventi, la situazione è destinata a peggiorare in seguito all'aumento del traffico.

Perché 319 porti marittimi?

La Commissione ha individuato 319 porti marittimi europei principali, che sono fondamentali per un

funzionamento efficace del mercato interno e dell'economia europea (Nota 2) (cfr. orientamenti TEN-T), 83 dei quali sono riconosciuti come porti della rete centrale (Nota 3). Il riesame dei porti operato dalla Commissione si concentra su queste 319 strutture, in quanto basi per un ottimo funzionamento della rete portuale europea che gestiscono il 96% delle merci e il 93% dei passeggeri che transitano attraverso i porti dell'UE.

Le principali sfide che i porti devono affrontare

- Previsioni di crescita elevata

Pur disponendo solo di modeste ipotesi di crescita economica, il volume delle merci che transitano dai porti dovrebbe aumentare del 50% entro il 2030 e anche di più a seguito del rapido aumento del traffico di container. Per far fronte alla crescita prevista, è necessario adottare oggi alcune decisioni che avranno effetto tra 5-15 anni. In primo luogo è necessario attuare il corretto quadro normativo per attirare gli investitori e quindi disporre del tempo necessario a realizzare le opere di progettazione e costruzione. La realizzazione di grandi progetti infrastrutturali dura in genere 15 anni. Se l'UE non agisce oggi, la crescita economica sarà minacciata dal rischio di congestioni e da altissimi costi esterni, in particolare nelle città e nelle regioni portuali e nei loro collegamenti con il vasto entroterra.

- Una differenza strutturale di prestazioni in Europa

In Europa l'efficienza dei porti varia notevolmente: non tutti i porti dell'UE registrano risultati dello stesso livello e negli ultimi anni si è registrato un crescente divario tra porti capaci di adeguarsi ai nuovi requisiti logistici ed economici e i porti che non l'hanno fatto. Molti porti europei registrano risultati decisamente positivi e offrono servizi di alto livello. Eppure la forza di una catena corrisponde solo a quella del suo anello più debole: se alcuni porti non funzionano bene o sperimentano un declino strutturale, ciò incide negativa-

mente sul funzionamento dell'intera rete di trasporto e sull'economia dell'Europa.

- La differenza di prestazioni genera significative deviazioni del traffico, rotte terrestri e marittime più lunghe e infine maggiori emissioni prodotte dai trasporti e maggiore congestione a scapito dei cittadini e dell'economia dell'UE.
- Ha un impatto negativo sulle opportunità commerciali dei porti efficienti che non possono sviluppare collegamenti marittimi a corto raggio (o alimentare il traffico) verso le regioni dotate di porti poco efficienti.
- Mina inoltre gli sforzi dell'UE e dei suoi Stati membri tesi a sviluppare il trasporto marittimo a corto raggio quale valida alternativa al trasporto su strada nelle aree congestionate.
- In generale compromette l'efficienza e la sostenibilità della rete transeuropea dei trasporti e la competitività dell'economia europea nel suo insieme.
- La natura mutevole del trasporto marittimo

I porti devono adeguarsi alle mutevoli esigenze del settore:

- dimensioni e complessità delle flotte sono in aumento: compaiono navi portacontainer di grandi dimensioni, ma anche nuovi tipi di traghetti roll-on/roll-off e di navi gasiere; navi più grandi necessitano di una maggiore capacità massima quando consegnano una quantità maggiore di merci o imbarcano più passeggeri. Ad esempio la "Marco Polo", di proprietà di CMA, operativa dal novembre 2012, ha una capacità di 16 000 container e una lunghezza di 396 m. Per il 2015 Maersk ha ordinato 20 navi con una capacità di 18 000 container. Ciò equivale a un ipotetico treno carico lungo 280 km (la distanza tra Rotterdam e Düsseldorf);
- l'adozione di navi più grandi per il trasporto marittimo a corto raggio e di servizi a breve o me-

dio raggio (feeder services) produrrà nuove esigenze in termini di efficienza energetica, combustibili alternativi e prestazioni ambientali (GNL, "coldironing" (Nota 4));

- le tendenze recenti nel campo della logistica e dei sistemi di distribuzione attirano un numero maggiore di servizi a valore aggiunto nelle aree portuali (elemento importante per le norme di concorrenza all'interno di un porto e per i sistemi di tariffazione);
- le importazioni di energia stanno mutando e si registra un passaggio dal petrolio e dai prodotti raffinati al gas; occorrono importanti impianti di gassificazione nei porti; trasporto e stoccaggio di potenziali volumi di biomassa secca e di CO₂; fornitura di elettricità tramite reti terrestri.

Le nuove proposte

È necessario aiutare i porti ad ammodernare i servizi forniti, collegare meglio i porti e garantire che siano tutti in grado di offrire il miglior servizio possibile. Ciò significa che i porti in ritardo di sviluppo devono essere messi in condizione di raggiungere il livello degli altri. Per farlo sarà necessario cambiare mentalità e imparare dai porti più efficienti.

La Commissione ha stimato che questa iniziativa può consentire all'economia dell'UE un risparmio fino a 10 miliardi di EUR entro il 2030 e di ridurre i costi portuali di quasi il 7%.

Porti più efficienti

La Commissione propone procedure nuove, trasparenti e aperte per selezionare i fornitori di servizi portuali. Saranno previste norme per prevenire eventuali abusi sui prezzi da parte degli operatori con diritti esclusivi. Garantendo un ambiente aperto e concorrenziale in materia di servizi portuali e introducendo una maggiore pressione concorrenziale nei porti che ancora non la prevedono, gli operatori saranno indotti a fornire servizi migliori e più affidabili.

Questa è una delle priorità anche dell'Atto per il mercato unico II. La proposta relativa ai porti applica il principio generale della libera fornitura di servizi, senza alcuna discriminazione, e allineerà il settore portuale agli altri

modi di trasporto e al funzionamento del mercato interno. Per garantire una maggiore attenzione al cliente, la proposta introduce un comitato consultivo degli utenti portuali. I dettagli saranno stabiliti in base alle circostanze locali, affinché le comunità portuali locali possano beneficiare di un migliore coordinamento e di un ambiente commerciale più sano. L'intera comunità portuale sarà però più orientata ai clienti e disporrà di tutti gli strumenti per fornire servizi migliori alle navi che fanno scalo nel porto e agli utenti dell'entroterra.

La proposta non prevede norme particolari per la movimentazione delle merci e i servizi passeggeri, le cui pertinenti procedure sono stabilite da una direttiva sull'aggiudicazione delle concessioni (cfr. azione 3). Tuttavia, i fornitori di tali servizi beneficeranno anche di un contesto commerciale più trasparente, con la possibilità di partecipare attivamente al migliore funzionamento del porto.

Migliori collegamenti con l'entroterra

Per essere in grado di svilupparsi e rispondere ai cambiamenti, i porti europei devono essere collegati meglio all'intera rete di trasporto. I nuovi orientamenti TEN-T individuano una rete di 319 porti che risultano essenziali per il funzionamento del mercato interno e dell'economia europea (83 porti nella rete centrale TEN-T e 239 nella rete globale). L'insieme di questi 319 porti TEN-T è fondamentale per ottimizzare ulteriormente il sistema dei trasporti europeo, avvalendosi di moderne operazioni logistiche. Analogamente ai nodi intermodali posti alle estremità delle autostrade del mare, essi sono essenziali anche per sviluppare il trasporto marittimo a corto raggio come alternativa al trasporto su strada

in alcune regioni, in particolare nel Mediterraneo. La Commissione ritiene che l'iniziativa possa generare un incremento tra il 4% e l'8% del trasporto marittimo a corto raggio e creare un numero considerevole di nuovi posti di lavoro.

Tali porti TEN-T genereranno valore aggiunto a livello dell'UE e saranno integrati da porti regionali e locali.

Miglioramento del quadro normativo in materia di investimenti

La proposta estende la libertà dei porti di riscuotere diritti e rafforza la necessità di trasparenza del finanziamento pubblico. La proposta darà maggiore autonomia alle autorità portuali, in particolare per quanto riguarda la definizione delle tariffe e l'assegnazione delle risorse. Fornendo alle autorità portuali maggiore autonomia per stabilire e riscuotere i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture, esse avranno maggiori possibilità di garantire il buon funzionamento di un determinato porto.

Inoltre, le proposte prevedono una maggiore flessibilità per tenere conto delle prestazioni ambientali dei porti. Nei prossimi anni, le prestazioni ambientali dei porti saranno migliorate grazie alla promozione dell'utilizzo di tecnologie pulite per le navi e le infrastrutture portuali. Le autorità portuali devono essere preparate ad affrontare queste nuove sfide.

La maggiore autonomia di gestione dei porti sarà compensata dal controllo da parte di un'autorità indipendente che vigila sulla concorrenza leale e sul coordinamento degli sviluppi portuali a livello nazionale ed europeo.

La proposta rafforza la necessità di trasparenza nell'utilizzo di fondi pubblici. Ciò renderà più chiara la destinazione del denaro pubblico e contribuirà a evitare distorsioni della concorrenza. Le norme più specifiche in materia di trasparenza consentiranno un esame più attento di alcune pratiche attualmente esistenti. Ciò incoraggerà gli investitori privati che necessitano di certezza giu-

ridica e di stabilità a lungo termine. In tempi in cui le risorse pubbliche sono diventate sempre più scarse, occorre assicurarsi ulteriori investimenti privati.

Dialogo sociale: garantire buone condizioni di lavoro

Senza una forza lavoro adeguatamente formata e qualificata, i porti non possono funzionare. La Commissione ritiene che il previsto incremento dell'attività portuale possa creare circa 70 000 nuovi posti di lavoro entro il 20305. Servizi portuali moderni e un ambiente stabile devono comportare anche un'organizzazione del lavoro e misure sociali moderne.

A partire da giugno, la Commissione istituirà un comitato di dialogo sociale per i porti che consenta a dipendenti e datori di lavoro di discutere e concordare le questioni relative al lavoro. La Commissione offrirà un sostegno tecnico e amministrativo al lavoro del comitato e ne valuterà i progressi nel 2016.

Il comitato inizierà il proprio lavoro e si concentrerà sulle questioni relative alla salute, alla sicurezza, alla formazione e all'istruzione. In un secondo tempo gli accordi conclusi saranno trasformati in atti legislativi.

Il piano d'azione proposto dalla Commissione

La nuova proposta legislativa sui porti è parte integrante di un piano d'azione più ampio proposto dalla Commissione. Dopo un lungo processo di consultazione, la Commissione ha sviluppato un'iniziativa che comprende una proposta legislativa con misure mirate che deve essere adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio e otto azioni supplementari che la Commissione dovrebbe intraprendere nei prossimi anni per affrontare le importanti sfide che i porti si trovano oggi ad affrontare:

• Azione 1

Utilizzare le future strutture di corridoio dei nuovi orientamenti per

lo sviluppo della rete TEN-T, al fine di individuare gli investimenti prioritari a titolo del meccanismo per collegare l'Europa per collegare i porti alla ferrovia, alle vie navigabili e alle strade e per incentivare i porti a fornire informazioni sui flussi di traffico che consentano una migliore organizzazione delle logistica intermodale.

• Azione 2

Collaborando con gli Stati membri, la Commissione rafforzerà l'allineamento dei progetti in materia di trasporti finanziati dai Fondi strutturali e di coesione nell'ambito della rete TEN-T, dando priorità ai progetti relativi all'accesso al porto e ai collegamenti con l'entroterra. Lo stesso approccio volto a garantire la coerenza degli investimenti sarà applicato ad altre fonti di finanziamento dell'UE, come i prestiti disponibili attraverso la BEI e altri strumenti di prestiti dell'UE.

• Azione 3

Verificare la corretta applicazione della futura direttiva sulle concessioni e gli appalti pubblici nel settore portuale. Per i contratti che non rientrano nelle suddette direttive, verificare che i principi di parità di trattamento e di trasparenza sanciti dal trattato e interpretati dalla Corte di giustizia siano applicati correttamente nel settore portuale.

• Azione 4

Promuovere la semplificazione amministrativa nei porti, concretizzando gli sforzi intrapresi con le seguenti iniziative:

- "cintura blu" che semplifica le procedure doganali nei porti;
- attuazione armonizzata e coerente degli sportelli nazionali unici;
- iniziativa "E-maritime" (utilizzo di informazioni elettroniche per ridurre gli oneri amministrativi e svolgere attività imprenditoriali);
- iniziativa "e-Freight" che intende facilitare lo scambio di informazioni lungo le catene logistiche multimodali e che contribuirà a migliorare l'efficienza dei porti

NOTIZIARI

quali importanti piattaforme multimodali.

- Azione 5

Chiarire l'applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato nel settore portuale: la Commissione è attualmente impegnata ad aggiornare le proprie norme in materia di aiuti di Stato per tutti i settori economici. La Commissione chiarirà il concetto di aiuto entro la fine del 2013 per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture, in particolare alla luce dell'evoluzione della giurisprudenza della Corte di giustizia.

- Azione 6

Adeguamento ai cambiamenti da discutere, ove opportuno, con le parti sociali nell'ambito del dialogo sociale europeo: le parti sociali dell'UE hanno già concordato un regolamento interno e un programma di lavoro comune aperto e attendono l'istituzione formale del comitato il 19 giugno 2013. La Commissione offrirà un sostegno al lavoro del comitato e ne valuterà i progressi nel 2016.

- Azione 7

Promuovere l'innovazione, monitorare le prestazioni nonché esaminare e discutere le esigenze in materia di risorse umane, comprese la salute e la sicurezza, e le sfide nell'ambito della formazione e della qualificazione nei porti dell'UE: nell'ambito del Settimo programma quadro di ricerca e sviluppo per i trasporti, entro la fine del 2013 la Commissione av-

vierà due progetti a livello dell'UE che esamineranno tali questioni.

- Azione 8

Sostenere un'applicazione più coerente dei diritti per l'utilizzo delle infra-

strutture differenziate a seconda delle prestazioni ambientali: la Commissione proporrà principi di tariffazione ambientale e promuoverà lo scambio di buone prassi entro il 2015 (Commissione UE Memo13/448, 23 maggio 2013)

TABELLA 2 – TABLE 2

I VENTI PRINCIPALI PORTI MERCANTILI NELLA UE, ANNO 2011
EUROPE'S TOP 20 CARGO PORTS, BY NUMBER OF TONS HANDLED, 2011

	20 principali porti mercantili dell'UE	Tonnellate movimentate, in milioni di tonnellate (2011)
1	Rotterdam	370,3
2	Anversa	168,5
3	Amburgo	114,4
4	Marsiglia	84,5
5	Algeciras	68,8
6	Le Havre	63,4
7	Amsterdam	59,6
8	Immingham	57,2
9	Bremerhaven	55,9
10	Valencia	54,2
11	Londra	48,8
12	Milford Haven	48,7
13	Genova	42,4
14	Trieste	41,8
15	Goteborg	41,3
16	Taranto	41,2
17	Dunkerque	40,8
18	Southampton	37,9
19	Tallinn	36,0
20	Tees & Hartlepool	35,2

(Fonte – Source: Memo Commissione UE)

Note al Memo della Commissione UE; UE Commission Memo Notes

1. <http://pprism.espo.be/>; <http://pprism.espo.be/>
2. Cfr. orientamenti TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm; See TEN-T Guidelines: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm
3. La rete TEN-T si articola su due livelli: 1) la rete globale garantirà la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni e dovrebbe essere completata entro il 2030, mentre 2) la rete centrale sarà inserita nella rete globale e darà priorità ai nodi più importanti della TEN-T e dovrebbe essere completata entro il 2050. I dettagliati criteri TEN-T di selezione dei porti sono disponibili nella proposta TEN-T (COM (2011) 650 definitivo/2). Il numero definitivo di porti TEN-T dipenderà dall'esito finale dell'attuale procedura legislativa ordinaria.
The TEN-T network consists of two layers: 1) the comprehensive network will ensure full coverage of the EU and accessibility of all regions, to be completed by 2030, and 2) the core network that will feed into the comprehensive network and will prioritize the most important nodes of the TEN-T, and is to be completed by 2050. Detailed TEN-T port selection criteria can be found in the TEN-T proposal (COM (2011) 650 final/2). The final number of TEN-T ports will depend on the final outcome of the on-going ordinary legislative procedure.
4. Cold ironing o utilizzo di energia elettrica terrestre: operazione in cui le navi si collegano per condividere la fornitura di energia, anziché dover utilizzare i propri generatori a bordo.
Cold ironing or shore side electricity supply: where vessels connect to share for energy supply instead of having to use their on board generators.
5. Tale cifra è superiore se si considerano i posti di lavoro indiretti e dell'indotto.
The figure is higher when considering indirect and induced jobs.

Europe's Seaports 2030

Ports matter – the key facts

- Ports are crucial for the European transport business, for Europe's competitiveness, and have a huge potential for job creation and investment.
- Europe's ports are the gateways to the European continent. 74% of extra-EU goods are shipped through ports. They are equally important for intra-European trade: 37% of the intra-EU freight traffic and 385 million passengers pass by ports every year.
- Over 1200 commercial seaports operate along some 70.000 kilometers of the Union's coasts. Europe is one of the densest port regions worldwide.
- In 2011, around 3.7 billion tons of cargo (more than 60 000 port calls of merchant ships) transited through European ports. Bulk traffic represented 70% of it, containers 18% and Ro-Ro traffic 7%, the rest being other general cargo.
- The EU port industry has a significant economic impact in terms of employment and activity in the port industry itself (direct impacts), down the supply chain (indirect impacts) and in the wider EU economy (induced impacts). There is a wide range of industrial activities – petro-chemical, steel, automotive, energy production and distribution that are located in ports. Ports are also at the heart of economic activity for wider maritime clusters, including shipyards, marine equipment, crane and terminal equipment producers, salvage companies, offshore companies, marine construction firms, dredging firms, naval bases, etc.
- In some cases, e.g. in the Netherlands, the full contribution of ports activities to GDP can reach 3% of total economic activity.
- Port activities contribute directly to employment, inward investment and GDP growth. In the 22 EU maritime states, 2,200 port operators

currently employ around 110,000 port dockers. A much larger labour force serves the port industry covering maintenance and operation of maritime infrastructures, ship operations and services, land transport, logistics activities, cargo services (e.g. freight forwarding and customs broking) etc.. Ports represent 1.5 million direct jobs (See Note 1).

When adding indirect jobs, they represent up to 3 million jobs in the 22 maritime Member States.

- The costs and quality of port services are a major factor for European business. Port costs may account for a significant part of the total costs in the logistics chain. Handling cargo, port dues and port nautical services can account for between 40%- 60% of the total door-to-door logistic costs for business using short sea shipping to transport goods.
 - But Europe's ports face 3 major challenges.
 - A 50% growth of cargo handled in EU ports is predicted by 2030. This growth is an opportunity for economic growth and more jobs: the Commission has estimated that by 2030 between 110 000 and 165 000 new jobs can be created in ports. But Europe's ports need to adapt to handle the increased traffic.
 - The nature of the trade is changing. For example, the new generation of container ships can carry up to 18,000 containers. Placed on trucks, they would stretch in a single line from Rotterdam to Paris.
 - There are very significant performance gaps between Europe's ports. Currently three of the best performing European ports, Antwerp, Hamburg and Rotterdam account for one fifth of all goods arriving into Europe by sea. The performance gap produces huge inefficiencies – longer routes, major traffic detours, longer sea and land trips and finally more transport emissions, more congestion to the detriment of EU citizens and the economy. If nothing is done, this simply will get worse as traffic increases.

Why 319 EU seaports?

The Commission's has identified 319 key European seaports which are essential for the efficient functioning of the internal market and the European economy (See Note 2), (see TEN-T guidelines) of these 83 are recognized as being "core network" ports (See Note 3). The Commission's port review focuses on these 319 ports as a basis for a highly functioning European ports network managing 96% of goods and 93% of passengers which transit through the EU ports.

The major challenges facing our ports

High predicted growth. Even with only modest assumptions of economic growth, port cargo volumes are expected to rise by 50% by 2030 and even more for the fast growing traffic of containers. To cope with the predicted growth, decisions have to be taken today – to have an effect in 5 to 15 years' time. First we need to get the right regulatory framework in place to attract investors and then to allow the necessary time for planning and building work to take place. Implementing major infrastructure projects typically last 15 years. If the EU fails to act today, economic growth will be threatened by congestion risk and very high external costs – in particular in ports cities and regions and their connections with their broad hinterlands.

A structural performance gap in Europe

The efficiency of ports varies greatly around Europe: not all EU ports are performing at the same level and in recent years, there has been a widening gap between ports that have adapted to new logistic and economic requirements and ports that have not followed up. Many European ports perform very well and offer high-level services. But a chain is only as strong as its weakest link: if a few ports do not perform well or fall into structural decline, it affects the functioning of Europe's entire transport network and economy.

- The performance gaps result in traffic detours, longer sea and land trips and finally more transport

emissions and more congestion to the detriment of EU citizens and the economy.

- It has negative impacts on business opportunities of well performing ports which cannot develop short sea shipping links (or feed traffic) towards regions with low performing ports.
- This gap also undermines the efforts of the EU and its Member States to develop short sea shipping as a true alternative to land transport across congested areas.
- Overall the performance gap undermines the efficiency and sustainability of the trans-European transport network and the competitiveness of the European economy as a whole.

The changing nature of shipping

Ports must adapt to changing needs of the industry:

- The size and the complexity of the fleet are increasing: ultra-large container ships appear, but also new types of Ro-Ro ferries and gas-carriers. Bigger ships require higher peak capacity when delivering more cargo or embarking a high number of passengers. For instance "Marco-Polo" owned by CMA, in operation since November 2012, has a capacity of 16,000 containers and a length of 396 m. Maersk has ordered 20 ships for 2015 with a capacity of 18,000 containers. This is the equivalent of a theoretical loaded train of 280 km (distance between Rotterdam and Dusseldorf).
- Deployment of bigger vessels for short sea shipping and feeder services will create new needs in terms of energy efficiency, alternative bunkering fuels and environmental performance (LNG, cold ironing (See Note 4)).
- Recent trends in logistics and distribution systems attract more value added services within a port's area (relevant to the rules for competition within a port and for charging schemes).

- Energy trades are changing: shift from oil and oil refined products towards gas; need for significant gasification facilities in ports; potential volumes of dry biomass and CO2 transport and storage; shore-side electricity supply.

The new proposals

We need to help ports to modernize their service provision, better connect ports, and ensure that all ports are capable of offering the best possible service. This means that those ports lagging behind need to be brought up to speed with the others. This will require a shift in mentality and learning from the good performing ports. The Commission has estimated that this initiative can save the EU economy up to 10 billion Euros by 2030 and reduce port costs by almost 7%.

More efficient ports

The Commission is proposing new, transparent and open procedures to select the providers of port services. There will be rules to prevent possible price abuses by operators with exclusive rights. By ensuring a competitive and open environment in port services and introducing a stronger competitive pressure in those ports where this is not yet the case, operators will be pushed to provide better and more reliable services. This is also identified as one of the priorities of the Single Market Act II. The port proposal applies the freedom to provide services, with no discrimination, as a general principle and brings the port sector in line with other transport modes and the internal market functioning.

For greater customer-focus, the proposal introduces a port users' advisory committee. Details will be left to local circumstances so that local port communities can benefit from better coordination and a healthier business environment. But the port community as a whole will be more customer-oriented and will have all the tools in hand to provide better services to both the ships calling to the port and the hinterland users.

The proposal does not provide particular rules for cargo handling and

passenger services, for which relevant procedures are set in a Directive on the award of concessions (see action 3). Nevertheless, providers of those services will also benefit from a more transparent business environment, with the possibility of participating actively in the better functioning of the port.

Better connections to the hinterland

To be in a position to develop and respond to change, Europe's ports must be better connected across the wider transport network. In the new TEN-T guidelines a network of 319 ports has been identified as being essential to the functioning of the internal market and Europe's economy (83 ports in the core TEN-T network and 239 in the comprehensive network). Together these 319 TEN-T ports are crucial to further optimize European transport by means of modern logistics operations. As the modal nodes at both ends of the Motorways of the Sea, they are also essential to develop short sea shipping as an alternative to land transport in certain regions, notably in the Mediterranean. The Commission estimates that this initiative will generate an increase from 4 to 8% of short sea shipping and create a significant number of new jobs.

These TEN-T ports will generate the added value at EU level and will be complemented by local and regional ports.

Improved framework for investment

The proposal extends the freedom of ports to levy charges and reinforces the need for transparency in public funding. The proposal will give more autonomy to port authorities, in particular regarding the setting of charges and the allocation of resources. By providing port authorities with more autonomy to set and collect the infrastructure charges themselves, they will have

more options for securing good operations in a given port. Furthermore, the proposals provide for more flexibility to take account of the environmen-

tal performance of ports. In the coming years, the environmental performance of ports will be increased by encouraging the use of clean technologies for both ships and port infrastructure. Port authorities must be equipped to address these new challenges.

Greater management autonomy of ports will be balanced by the supervision of an independent authority looking after fair competition and coordination of port developments at national and European levels.

The proposal reinforces the need for transparency in the use of public funding. This will make clear where public money is going and will help to avoid distortions of competition. The more specific transparency rules will allow closer scrutiny of certain practices which exist today. This will encourage private investors who need legal certainty and long-term stability. In times where public resources have become increasingly scarce, additional private investments need to be secured.

Social dialogue: ensuring good working conditions

Without a properly trained workforce and skilled people, ports cannot function. The Commission has estimated that the expected increase in port activity can create approximately 70000 direct new jobs (See Note 5) by 2030. Modern port services and a stable environment must also involve modern organization of work and social provisions. Starting this June, the Commission will create a Social Dialogue Committee for Ports to allow employees and employers to discuss and agree on work-related issues. The Commission will provide a technical and administrative support to the work of this Committee and will evaluate progress in 2016.

The Committee will start its work focusing on the issues of health, safety, training and education. The agreements reached will later be turned into legislation.

The action plan proposed by the Commission

The new legislative proposal on

ports is part of a broader action plan proposed by the Commission. After a long consultation process, the Commission has come up to an initiative which consists of a legislative proposal with focused measures to be adopted by the European Parliament and the Council and eight additional actions that the Commission should undertake in the coming years to address the major challenges facing our ports today:

- Action 1

Use the future corridor structures of the new guidelines for the development of the TEN-T network to identify priority investments under the "Connecting Europe Facility" to connect ports to rail, inland waterways and roads and to encourage ports to provide information on traffic flows which allow a better organization of intermodal logistics.

- Action 2

Strengthen the alignment of transport projects funded under the Structural and Cohesion Funds with the TEN-T, giving priority to projects on port access and hinterland connections. The same investment consistency effort will be made with other sources of EU funding, such as loans available through the EIB and other EU lending facilities.

- Action 3

Check the correct application of the future Directive on concession and public contracts in the port sector. For contracts not covered by these Directives, check that the principles of equal treatment and transparency of the Treaty as interpreted by the Court are applied correctly in the port sector.

- Action 4

Support administrative simplification in ports, turning into practical effect the efforts undertaken with the initiatives on:

- - "Blue Belt" which simplify customs procedures in ports;
- - Harmonized and coherent implementation of "national single windows";

- - "e-maritime" (use of electronic information for the reduction of administrative burden and doing business); and

- - "e-Freight" initiative which aims to facilitate the exchange of information along multimodal logistics chains and which will contribute to improve port efficiency as ports are important multimodal platforms.

- Action 5

Clarify the application of the EU state aid rules in the port sector: the Commission is currently engaged in the modernization of its state aid rules for all economic sectors. The Commission will clarify the notion of aid by the end of 2013 as regards the financing of infrastructures, in particular in view of the evolving case law of the Court of Justice.

- Action 6

Adaptation to change to be discussed as appropriate with the social partners in the framework of the European Social Dialogue: the EU social partners have already agreed rules of procedures and an open joint work program and expect the Committee to be formally established on 19 June 2013. The Commission will provide a support to the work of this Committee and will evaluate progress in 2016.

- Action 7

Promote innovation, monitor performance and examine and discuss human resource needs, including health and safety, training and qualification challenges in EU ports: under the 7th RTD framework programme for transport, the Commission will launch before the end of 2013 two-EU wide projects examining those questions.

- Action 8

Support a more consistent application of environmentally differentiated port infrastructure charges: the Commission will propose principles for environmental charging and promote the exchange of good practices by 2015 (UE Commission Memo13/448, 2013 May 23).