


La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



CIRColazione di qUalità delle MerCI su VETtori nella CaTena logIstIca del prOgramma CIRCUMVECTIO

Newsletter 4



 Testo in italiano. Per la lingua francese, scorrere giù.

All'origine di CIRCUMVECTIO

Il trasporto marittimo rappresenta un pilastro fondamentale per l'economia e la mobilità dell'area di cooperazione del Programma Italia-Francia Marittimo. Nonostante l'area di cooperazione sia attraversata da tre corridoi della Rete trans-europea dei trasporti (Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo e Reno-Alpi) le principali isole, Corsica e Sardegna, ne sono escluse: ciò determina fenomeni di isolamento, a causa della mancanza di infrastrutture di collegamento e di connessioni con i principali assi di comunicazione mediterranei e internazionali.

In coerenza con gli obiettivi del Programma Italia-Francia Marittimo, CIRCUMVECTIO ha realizzato l'architettura di una Cross boarding Area Management Platform (CAMP) per migliorare la mobilità delle merci

a livello transfrontaliero, prestando particolare attenzione ad alcuni dei principali nodi portuali presenti nell'area di riferimento e appartenenti alla Rete TEN-T.

Giunto ormai al termine, dopo quasi tre anni dall'avvio delle attività, CIRCUMVECTIO restituisce al Programma IT-FR Marittimo, a Italia e Francia e alle istituzioni europee, lo Studio su una piattaforma a servizio di tutti gli attori pubblici e privati della catena logistica di filiere all'uopo selezionate, interoperabile con i sistemi attualmente in uso a livello portuale e doganale e in grado di operare anche come Logistics Single Window per una catena logistica integrata e paperless a livello transfrontaliero sia per l'import che per l'export.

Le fasi del progetto

Le attività tecnico-scientifiche, da cui è scaturita la realizzazione dello studio della piattaforma CAMP di CIRCUMVECTIO, sono state articolate in tre fasi principali.

Mappatura e capitalizzazione dei progetti e delle best practice. La Strategia di CIRCUMVECTIO

La prima fase ha realizzato l'attività di **mappatura dei progetti che hanno ideato e/o realizzato strumenti analoghi alla Piattaforma oggetto di studio in CIRCUMVECTIO** cofinanziati dall'Unione europea, soprattutto nel periodo 2007-2013, e l'**individuazione delle best practice** da tenere in considerazione nella definizione dello studio, evidenziandone le principali caratteristiche, nonché i punti di forza e di debolezza.



La **capitalizzazione dei risultati** conseguiti da tali progetti è avvenuta grazie alla definizione della **Strategia di CIRCUMVECTIO** che ha messo in evidenza gli elementi propedeutici ed essenziali alla progettazione della piattaforma e nello specifico: effettuare un'accurata analisi di contesto con un approccio sistemico; porre in essere un approccio demand-oriented e user-friendliness; progettare soluzioni altamente innovative nell'ottica dell'automazione, della standardizzazione e della semplificazione; concepire modalità e permessi di accesso alla piattaforma on-line adatti alle finalità di una piattaforma CAMP; ideare una piattaforma in grado di tracciare e monitorare le merci, di favorire l'intermodalità, la co-modalità, l'efficienza energetica, di ottimizzare la catena logistica in termini di costi, tempi e stoccaggio. Inoltre, la Piattaforma dovrà considerare attentamente elementi quali: l'aggiornamento dei dati e delle informazioni ed evitare la duplicazione degli stessi, la neutralità, la sicurezza, la tutela della privacy, la sostenibilità economica ed ambientale, l'innovazione, la competitività che deve possedere un tale strumento di e-government.

Il coinvolgimento degli operatori. L'analisi AS IS e lo scenario TO BE

La Strategia di CIRCUMVECTIO è, quindi, stata "verificata" in concreto, da un lato, esaminando i sistemi in funzione nell'ambito dei nodi di riferimento

per l'analisi AS IS e, dall'altro, coinvolgendo attivamente gli stakeholder, potenziali utilizzatori della Piattaforma, per la definizione dello scenario TO BE, entrambi propedeutici allo Studio.

In particolare, con il supporto dei Partner scientifici (UNIGE-CIELI e UNIPI-PUSL), i Partner istituzionali hanno organizzato degli incontri finalizzati a identificare la domanda, ossia gli operatori di alcune filiere selezionate, data la loro rilevanza rispetto al territorio di riferimento, al fine di realizzare l'analisi AS IS e definire lo scenario TO BE

I porti oggetto di analisi sono: Savona, Livorno, Olbia e Cagliari, Tolone, Ajaccio e Bastia.

Rispetto ai nodi portuali e retroportuali individuati, sono state identificate le filiere:

- ✓ Savona (automotive e fresh food),
- ✓ Livorno (automotive e fresh food),
- ✓ Olbia e Cagliari (fresh food e minerali),
- ✓ Tolone (agroalimentare, vino e miele),
- ✓ Ajaccio/Bastia (vino e agroalimentare).

Da notare che Tolone, Savona-Vado Ligure, Bastia e tutti i porti della Sardegna sono nodi secondari e terziari dell'area transfrontaliera. Genova e Livorno sono nodi "core" della Rete TEN-T.



La piattaforma "CIRCUMVECTIO"

Nella fase propedeutica allo studio di fattibilità della Piattaforma CAMP, i Partner hanno preso in considerazione i risultati conseguiti dalle attività di mappatura e capitalizzazione dei progetti e delle best practice, di analisi AS IS e scenario TO BE. Inoltre, grazie ai Partner scientifici sono state realizzate le analisi della domanda, del modello gestionale più appropriato e della fattibilità economica. Ciò ha permesso di orientare gli approfondimenti necessari e la progettazione. L'elemento caratterizzante dello studio è rappresentato dal punto di osservazione individuato: esso considera l'intero processo, gli obiettivi di miglioramento, l'intervento informatico e le necessarie iniziative parallele.

Per quanto riguarda l'analisi della domanda, i Partner hanno individuato le filiere più rilevanti a livello di porto e retroporto, ossia:

- Savona (automotive e fresh food),
- Livorno (automotive e fresh food),
- Olbia e Cagliari (fresh food e minerali),

- Tolone (agroalimentare, vino e miele),
- Ajaccio/Bastia (vino e agroalimentare).

Dopodiché sono state intervistate le imprese operanti nell'ambito delle diverse filiere e individuati gli aspetti prioritari da considerare nella successiva fase di progettazione della Piattaforma CAMP: la semplificazione dei processi, la necessità di considerare unitariamente i flussi documentali e i flussi fisici delle merci, la standardizzazione delle procedure, l'evitare la duplicazione delle informazioni, l'interoperabilità, la protezione dei dati sensibili, gli spostamenti intermodali, il tracciamento di merci e mezzi, la prenotazione dei trasporti multimodali o la visibilità dei trasporti possibili.

CIRCUMVECTIO ha quindi studiato e progettato una **Piattaforma CAMP in grado di integrare un network di piattaforme**, a servizio sia degli utenti privati (mittente, destinatario, spedizioniere, Multimodal Transport Operator (MTO), terminalista, società di autotrasporto, società ferroviaria, compagnia marittima o aerea) sia di quelli pubblici (Province, Regioni, Autorità Portuali), consentendo l'integrazione dei flussi fisici e documentali e di supportare la pianificazione di interventi da parte degli enti pubblici competenti. I servizi offerti dalla Piattaforma sono accessibili dalla home page che prevede cinque menu: itinerario; spedizione; modifica prenotazione e invio notifiche (Flussi fisici); PMIS; PCS (Flussi documentali).

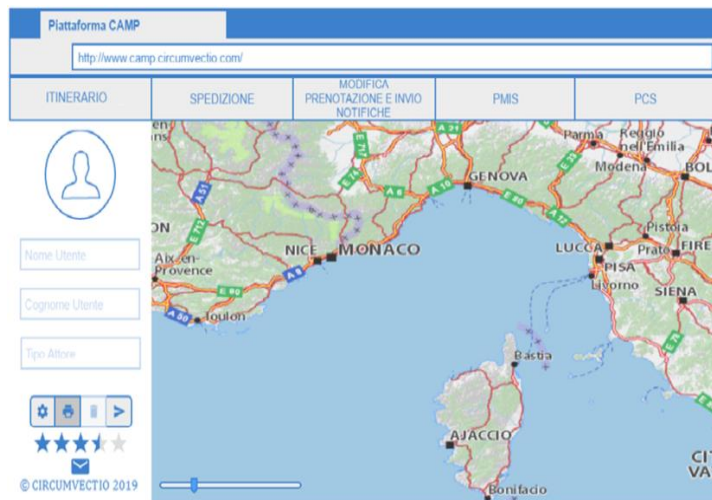


Fig. 1. La Home page della Piattaforma CAMP

In particolare, grazie alla gestione dei flussi documentali la Piattaforma è in grado di:

- trasferire i documenti, prodotti nel porto di export, dal porto di export al porto di import;
- consentire, nei porti non dotati di PCS, la condivisione dei documenti tra i diversi soggetti operanti nel porto.

Inoltre, lo Studio descrive il processo di trasferimento dei documenti tra attori dei porti e attraverso la Piattaforma illustrando le diverse casistiche possibili.

Nel primo caso, i porti di import e di export sono dotati di PCS e la trasmissione dei documenti avviene come illustrato nella figura seguente.

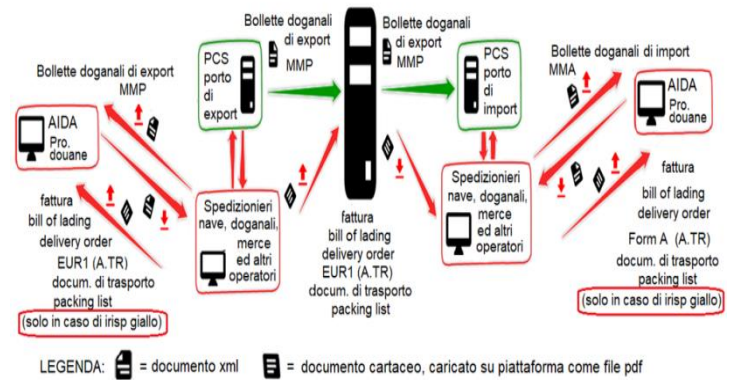


Fig. 2. Schematizzazione della trasmissione dei documenti, tramite la piattaforma, dal porto di export a quello di import, qualora entrambi i porti siano dotati di PCS

Nel secondo caso, i porti di import e di export non sono dotati di PCS; la trasmissione dei documenti avviene come illustrato in fig. 3.

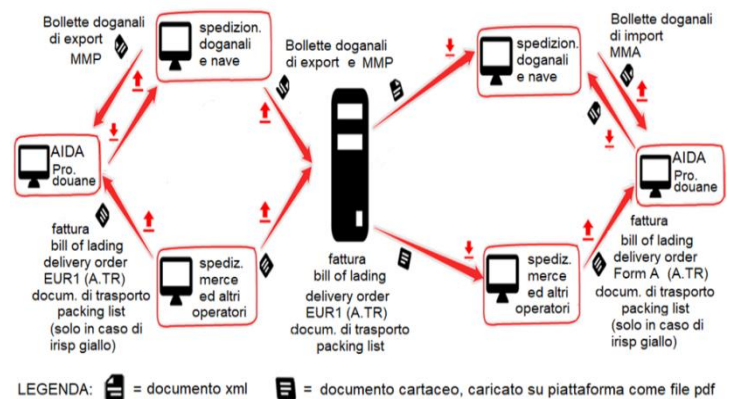


Fig. 3. Schematizzazione della trasmissione dei documenti, tramite la piattaforma, dal porto di export a quello di import, qualora entrambi i porti non siano dotati di PCS

Nel terzo caso, solo il porto di export è dotato di PCS; la trasmissione dei documenti tra attori dei porti e piattaforma avviene come illustrato in fig. 4.

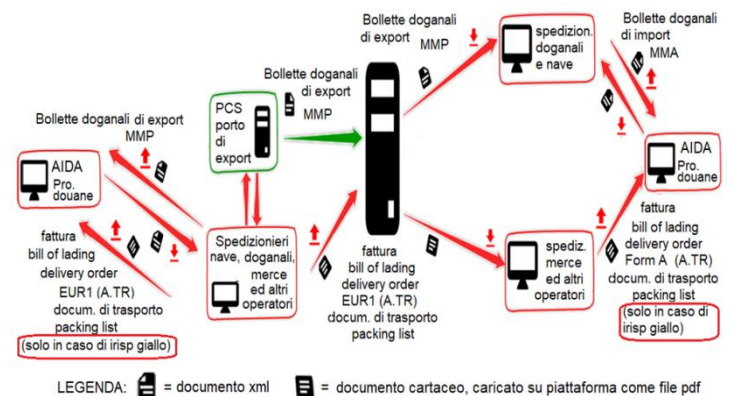
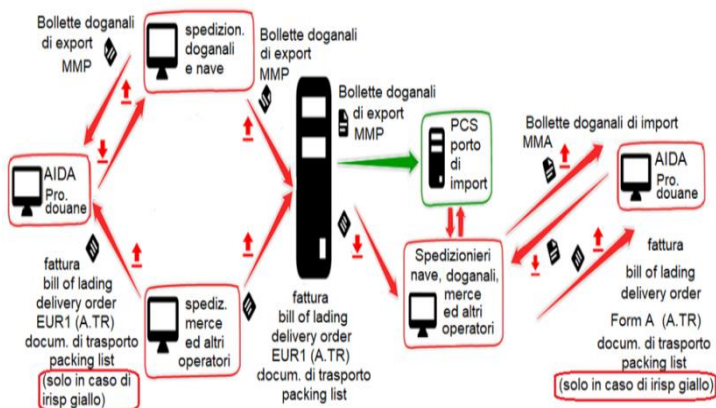


Fig. 4. Trasmissione di documenti tra attori dei porti e piattaforma, porto di export dotato di PCS, porto di import non dotato di PCS

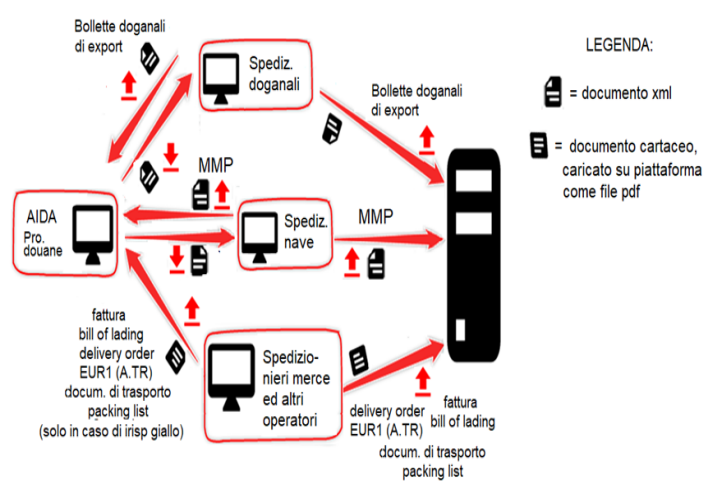
Nel quarto e ultimo caso, il porto di export non è dotato di PCS e il porto di import è dotato di PCS; la trasmissione di documenti tra attori dei porti e piattaforma è schematizzata in fig. 5.



LEGENDA: = documento xml = documento cartaceo, caricato su piattaforma come file pdf

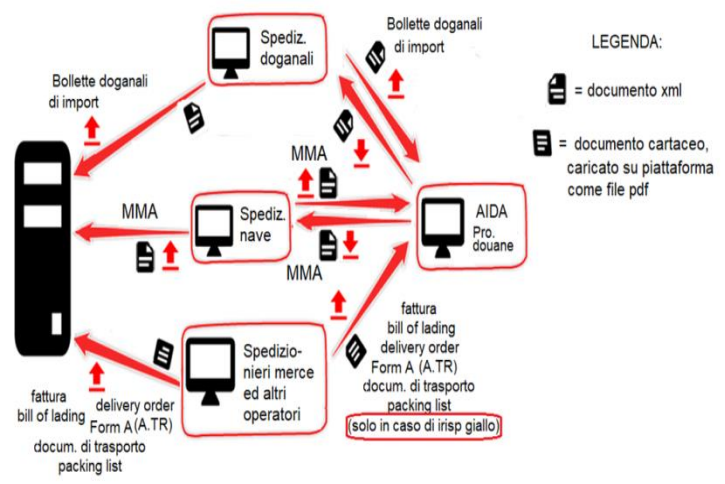
Fig. 5. Trasmissione di documenti tra attori dei porti e piattaforma, porto di export non dotato di PCS, porto di import dotato di PCS

Inoltre, la Piattaforma permette la condivisione dei documenti di export tra gli attori del porto di export, qualora non sia dotato di PCS (fig. 6) e la condivisione dei documenti tra gli attori del porto di import non dotato di PCS (fig. 7).



LEGENDA: = documento xml = documento cartaceo, caricato su piattaforma come file pdf

Fig. 6. Condivisione dei documenti tra gli attori del porto di export non dotato di PCS



LEGENDA: = documento xml = documento cartaceo, caricato su piattaforma come file pdf

Fig. 7. Condivisione dei documenti tra gli attori del porto di import non dotato di PCS

Il menu PCS permette di accedere alle tre schermate principali e di passare da una schermata all'altra. La prima schermata, rappresentata in fig. 8, consente la reindirizzazione ai PCS dei porti di Savona, Genova e Livorno (gli altri porti coinvolti nel progetto non hanno, attualmente, il PCS).

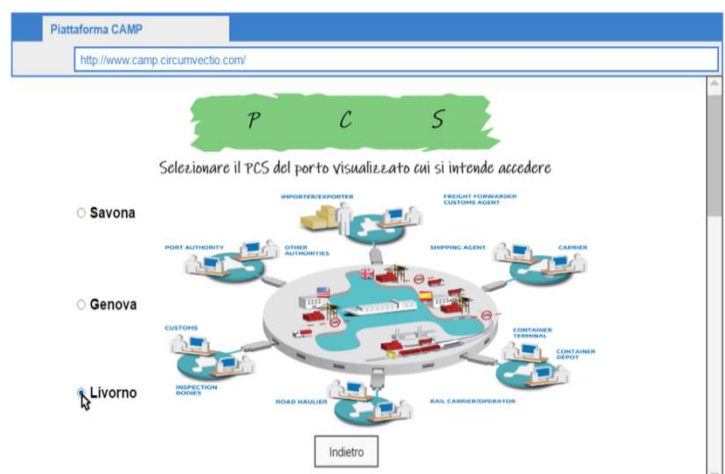


Fig. 8. Prima schermata del menu PCS

Infine, mediante la scrollbar è possibile passare alle due schermate successive, relative all'upload e al download dei documenti (fig. 9 e 10).

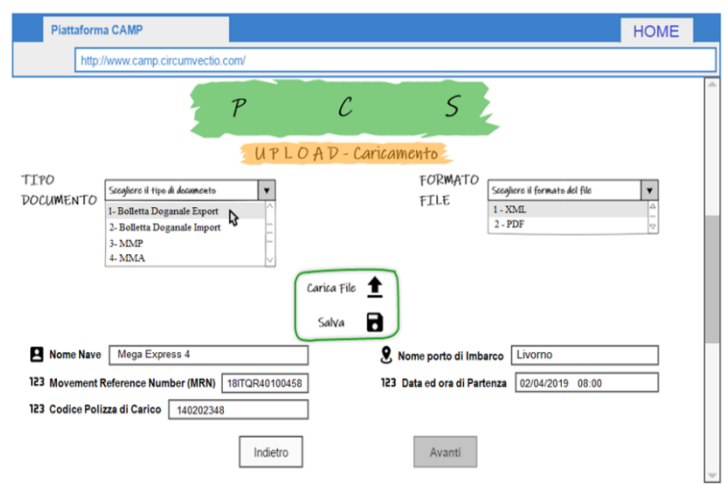


Fig.9. Schermata del menu PCS

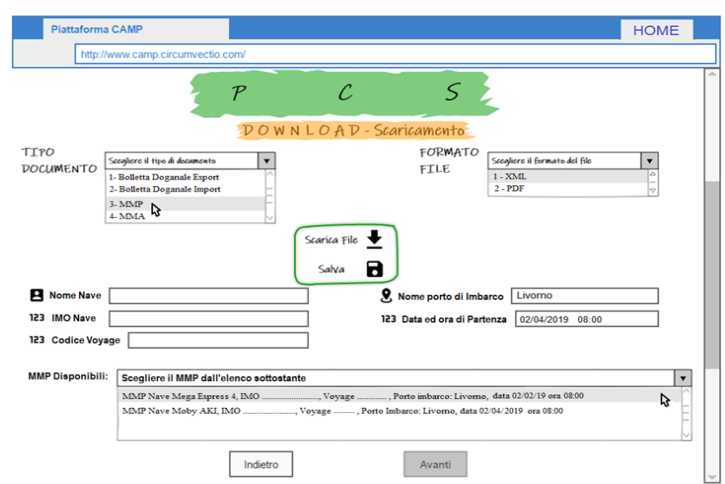
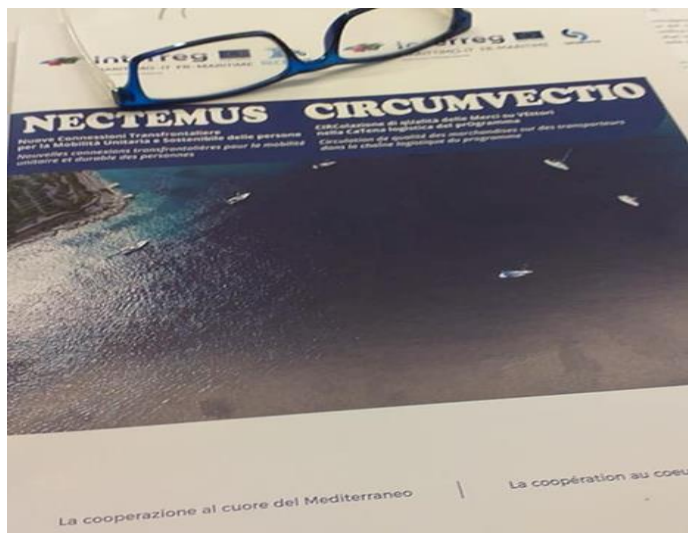


Fig.10. Schermata del menu PCS

L'evento finale: la sinergia dei Progetti CIRCUMVECTIO e NECTEMUS

Il Convegno "Traffico di passeggeri e merci nel Mediterraneo occidentale: le isole come laboratori di intermodalità per lo sviluppo sostenibile" ha rappresentato il momento conclusivo dei progetti CIRCUMVECTIO e NECTEMUS.



L'evento si è svolto a Portoferraio nel suggestivo contesto dell'Isola d'Elba il 13 giugno 2019.

I due progetti, tra loro complementari e sinergici, hanno organizzato congiuntamente l'evento finale, presentando alla platea i risultati ottenuti e definendo un quadro transfrontaliero dettagliato del trasporto marittimo.



CIRCUMVECTIO e NECTEMUS, presentati nell'ambito del I Avviso del Programma Italia-Francia Marittimo, hanno quindi sfruttato le sinergie sviluppatesi nell'arco di oltre due anni di attività, per presentare i risultati conseguiti e favorire una discussione ad ampio raggio

sull'intermodalità e sulle problematiche legate al trasporto passeggeri e merci, con particolare riferimento allo spazio transfrontaliero e alla condizione insulare.



L'insularità, infatti, è caratterizzata da limitazioni oggettive che possono essere però attenuate da servizi più efficaci, sostenibili e orientati alle merci e alla persona.

Gli interventi dei Partner e la discussione che ne è scaturita con gli stakeholder intervenuti hanno evidenziato che i risultati di CIRCUMVECTIO e NECTEMUS forniscono ai decisori politici d'Italia, Francia e dell'Unione europea solide basi orientate a mitigare i divari socioeconomici attualmente esistenti all'interno dello spazio di cooperazione transfrontaliero. Da notare, inoltre, che i due progetti hanno altresì fornito un'ampia gamma di possibili soluzioni ICT in grado di migliorare l'efficienza dei collegamenti intermodali a servizio delle merci e dei passeggeri per una migliore connessione dei nodi secondari e terziari alla Rete TEN-T.



La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



CIRColazione di qUalità delle MerCI su VETtori nella CaTena logIstIca del prOgramma CIRCUMVECTIO

Newsletter 4



Texte en français. Pour le texte en italien, revenez à ci-dessus.

À l'origine de CIRCUMVECTIO

Le transport maritime représente un pilier fondamental pour l'économie et la mobilité de l'espace de coopération du Programme Italie-France Maritime.

Bien que la zone de coopération soit traversée par trois corridors du Réseau Transeuropéen de transport (Méditerranée, Scandinavie-Méditerranée et Rhin-Alpes), les principales îles, la Corse et la Sardaigne, sont exclues: cela conduit à des phénomènes d'isolement, en raison du manque de connexions infrastructurelles et de connexions avec les principaux axes de communication méditerranéens et internationales. Conformément aux objectifs du Programme Italie-France Maritime, CIRCUMVECTIO a créé l'architecture d'une Cross Boarding Management Platform (CAMP) pour améliorer la mobilité des marchandises au niveau transfrontalier,

en accordant une attention particulière à certains des principaux nœuds portuaires de la zone de référence appartenant au réseau RTE-T.

Après presque trois ans depuis le début de ses activités, CIRCUMVECTIO revient au Programme IT-FR Maritime, à l'Italie et à la France ainsi qu'aux institutions européennes, l'Etude sur une plate-forme au service de tous les acteurs publics et privés de la chaîne logistique des filières sélectionnées à cette fin, interopérable avec les systèmes actuellement utilisés au niveau des ports et des douanes et également capable de fonctionner comme Logistic Single Window pour une chaîne logistique intégrée et sans papier au niveau international, soit pour l'importation, soit pour l'exportation.

Phases du projet

Les activités scientifiques qui ont conduit à l'étude de la plate-forme CAMP de CIRCUMVECTIO ont été divisées en trois phases principales.

Cartographie et capitalisation des projets et des bonnes pratiques. La Stratégie de CIRCUMVECTIO

La première phase a réalisé l'activité de cartographie des projets qui ont conçu et/ou mis en œuvre des outils similaires à la Plateforme étudiée par CIRCUMVECTIO cofinancées par l'Union européenne, en particulier pendant la période 2007-2013, et l'identification des meilleures pratiques à considérer pour la définition de l'étude, en soulignant ses principales caractéristiques, ainsi que les forces et faiblesses.



La **capitalisation des résultats** obtenus par ces projets a été réalisée grâce à la définition de la **Stratégie de CIRCUMVECTIO** qui a mis en évidence les éléments préparatoires et essentiels pour la conception de la plateforme et notamment: réaliser une analyse de contexte précise avec une approche systémique; mettre en œuvre une approche demand-oriented et user-friendliness; concevoir des solutions hautement innovantes pour l'automatisation, la normalisation et la simplification; concevoir des modalités et des autorisations d'accès à la plate-forme en ligne adaptées aux besoins d'une plate-forme CAMP; concevoir une plate-forme capable de suivre et de contrôler les marchandises, de promouvoir l'intermodalité, la co-modalité, l'efficacité énergétique, d'optimiser la chaîne logistique en termes de coûts, de temps et de stockage.

La plate-forme devra examiner attentivement des éléments tels que: la mise à jour des données et des informations et éviter la leur duplication, la neutralité, la sécurité, la protection de la privacy, la durabilité économique et environnementale, l'innovation, la compétitivité qu'un outil de e-gouvernement doit posséder.

L'implication des opérateurs. L'analyse AS IS et le scénario TO BE

La Stratégie de CIRCUMVECTIO a, donc, été "vérifiée" concrètement, d'une part, en examinant les

systèmes en fonctionnement dans le cadre des nœuds de référence pour l'analyse AS IS et, d'autre part, en impliquant activement les parties prenantes, utilisateurs potentiels de la Plateforme, dans la définition du scénario TO BE, tous les deux préparatoires à l'Étude.

En particulier, avec le soutien des Partenaires scientifiques (UNIGE-CIELI et UNIPI-PUSL), les Partenaires institutionnels ont organisé des réunions visant à identifier la demande, c'est-à-dire les opérateurs de certaines filières sélectionnées, vue leur importance par rapport au territoire de référence, afin de réaliser l'analyse AS IS et définir le scénario TO BE.

Les ports analysés sont les suivants: Savona, Livorno, Olbia et Cagliari, Toulon, Ajaccio et Bastia.

En ce qui concerne le port et les nœuds portuaires identifiés, les filières qui ont été identifiées sont:

- ✓ Savona (automotive et fresh food),
- ✓ Livorno (automotive et fresh food),
- ✓ Olbia et Cagliari (fresh food et minéral),
- ✓ Toulon (nourriture, vin et miel),
- ✓ Ajaccio/Bastia (vin et nourriture).

On doit souligner que Toulon, Savona-Vado Ligure, Bastia et tous les ports de la Sardaigne sont des nœuds secondaires et tertiaires de la zone transfrontalière. Genova et Livorno sont des nœuds « core » du Réseau RTE-T.



La Plateforme "CIRCUMVECTIO"

Dans la phase préparatoire à l'étude de faisabilité de la Plateforme CAMP, les Partenaires ont pris en considération les résultats obtenus par la cartographie et la capitalisation des projets et des meilleures pratiques, l'analyse AS IS et le scénario TO BE. De plus, grâce aux partenaires scientifiques, l'analyse de la demande, du modèle de gestion le plus approprié et de la faisabilité économique, a été réalisée.

Cela a permis d'orienter les études et la conception. L'élément caractéristique de l'Étude est représenté par le point d'observation identifié: il considère l'ensemble du processus, les objectifs d'amélioration, l'intervention informatique et les initiatives parallèles nécessaires.

En ce qui concerne l'analyse de la demande, les Partenaires ont identifié les chaînes d'approvisionnement les plus pertinentes au niveau des ports, c'est-à-dire:

- Savona (automobile et produits frais),
- Livourne (automobile et produits frais),
- Olbia et Cagliari (aliments frais et minéraux),
- Toulon (agroalimentaire, vin et miel),
- Ajaccio/Bastia (vin et gastronomie).

Ensuite, les entreprises opérant dans les différents secteurs ont été interrogées et on a individué les aspects prioritaires à considérer pour la prochaine phase de conception de la Plateforme CAMP: la simplification des processus, la nécessité de considérer les flux documentaires et physiques des marchandises dans leur ensemble, la standardisation des procédures, la prévention de la duplication des informations, l'interopérabilité, la protection des données sensibles, les mouvements intermodaux, le suivi des marchandises et des véhicules, la réservation des transports multimodaux ou la visibilité des transports possibles.

CIRCUMVECTIO a donc étudié et imaginé une **Plateforme CAMP capable d'intégrer un réseau de plateformes**, desservant à la fois les utilisateurs privés (chargeur, destinataire, expéditeur, opérateur de transport multimodal, opérateur de terminal, transporteur routier, compagnie ferroviaire, compagnie maritime ou aérienne) et les utilisateurs publics (provinces, régions, autorités portuaires), permettant ainsi l'intégration des flux physiques et documentaires et soutenant la programmation des interventions par les organismes publics compétents. Les services offerts par la Plateforme sont accessibles depuis la home page, qui comprend cinq menus: itinéraire; expédition; changement de réservation et envoi de notifications (flux physiques); PMIS; PCS (flux documentaires).

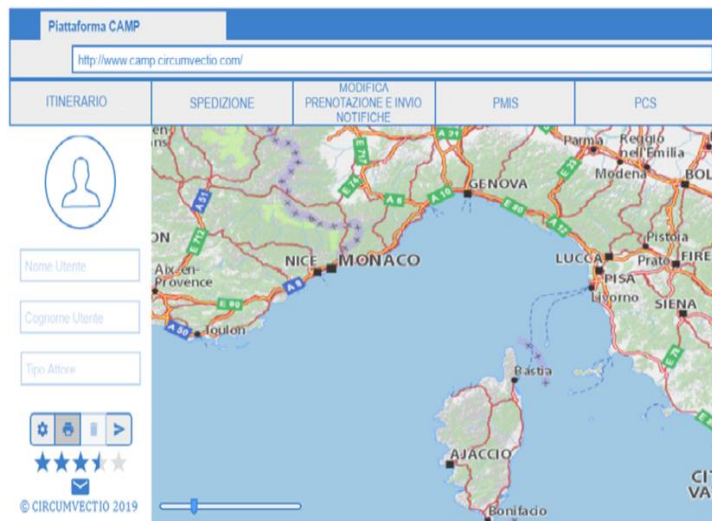


Fig. 1. Home page de la Plateforme CAMP

En particulier, grâce à la gestion des flux de documents, la Plateforme est en mesure de:

- transférer les documents produits dans le port d'exportation, du port d'exportation au port d'importation;
- permettre, dans les ports sans PCS, le partage de documents entre les différents acteurs du port.

En outre, l'étude décrit le processus de transfèrement des documents entre les acteurs portuaires et par la plate-forme en illustrant les différents cas possibles.

Dans le premier cas, les ports d'importation et d'exportation sont équipés de PCS et la transmission des documents s'effectue comme indiqué dans la figure ci-dessous.

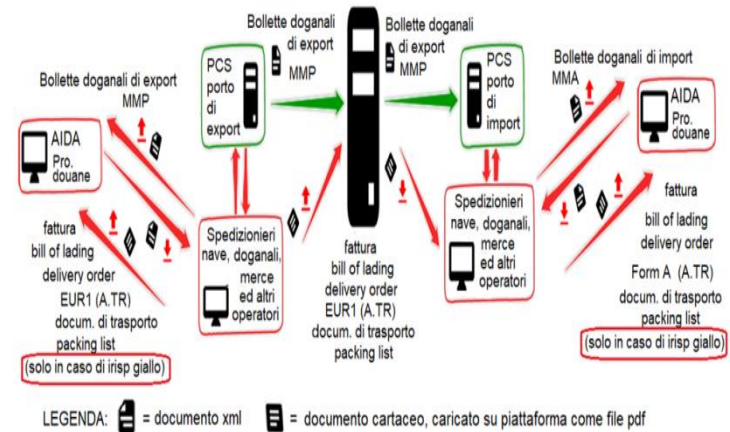


Fig. 2. Schéma de la transmission des documents, via plate-forme, du port d'exportation au port d'importation, si les deux ports sont équipés de PCS.

Dans le deuxième cas, les ports d'importation et d'exportation ne sont pas équipés de PCS; la transmission des documents a lieu comme indiqué dans la figure 3.

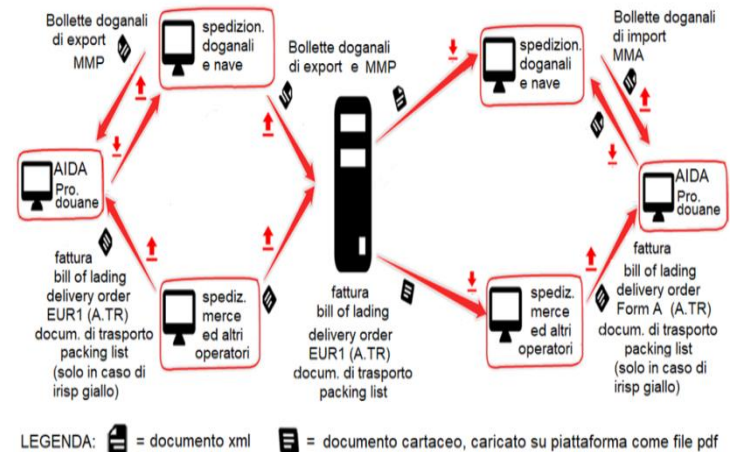


Fig. 3. Schéma de la transmission des documents, via plate-forme, du port d'exportation au port d'importation, si les deux ports ne sont pas équipés de PCS.

Dans le troisième cas, seul le port d'exportation est équipé de PCS; la transmission des documents entre les acteurs des ports et la plate-forme a lieu comme illustré à la figure 4.

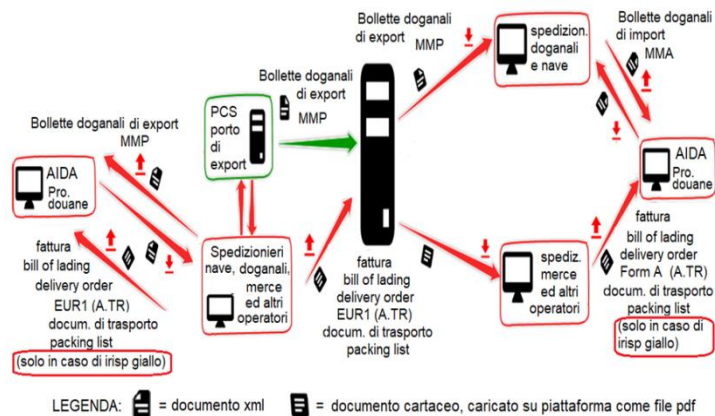


Fig. 4. Transmission de documents entre les acteurs portuaires et la plate-forme, port d'exportation équipé de PCS, port d'importation non équipé de PCS

Dans le quatrième et dernier cas, le port d'exportation n'est pas équipé de PCS et le port d'importation est équipé de PCS; la transmission des documents entre les acteurs des ports et la plate-forme est représentée dans la figure 5.

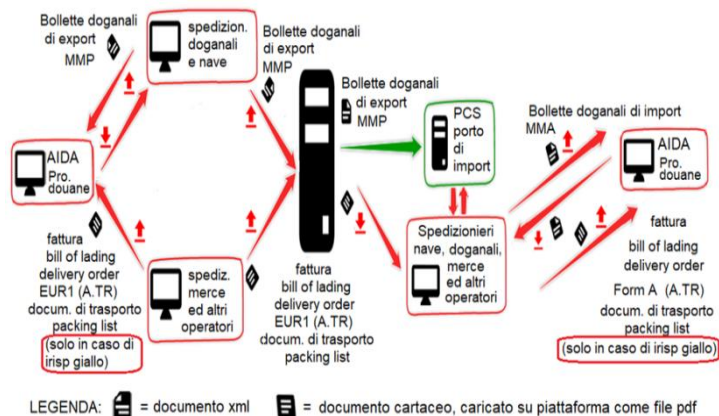


Fig. 5. Transmission de documents entre les acteurs portuaires et la plate-forme, port d'exportation non équipé de PCS, port d'importation équipé de PCS

De plus, la Plateforme permet le partage des documents d'exportation entre les acteurs du port d'exportation, s'il n'est pas équipé de PCS (fig. 6) et le partage des documents entre les acteurs du port d'importation non équipé de PCS (fig. 7).

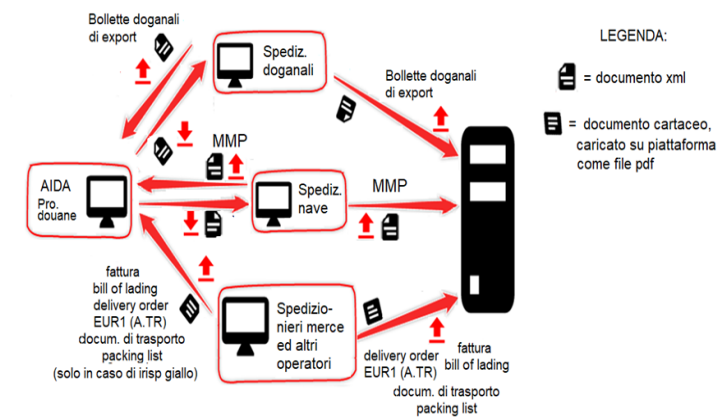


Fig. 6. Partage de documents entre les acteurs du port d'exportation non équipés de PCS

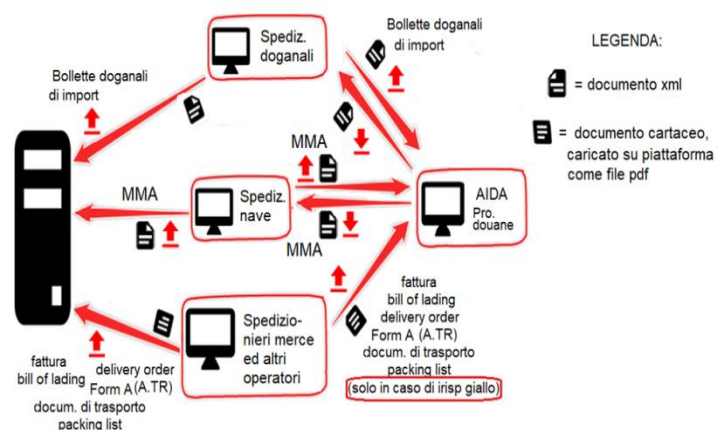


Fig. 7. Partage des documents entre les acteurs du port d'import sans le PCS

Le menu PCS permet d'accéder aux trois écrans principaux et de basculer entre eux. Le premier écran, illustré à la fig. 8, permet de rediriger les ports de Savona, Genova et Livorno vers le PCS (les autres ports impliqués dans le projet ne disposent pas actuellement du PCS).

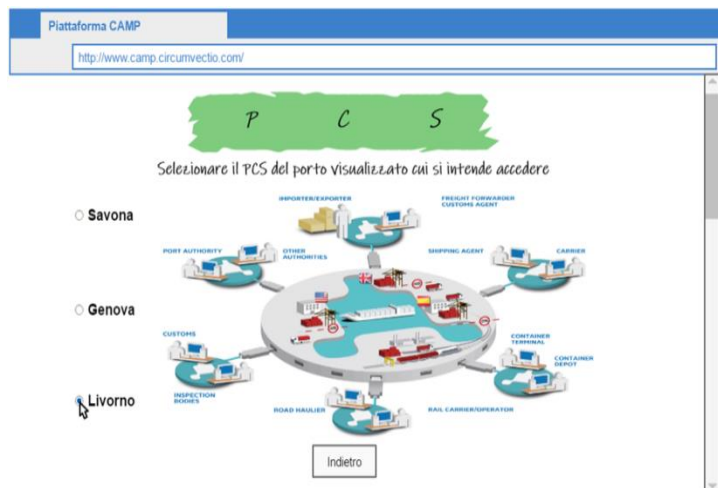


Fig. 8. Premier écran du menu PCS

Enfin, à l'aide de la barre de défilement, il est possible de passer aux deux écrans suivants, relatifs au chargement et au téléchargement des documents (fig. 9 et 10).

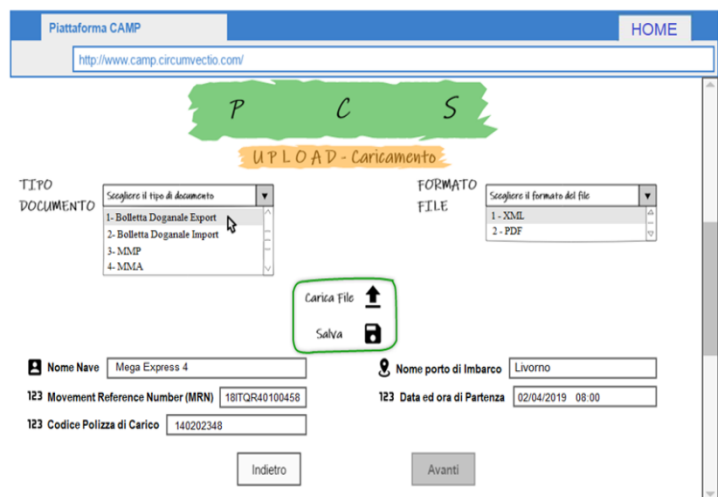


Fig.9. Schermata del menu PCS

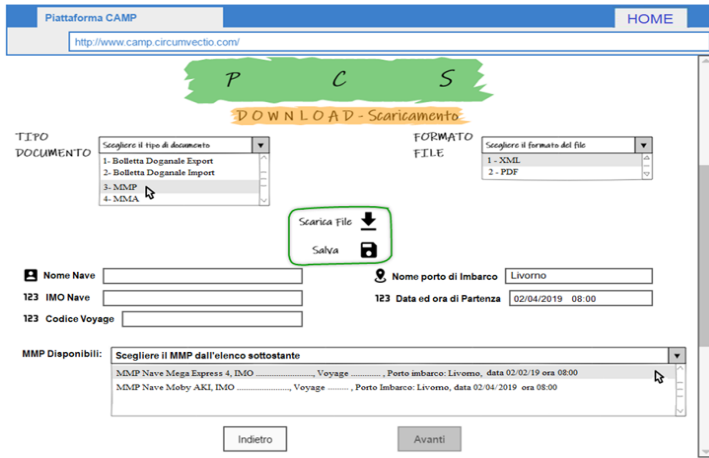
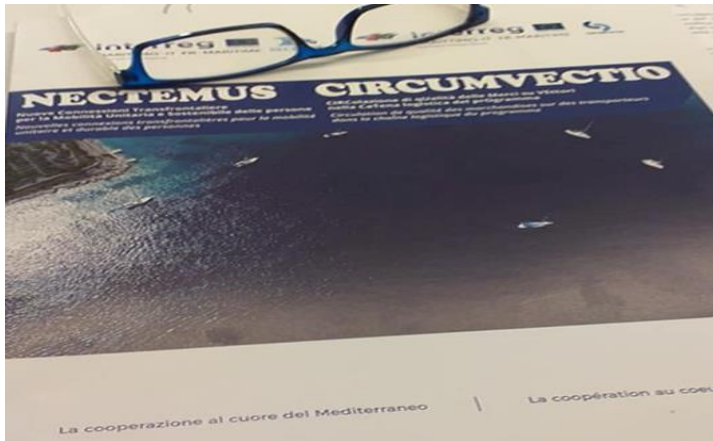


Fig.10. Ecran du menu PCS

L'événement final: la synergie des projets CIRCUMVECTIO et NECTEMUS

La conférence "Trafic des passagers et des marchandises dans la Méditerranée occidentale: les îles comme laboratoires intermodaux pour le développement durable" a été le dernier moment des projets CIRCUMVECTIO et NECTEMUS.



L'événement a eu lieu à Portoferraio, dans le contexte évocateur de l'île d'Elbe, le 13 juin 2019.

Les deux projets, complémentaires et synergiques, ont organisé conjointement l'événement final, présentant les résultats au public et définissant une image transfrontalière détaillée du transport maritime.



CIRCUMVECTIO et NECTEMUS, présentés dans le cadre du premier Avis du Programme Italie-France Maritime, ont donc exploité les synergies développées au cours de plus de deux années d'activité, pour présenter les résultats obtenus et développer un large débat sur l'intermodalité et les problèmes liés au transport des passagers et des marchandises, en particulier en ce qui concerne l'espace transfrontalier et la situation insulaire.



En effet, l'insularité est caractérisée par des limitations objectives qui peuvent être atténuées par des services plus efficaces, durables et axés sur la personne.

Les interventions des partenaires et les discussions qui sont émergées avec les parties prenantes ont montré que les résultats de CIRCUMVECTIO et NECTEMUS fournissent aux décideurs politiques en Italie, en France et dans l'Union européenne une base solide visant à réduire les écarts socio-économiques existant actuellement dans le domaine de la coopération transfrontalière. Il convient en outre de noter que les deux projets ont également fourni un large choix de solutions TIC possibles pour améliorer l'efficacité des connexions intermodales pour le fret et les passagers afin de mieux relier les nœuds secondaires et tertiaires au réseau RTE-T.



La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



CIRCUMVECTIO

CIRColazione di qUalità delle Mercì su VETtori nella CaTena logIstica del prOgramma

Per maggiori informazioni consultate il sito di progetto al seguente indirizzo

<http://interreg-maritime.eu/it/web/circumvectio/progetto>

oppure scrivete a

Jacopo.Riccardi@regione.liguria.it

Pour de plus amples informations, veuillez consulter la page web du projet à l'adresse suivante

<http://interreg-maritime.eu/it/web/circumvectio/progetto>

ou écrivez à

Jacopo.Riccardi@regione.liguria.it



