

# OBSERVATORIO DE LA LOGISTICA EN ESPAÑA





# OBSERVATORIO DE LA LOGISTICA EN ESPAÑA

El presente estudio denominado “Observatorio de la Logística en España” comprende una recopilación y análisis de datos y evaluación de indicadores relacionados con el sector logístico español. El objetivo del Observatorio es plasmar el estado del mencionado sector logístico español y aportar un conocimiento eficiente para su planificación y gestión.

El Observatorio de la Logística ha sido desarrollado por el Centro de Innovación del Transporte, CENIT que ha desarrollado los aspectos relacionados con el mercado de las empresas logísticas, la estructura empresarial logística, la estructura de costes y el mercado de las infraestructuras logísticas y el Centro Nacional de Competencia en logística Integral que ha desarrollado la sección dedicada a I+D+I.

Este estudio se realiza por encargo de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.





# Índice

<b>0</b>	<b>Introducción y objetivos</b>	<b>1</b>
0.1	Metodología	2
0.1.1	Obtención de datos	2
0.1.2	Gestión de Datos	2
0.1.3	Análisis de datos	2
0.1.4	Redacción de informes	2
0.1.5	Difusión	2
0.2	Agentes Involucrados	2
0.2.1	Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento	3
0.2.2	Centro de Innovación del Transporte, CENIT y Centro Nacional de Competencia en Logística Integral, CNC-LOGISTICA.	3
0.2.3	Sector Logístico	3
<b>1</b>	<b>Mercado de las Empresas Logísticas. Oferta, demanda y cobertura geográfica. Servicios</b>	<b>4</b>
Indicador 1	La cobertura geográfica del tejido empresarial logístico	6
Indicador 2	Las actividades primarias de las empresas logísticas	10
Indicador 3	Los servicios ofertados por las empresas	16
Indicador 4	La segmentación del mercado y el tamaño de las empresas.	21
Indicador 5	La facturación y aportación al PIB de las empresas logísticas.	30
<b>2</b>	<b>Estructura Empresarial Logística</b>	<b>47</b>
Indicador 6	El inmovilizado material de las empresas logísticas (vehículos y almacenes)	48
Indicador 7	El Personal (fijo y subcontratado) de las empresas Logísticas	56
<b>3</b>	<b>Estructura de Costes</b>	<b>61</b>
Indicador 8	Los costes operativos. Distribución de costes.	63

Indicador 9	El Gasto por capítulos Financieros en función del tamaño de la empresa	68
<b>4</b>	<b>Infraestructuras Logísticas</b>	<b>70</b>
4.1	Mercado de las Infraestructuras Logísticas. Oferta y cobertura geográfica. Servicios y tarifas.	70
Indicador 10	Número de centros de transporte y logística	71
Indicador 11	Superficie existente y planificada de los centros de transporte y logística	74
Indicador 12	Tipologías de SUPERFICIE en los centros de transporte y logística	77
Indicador 13	Inversión en los centros logísticos y de transporte	83
Indicador 14	Empleo	86
Indicador 15	Empresas instaladas	89
<b>5</b>	<b>La I+D+I en logística</b>	<b>92</b>
5.1	Fondos y programas destinados al I+D+I en el ámbito nacional y europeo, en el periodo 2006-2010, con aplicación a la logística	92
5.1.1	Programas Europeos de apoyo a la I+D+I	94
5.1.2	Programas Nacionales. Plan Nacional I+D+I	100
5.2	Proyectos de I+D+I en logística	106
5.2.1	Proyectos Programas Europeos	106
5.2.2	Proyectos Programas Nacionales	112
5.3	Publicaciones en revistas científicas	114
5.4	Líneas estratégicas de desarrollo de I+D+I en el futuro	118
	<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>123</b>
	<b>ANEJOS</b>	<b>124</b>
1.	Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI)	124
2.	Encuestas Opinòmetre	127
3.	Base de Datos de Proyectos de I+D+I	132
4.	Web of Knowledge (WoK)	422

## 5. POSIBLES MEJORAS DEL OBSERVATORIO DE LA LOGÍSTICA

## Índice de Tablas

Tabla 1	Segmentación del número de empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	7
Tabla 2	Segmentación de las actividades primarias de las empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	11
Tabla 3	Porcentajes de actividades primarias por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	12
Tabla 4	Porcentajes de actividades primarias por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	13
Tabla 5	Porcentajes de los servicios ofertados por las empresas logísticas. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011)	16
Tabla 6	Porcentajes de clientes a los que se les ofrece un determinado servicio. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011)	19
Tabla 7	Segmentación del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	22
Tabla 8	Porcentajes del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	23
Tabla 9	Porcentajes del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	24
Tabla 10	Distribución del número de empleados por Comunidades Autónomas	28
Tabla 11	Segmentación de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	31
Tabla 12	Porcentajes de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	32



Tabla13	Porcentajes de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	33
Tabla14	PIB, ingresos de Explotación y ratio de relación	35
Tabla 15	Distribución de los ingresos de explotación por Comunidades Autónomas	37
Tabla 16	Porcentajes de facturación por tipo de servicio. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria Encuestas Opinòmetre (2011).	37
Tabla 17	Cuartiles del Inmovilizado Material. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	48
Tabla 18	Deciles del Inmovilizado Material. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	49
Tabla 19	Porcentajes de costes por servicio ofrecido. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011)	63
Tabla 20	Porcentajes de capítulos financieros en función del número de empleados de la empresa. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).	68
Tabla 21	Número de CTL's existentes y en desarrollo o planificados. ACTE 2010	72
Tabla 22	Superficie existente y planificada o en desarrollo. ACTE 2010	75
Tabla 23	Superficies Ofertadas y Ocupadas de cada Infraestructura. Encuesta Opinòmetre (2011)	80
Tabla 24	Tarifas promedio de alquiler venta y servicios comunes, según tipologías de superficies. Encuestas Opinòmetre (2011)	82
Tabla 25	Datos disponibles de alquiler venta y servicios comunes, según tipologías de superficies. Encuestas Opinòmetre (2011)	82
Tabla 26	Inversiones en los CTL. ACTE 2010	84
Tabla 27	Empleo Directo logístico y empleo directo generado por los CTL. ACTE 2010	87
Tabla 28	Empresas logísticas y empresas totales instaladas en los CTL. ACTE 2010	90
Tabla 29	Programas de apoyo a la I+D+I y puntos de información de los programas	93
Tabla 30	Datos de financiación Programa INNPACTO 2010 (incluido ampliación del crédito) y los programas de anualidades anteriores, cifras en Millones de Euros.	103
Tabla 31	Comparación Global Convocatorias, cifras en Millones de Euros.	105
Tabla 32	Número de Proyectos por programa de financiación	106

Tabla 33	Ocurrencias encontradas por palabra clave.	107
Tabla 34	Resumen de participación española en Sexto y Séptimo programa Marco. Datos hasta 2010.	108
Tabla 35	Proyectos por tema y área dentro de 7º Programa Marco	110
Tabla 36	Socios con mayor número de participaciones en proyectos del 7º Programa Marco en Logística	111
Tabla 37	Entidades españolas con mayor número de participaciones en 7º Programa Marco	112
Tabla 38	Proyectos financiados en el ámbito de la convocatoria de Movilidad Sostenible 2008. Ministerio de Fomento.	112
Tabla 39	Proyectos financiados en logística convocatoria de transporte e Infraestructuras (2008). Ministerio de Fomento	113
Tabla 40	Líneas estratégicas de desarrollo de I+D+I en Logística. Agenda Estratégica de Logistop.	120
Tabla 41	Empresas logísticas encuestadas por Opinòmetre (2011).	127
Tabla 42	Infraestructuras logísticas que han dado respuesta a la encuesta. Opinòmetre (2011).	131

## Índice de Ilustraciones

Ilustración 1	Agentes Involucrados en el Observatorio de la Logística .....	3
Ilustración 2	Segmentación del número de empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).....	8
Ilustración 3	Porcentajes del número de empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).....	8
Ilustración 4	Segmentación de las actividades primarias de las empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).....	14
Ilustración 5	Porcentajes de actividades primarias por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).....	14
Ilustración 6	Porcentajes de los servicios ofertados por las empresas logísticas. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011) .....	17
Ilustración 7	Actividades primarias de las empresas encuestadas según SABI (Registro Mercantil) .....	18
Ilustración 8	Actividades primarias de las empresas encuestadas según SABI (Registro Mercantil) .....	18
Ilustración 9	Porcentajes de clientes a los que se les ofrece un determinado servicio. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011) .....	19
Ilustración 10	Segmentación del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). .....	25
Ilustración 11	Porcentajes del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). .....	26
Ilustración 12	Curva de Lorenz para el acumulado de empleados en función del acumulado de empresas (2009).....	27
Ilustración 13	Porcentaje de empleados de las empresas logísticas con más número de empleados (2009).....	27
Ilustración 14	Segmentación de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).....	34

Ilustración 15	Porcentajes de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).....	34
Ilustración 16	Agregación de los ingresos de explotación.....	35
Ilustración 17	Curva de Lorenz para el acumulado de ingresos de explotación en función del acumulado de empresas (2009 .....	36
Ilustración 18	Porcentajes de facturación por tipo de servicio. Encuestas Opinòmetre (2011).....	38
Ilustración 19	Distribución de frecuencias de la facturación de transporte y distribución. Encuestas Opinòmetre (2011).....	39
Ilustración 20	Distribución de frecuencias de la facturación de transporte y distribución. Encuestas Opinòmetre (2011).....	40
Ilustración 21	Distribución de frecuencias de la facturación de manipulación. Encuestas Opinòmetre (2011).....	41
Ilustración 22	Distribución de frecuencias de la facturación de gestión de stocks. Encuestas Opinòmetre (2011).....	42
Ilustración 23	Distribución de frecuencias de la facturación de gestión de pedidos. Encuestas Opinòmetre (2011).....	43
Ilustración 24	Distribución de frecuencias de la facturación de trámites administrativos. Encuestas Opinòmetre (2011).....	44
Ilustración 25	Distribución de frecuencias de la facturación acabado de producots. Encuestas Opinòmetre (2011).....	45
Ilustración 26	Cuartiles del Inmovilizado Material. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). .....	49
Ilustración 27	Deciles del Inmovilizado Material. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). .....	50
Ilustración 28	Porcentajes de almacenes en alquiler y propios. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuesta Opinòmetre (2011.....	51
Ilustración 29	Porcentajes de superficies de almacenes en alquiler y propios. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuesta Opinòmetre (2011 .....	52
Ilustración 30	Porcentajes totales de vehículos en propiedad y subcontratados. Encuestas Opinòmetre (2011).....	53
Ilustración 31	Porcentajes de vehículos respecto del total, según tipos de vehículos. Encuestas Opinòmetre (2011).....	54
Ilustración 32	Número total de empleados para empresas tipo distribuidor. Encuestas Opinòmetre (2011).....	56
Ilustración 33	Número total de empleados para empresas tipo Operador Logístico. Encuestas Opinòmetre (2011).....	57

Ilustración 34	Número total de empleados para empresas tipo almacenes. Encuestas Opinòmetre (2011).....	57
Ilustración 35	Número total de empleados para empresas tipo otros. Encuestas Opinòmetre (2011).....	58
Ilustración 36	Porcentajes de Distribución de Empleados por categorías. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria) (2009). Encuestas Opinòmetre (2011).....	58
Ilustración 37	Porcentajes de Distribución de Empleados por categorías. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria) (2009). Encuestas Opinòmetre (2011).....	59
Ilustración 38	Porcentajes totales por tipo de contrato. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria) (2009). Encuestas Opinòmetre (2011).....	60
Ilustración 39	Porcentajes de Costes Operativos por servicio ofrecido. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011). .....	64
Ilustración 40	Porcentajes de Costes Operativos por Actividad. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011). .....	65
Ilustración 41	Porcentajes del Coste total en relación con la facturación. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011). .....	66
Ilustración 42	Porcentajes de costes por capítulos financieros en función del número de empleados de la empresa. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). .....	69





## 0 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El presente estudio ofrece la oportunidad de evaluar el estado del sector logístico en España y es un paso inicial para la creación de un observatorio en el ámbito de la logística. Es una herramienta de la que se carece en España en la actualidad, y de la que se pueden obtener beneficios importantes para todos los sectores involucrados en la cadena logística. Para lograr dicho cometido, el objetivo principal del Observatorio de Logística es la definición y evaluación de indicadores logísticos que reflejen objetivamente dicho estado de la logística en España.

Un mejor conocimiento de las necesidades, deficiencias y fortalezas de la cadena logística, conlleva una mejor toma de decisiones en su planificación estratégica y en su gestión, lo cual repercute en beneficio de todos. Por ello, se propone la creación de este ente, como propulsor del conocimiento continuo del sector logístico en España y los beneficios que esto aporta.

Las empresas logísticas incluidas en el estudio son aquellas que desarrollan actividades de transporte y de almacenaje conjuntamente, además de otras posibles actividades suplementarias, y que además tienen la actividad del transporte o la actividad de almacenamiento como su actividad primaria. Se incluyen empresas de transporte terrestre (carretera y ferrocarril), de transporte marítimo y de transporte aéreo.

Se ha utilizado la base de datos Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI), que incluye todas las empresas españolas con un año o más de balance de cuentas y cuyos datos se obtienen del registro mercantil. Se ha implementado una búsqueda booleana para que las empresas seleccionadas en el estudio coincidan con la definición adquirida del párrafo anterior. La especificación de la búsqueda y de los filtros en SABI está detallada en el Anejo referente al sistema SABI.

Los empresarios individuales o autónomos (salvo los navieros) no tienen obligación de inscribirse en el Registro Mercantil, si bien pueden hacerlo de forma voluntaria, por lo que este tipo de empresas quedan parcialmente excluidas del estudio.

Aunque algunas de estas empresas están incluidas en el estudio, en realidad no es el perfil de empresa que más interesa para analizar el tejido empresarial logístico principalmente por dos razones:

- En primer lugar porque el carácter multi operacional de la logística dificulta que un autónomo pueda desarrollar todas estas actividades, y por ello, las empresas logísticas que no son sociedades mercantiles se presumen muy escasas. No obstante, los autónomos dedicados a la logística, frecuentemente trabajan como subcontratados de empresas logísticas que son sociedades mercantiles y que están inscritas en el Registro Mercantil. Por lo tanto, una parte importante de los autónomos dedicados a la logística, están indirectamente incluidos en el estudio.
- En segundo lugar, porque las empresas con menos de 10 empleados (en la que se incluyen los autónomos) no suponen un peso representativo en facturación ni en número de empleados (menos de un 10% del total), debido a que se trata de un sector en el que las grandes empresas aglutinan la mayoría de la facturación y del número de empleados.



## 0.1 Metodología

### 0.1.1 Obtención de datos

El observatorio debe contactar con los agentes involucrados y obtener información sobre el funcionamiento de la cadena logística.

La finalidad de esta recopilación es la determinación de indicadores de referencia que informen sobre el estado de la logística en España, por ello, se fija como objetivo recopilar todo tipo de información que posibilite la mencionada evaluación de indicadores, abarcando distintas temáticas e involucrando distintos sectores. Los temas y los sectores que se quieren estudiar se detallan posteriormente.

### 0.1.2 Gestión de Datos

Los datos obtenidos deben almacenarse correctamente en una base de datos que permita la realización de búsquedas, categorización de los datos, búsqueda por sectores, etc. Se propone que la aportación de información a esta base de datos sea continua y que se actualice el análisis periódicamente. Su estructura debe posibilitar el análisis estadístico posterior, y la comparación de datos entre anualidades.

La base de datos debe recoger además de los datos obtenidos, las fuentes de las que provienen, así como los agentes consultados que no han aportado ningún tipo de información.

### 0.1.3 Análisis de datos

La información almacenada en la base de datos se analiza estadísticamente, mediante el paquete informático SPSS u otro equivalente.

Las tareas a desarrollar en este paquete son: a) calcular los parámetros estadísticos propios de la estadística descriptiva para los datos/indicadores, b) estimar correlaciones entre datos/indicadores y c) estimar la tendencia anual de cada indicador.

### 0.1.4 Redacción de informes

Como resultado de la recopilación de los datos y de sus análisis se desarrolla el presente informe en el que se muestra los datos obtenidos más relevantes, las evaluaciones de indicadores efectuadas y los resultados del análisis estadístico realizado.

### 0.1.5 Difusión

La difusión de los resultados obtenidos por el Observatorio de la Logística se propone mediante de los siguientes canales: a) publicación del informe redactado por el Observatorio (versión impresa y digital) b) difusión en Congresos Nacionales vinculados con la Logística, c) difusión en revistas de divulgación científica vinculadas con la logística, d) difusión vía email a los agentes involucrados y e) difusión en página web.

## 0.2 Agentes Involucrados

Los agentes involucrados que intervienen en el observatorio se comentan a continuación.

### 0.2.1 Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento

La Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento debe supervisar tanto los informes como la difusión de estos. La Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento es la entidad que financia el proyecto del Observatorio y por lo tanto, tiene la propiedad de la base de datos del Observatorio de la Logística y de los informes y análisis fruto del estudio del Observatorio.

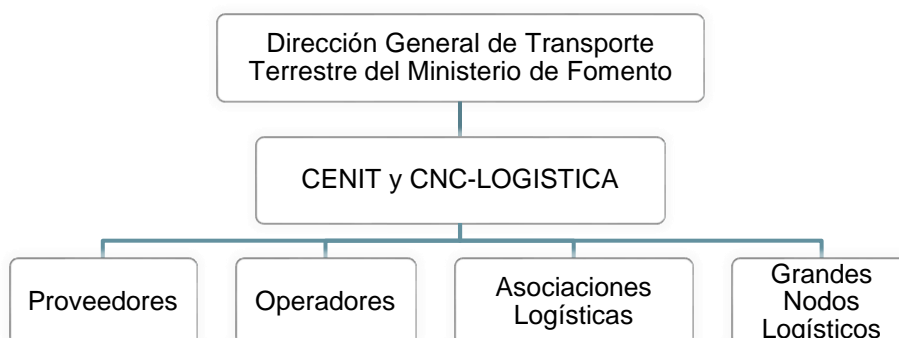
### 0.2.2 Centro de Innovación del Transporte, CENIT y Centro Nacional de Competencia en Logística Integral, CNC-LOGISTICA.

El Centro de Innovación del Transporte, CENIT y el Centro Nacional de Competencia en Logística Integral, CNC-LOGISTICA son los encargados de la recolección de los datos como representante de la Administración Pública, del análisis estadístico de estos datos, de la redacción del informe que resume los resultados del anterior análisis y de la difusión de dicho informe.

### 0.2.3 Sector Logístico

El sector logístico es el proveedor de datos que se recopilan en la base de datos. Los agentes que se propone consultar son: a) proveedores, b) transportistas, c) operadores logísticos, d) asociaciones logísticas (ACTE, Centro Español de Logística) y e) grandes nodos del sector Logístico (puertos, aeropuertos, grandes terminales ferroviarias, grandes centros logísticos).

**Ilustración 1 Agentes Involucrados en el Observatorio de la Logística**



## 1 MERCADO DE LAS EMPRESAS LOGÍSTICAS. OFERTA, DEMANDA Y COBERTURA GEOGRÁFICA. SERVICIOS

Este apartado tiene como objetivo determinar qué ofrece el sector logístico español. Se propone estudiar indicadores relacionados con:

- La cobertura geográfica del tejido empresarial logístico.
- Las actividades primarias de las empresas logísticas.
- Los servicios ofertados por las empresas logísticas.
- La segmentación del mercado y el tamaño de las empresas logísticas.
- La facturación y aportación al PIB de las empresas logísticas.

El resultado esperado es obtener, para cada comunidad autónoma, un inventario del número de empresas logísticas que actúan en cada una de estas zonas y la caracterización de las mencionadas empresas.

El conocimiento de la cobertura geográfica del tejido empresarial logístico y los servicios ofertados y demandados, permite relacionar la oferta y la demanda de servicios con los flujos de transporte de mercancías y con la oferta de infraestructuras logísticas, detectar anomalías en la cobertura nacional de servicios ofertados y verificar la existencia de zonas/corredores especializados en algún tipo de servicio logístico en concreto.

Por otra parte, el conocimiento de la segmentación del mercado y de la facturación de las empresas logísticas, permite identificar los agentes/empresas clave para la adopción de medidas de mejora de la cadena logística, y los beneficios, tanto para el sector público como para el privado, que aporta la aplicación de medidas a distintas empresas.

---

Las empresas logísticas incluidas en el estudio son aquellas que desarrollan actividades de transporte y de almacenaje conjuntamente, además de otras posibles actividades suplementarias, y que además tienen la actividad del transporte o la actividad de almacenamiento como su actividad primaria. Se incluyen empresas de transporte terrestre (carretera y ferrocarril), de transporte marítimo y de transporte aéreo.

Se ha utilizado la base de datos Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI), que incluye todas las empresas españolas con un año o más de balance de cuentas y cuyos datos se obtienen del registro mercantil. Se ha implementado una búsqueda booleana para que las empresas seleccionadas en el estudio coincidan con la definición adquirida del párrafo anterior. La especificación de la búsqueda y de los filtros en SABI está detallada en el Anejo referente al sistema SABI.

Los empresarios individuales o autónomos (salvo los navieros) no tienen obligación de inscribirse en el Registro Mercantil, si bien pueden hacerlo de forma voluntaria, por lo que este tipo de empresas quedan parcialmente excluidas del estudio.

Aunque algunas de estas empresas están incluidas en el estudio, en realidad no es el perfil de empresa que más interesa para analizar el tejido empresarial logístico principalmente por dos razones:

- En primer lugar porque el carácter multi operacional de la logística dificulta que un autónomo pueda desarrollar todas estas actividades, y por ello, las empresas logísticas que no son sociedades mercantiles se presumen muy escasas. No obstante, los

autónomos dedicados a la logística, frecuentemente trabajan como subcontratados de empresas logísticas que son sociedades mercantiles y que están inscritas en el Registro Mercantil. Por lo tanto, una parte importante de los autónomos dedicados a la logística, están indirectamente incluidos en el estudio.

- En segundo lugar, porque las empresas con menos de 10 empleados (en la que se incluyen los autónomos) no suponen un peso representativo en facturación ni en número de empleados (menos de un 10% del total), debido a que se trata de un sector en el que las grandes empresas aglutinan la mayoría de la facturación y del número de empleados.

## INDICADOR 1 LA COBERTURA GEOGRÁFICA DEL TEJIDO EMPRESARIAL LOGÍSTICO

1. ESTADO DEL ARTE 

Este indicador se ha usado en el estudio “Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España” con buenos resultados.
2. MOTIVACIÓN 

Conocer el reparto de la oferta logística en el territorio español e identificar desigualdades territoriales, lo cual permite la toma de mejores decisiones en la planificación nacional del tejido logístico.
3. DEFINICIÓN 

Número de empresas logísticas en cada comunidad autónoma.

### 4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Se ha realizado el análisis de la cobertura geográfica de un total de 2652 empresas dedicadas a la logística, activas en la actualidad, con un año de balance consolidado (como mínimo). La selección de las empresas logísticas se ha llevado a cabo mediante una búsqueda booleana en el sistema SABI. Los resultados se muestran en las siguientes tablas e ilustraciones.

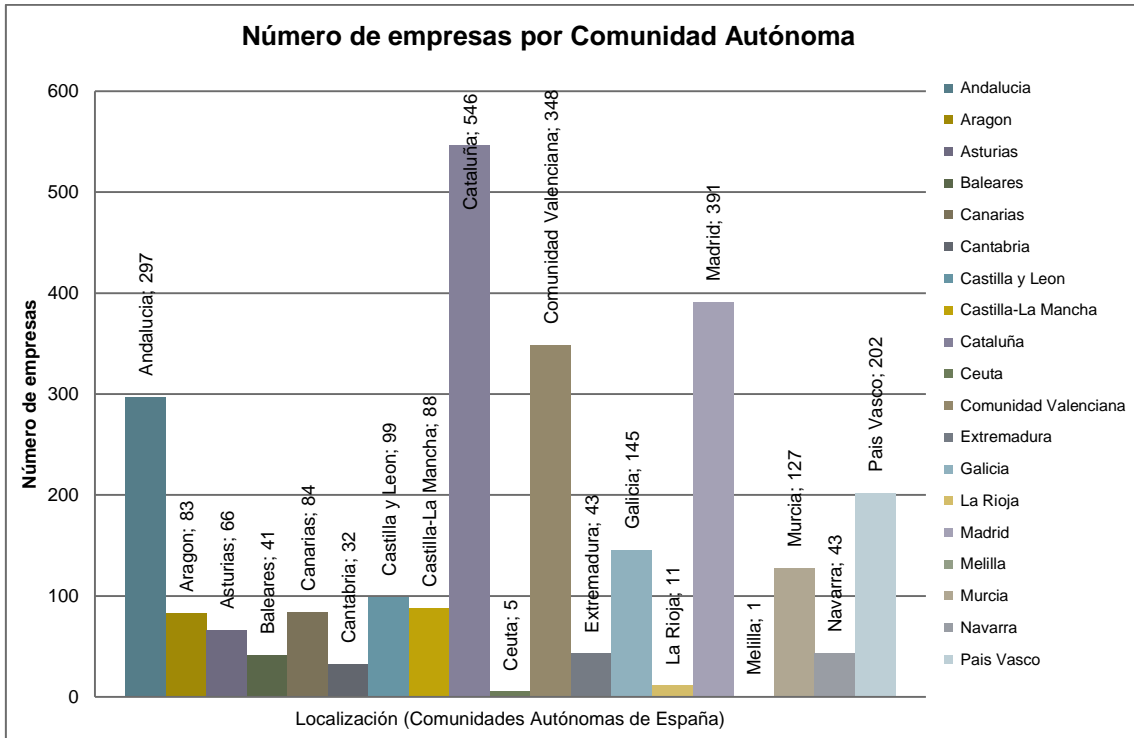
Segmentación

En la siguiente tabla se muestran el número de empresas que corresponden a cada Comunidad Autónoma.

**Tabla 1 Segmentación del número de empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Localización (Comunidades Autónomas)	Nº de empresas	Porcentaje
Andalucía	297	11,2%
Aragón	83	3,13%
Asturias	66	2,49%
Baleares	41	1,55%
Canarias	84	3,17%
Cantabria	32	1,21%
Castilla y León	99	3,73%
Castilla-La Mancha	88	3,32%
Cataluña	546	20,59%
Ceuta	5	0,19%
Comunidad Valenciana	348	13,12%
Extremadura	43	1,62%
Galicia	145	5,47%
La Rioja	11	0,41%
Madrid	391	14,74%
Melilla	1	0,04%
Murcia	127	4,79%
Navarra	43	1,62%
País Vasco	202	7,62%
Todo	2.652	100%

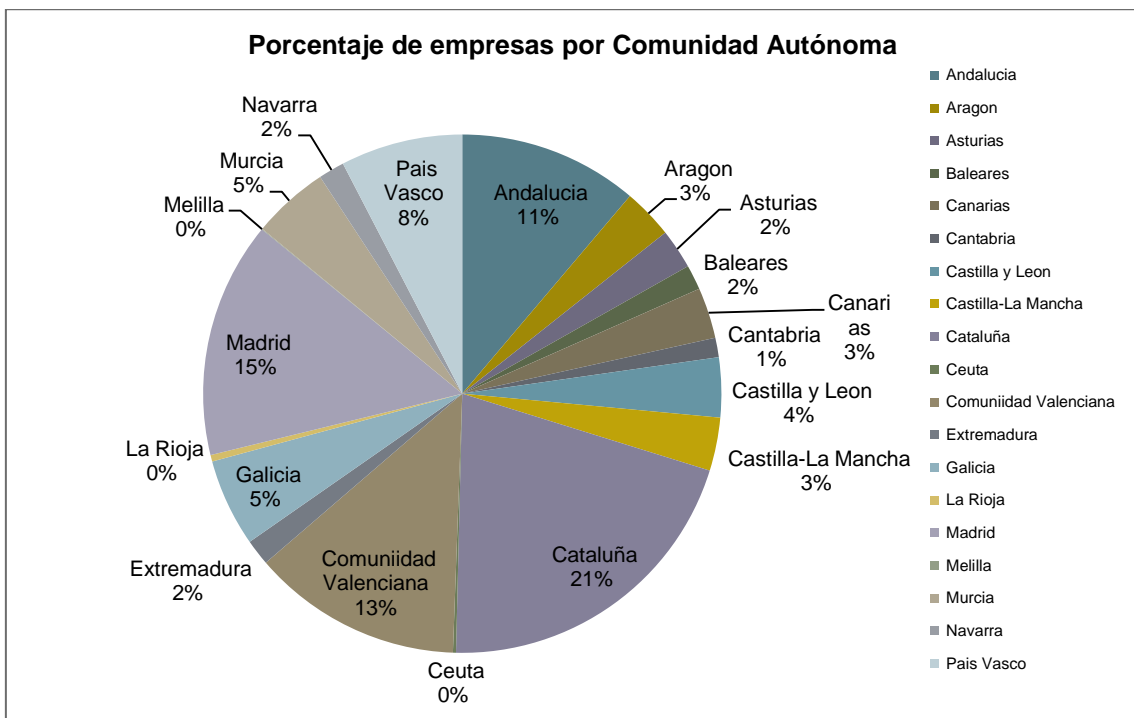
Ilustración 2 Segmentación del número de empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Año 2010



n.d.: No disponible

Las Comunidades Autónomas de Cataluña, Madrid, Comunidad Valenciana, Andalucía y País Vasco, se destacan del resto, superando todas ellas las 200 empresas por zona.

Ilustración 3 Porcentajes del número de empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Año 2010



Las 4 Comunidades Autónomas con más empresas logísticas (Cataluña, Madrid, Comunidad Valenciana y Andalucía) tienen aproximadamente el 60% del total de las empresas logísticas en España.

Las 7 Comunidades Autónomas con más empresas logísticas (Cataluña, Madrid, Comunidad Valenciana, Andalucía, País Vasco, Galicia y Murcia) superan el 75% del total de las empresas logísticas en España.

Se puede comentar que el tejido empresarial logístico no se distribuye de forma homogénea en el territorio español, puesto que el 60% de las empresas logísticas se distribuyen en únicamente 4 Comunidades Autónomas (21% del total de C.C.A.A.).

## 5. METODOLOGÍA

Los datos obtenidos de las fuentes citadas en el punto siguiente, se categorizan por comunidades autónomas, mediante búsquedas y filtros apropiados en la base de datos SABI. Se han incluido en la muestra aquellas empresas dedicadas al transporte (aéreo, terrestre o marítimo) y al almacenamiento de mercancías, que tienen la actividad del transporte o la actividad del almacenamiento como actividades primarias, y que están activas en la actualidad. Posteriormente se realiza una segmentación de las empresas españolas en función de su localización (Comunidad Autónoma).

Operaciones realizadas:
-------------------------

Segmentación con localización y número de empresas
--

## 6. FUENTES

- Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).



## INDICADOR 2 LAS ACTIVIDADES PRIMARIAS DE LAS EMPRESAS LOGÍSTICAS

### 1. ESTADO DEL ARTE

Este indicador no se ha utilizado anteriormente en otros estudios. Se han realizado estudios sobre los servicios ofertados, pero no sobre la actividad primaria o principal de las empresas logísticas.

### 2. MOTIVACIÓN

Conocer las actividades que son prioritarias para el buen funcionamiento de las empresas logísticas, y por lo tanto, la manera específica en la que se debe actuar para la mejora de cada una de ellas. No sólo es importante conocer los servicios y actividades ofertados, también cuál de estas actividades es la primaria (o principal).

### 3. DEFINICIÓN

Actividad primaria de cada empresa dedicada a la logística, clasificadas por C.C.A.A.

### 4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Se ha realizado el análisis de las actividades primarias desarrolladas por un total de 2652 empresas dedicadas a la logística, activas en la actualidad, con un año de balance consolidado (como mínimo). La selección de las empresas logísticas se ha llevado a cabo mediante una búsqueda booleana en el sistema SABI. Los resultados se muestran en las siguientes tablas e ilustraciones.

### Segmentación

En la siguiente tabla se muestran el número de empresas que corresponden a cada rango de actividades primarias y a cada Comunidad Autónoma.

**Tabla 2 Segmentación de las actividades primarias de las empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Localización	Actividades Primarias (CNAE 2009)				Todo
	49 Transporte terrestre	50 Transporte marítimo	51 Transporte aéreo	52 Almacenamiento	
Andalucía	139	6	0	152	297
Aragón	50	0	0	33	83
Asturias	32	3	0	31	66
Baleares	23	0	0	18	41
Canarias	39	3	3	39	84
Cantabria	14	2	0	16	32
Castilla y León	59	0	1	39	99
Castilla-La Mancha	51	0	0	37	88
Cataluña	277	10	5	254	546
Ceuta	1	1	0	3	5
Comunidad Valenciana	184	12	2	150	348
Extremadura	17	0	0	26	43
Galicia	75	7	0	63	145
La Rioja	5	0	0	6	11
Madrid	193	15	6	177	391
Melilla	0	0	0	1	1
Murcia	71	3	0	53	127
Navarra	24	0	0	19	43
País Vasco	107	10	0	85	202
Todo	1.361	72	17	1.202	2.652

Tabla 3 Porcentajes de actividades primarias por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).

Localización(Comunidades Autónomas)	Actividades primarias(CNAE 2009)				Todo
	49Transporte terrestre	50 Transporte marítimo	51 Transporte aéreo	52Almacenamiento	
Andalucía	10,21%	8,33%	0,00%	12,65%	11,20%
Aragón	3,67%	0,00%	0,00%	2,75%	3,13%
Asturias	2,35%	4,17%	0,00%	2,58%	2,49%
Baleares	1,69%	0,00%	0,00%	1,50%	1,55%
Canarias	2,87%	4,17%	17,65%	3,24%	3,17%
Cantabria	1,03%	2,78%	0,00%	1,33%	1,21%
Castilla y León	4,34%	0,00%	5,88%	3,24%	3,73%
Castilla-La Mancha	3,75%	0,00%	0,00%	3,08%	3,32%
Cataluña	20,35%	13,89%	29,41%	21,13%	20,59%
Ceuta	0,07%	1,39%	0,00%	0,25%	0,19%
Comunidad Valenciana	13,52%	16,67%	11,76%	12,48%	13,12%
Extremadura	1,25%	0,00%	0,00%	2,16%	1,62%
Galicia	5,51%	9,72%	0,00%	5,24%	5,47%
La Rioja	0,37%	0,00%	0,00%	0,50%	0,41%
Madrid	14,18%	20,83%	35,29%	14,73%	14,74%
Melilla	0,00%	0,00%	0,00%	0,08%	0,04%
Murcia	5,22%	4,17%	0,00%	4,41%	4,79%
Navarra	1,76%	0,00%	0,00%	1,58%	1,62%
País Vasco	7,86%	13,89%	0,00%	7,07%	7,62%
Todo	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

De la anterior tabla se extrae que los porcentajes de transporte terrestre y de almacenamiento son muy similares para una misma Comunidad Autónoma. Ello significa, que existe un balance territorial entre las empresas logísticas dedicadas al transporte terrestre y al almacenamiento, que se compensa a nivel de Comunidad autónoma.

En cambio, el transporte aéreo se concentra en Comunidades Autónomas con grandes aeropuertos, y los porcentajes no se asemejan a los de otras actividades logísticas en la misma Comunidad Autónoma.

El transporte aéreo tampoco tiene porcentajes similares a otras actividades logísticas en la misma Comunidad Autónoma, y se desarrolla en zonas con importantes puertos de mercancías, a excepción de la Comunidad de Madrid, que presenta un elevado número de empresas de transporte marítimo que operan en puertos españoles, pero que tienen sede en la capital.

-Observatorio de la Logística en España-

**Tabla 4 Porcentajes de actividades primarias por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Localización(Comunidades Autónomas)	Actividades primarias(CNAE 2009))				Todo
	49 Transporte terrestre	50 Transporte marítimo	51 Transporte aéreo	52 Almacenamiento	
Andalucía	46,8%	2,02%	0%	51,18%	100%
Aragón	60,24%	0%	0%	39,76%	100%
Asturias	48,48%	4,55%	0%	46,97%	100%
Baleares	56,1%	0%	0%	43,9%	100%
Canarias	46,43%	3,57%	3,57%	46,43%	100%
Cantabria	43,75%	6,25%	0%	50%	100%
Castilla y León	59,6%	0%	1,01%	39,39%	100%
Castilla-La Mancha	57,95%	0%	0%	42,05%	100%
Cataluña	50,73%	1,83%	0,92%	46,52%	100%
Ceuta	20%	20%	0%	60%	100%
Comunidad Valenciana	52,87%	3,45%	0,57%	43,1%	100%
Extremadura	39,53%	0%	0%	60,47%	100%
Galicia	51,72%	4,83%	0%	43,45%	100%
La Rioja	45,45%	0%	0%	54,55%	100%
Madrid	49,36%	3,84%	1,53%	45,27%	100%
Melilla	0%	0%	0%	100%	100%
Murcia	55,91%	2,36%	0%	41,73%	100%
Navarra	55,81%	0%	0%	44,19%	100%
País Vasco	52,97%	4,95%	0%	42,08%	100%
Todo	51,32%	2,71%	0,64%	45,32%	100%

Obsérvese que los porcentajes de transporte marítimo siempre son menores al 5% del total transportado en la misma C.C.A.A., a excepción de Cantabria.

Los porcentajes para el transporte aéreo siempre son menores al 4% del total transportado en la misma C.C.A.A.

Los porcentajes de transporte terrestre y almacenamiento oscilan entre el 40% y el 60% en la mayoría de las C.C.A.A.

Ilustración 4 Segmentación de las actividades primarias de las empresas por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).

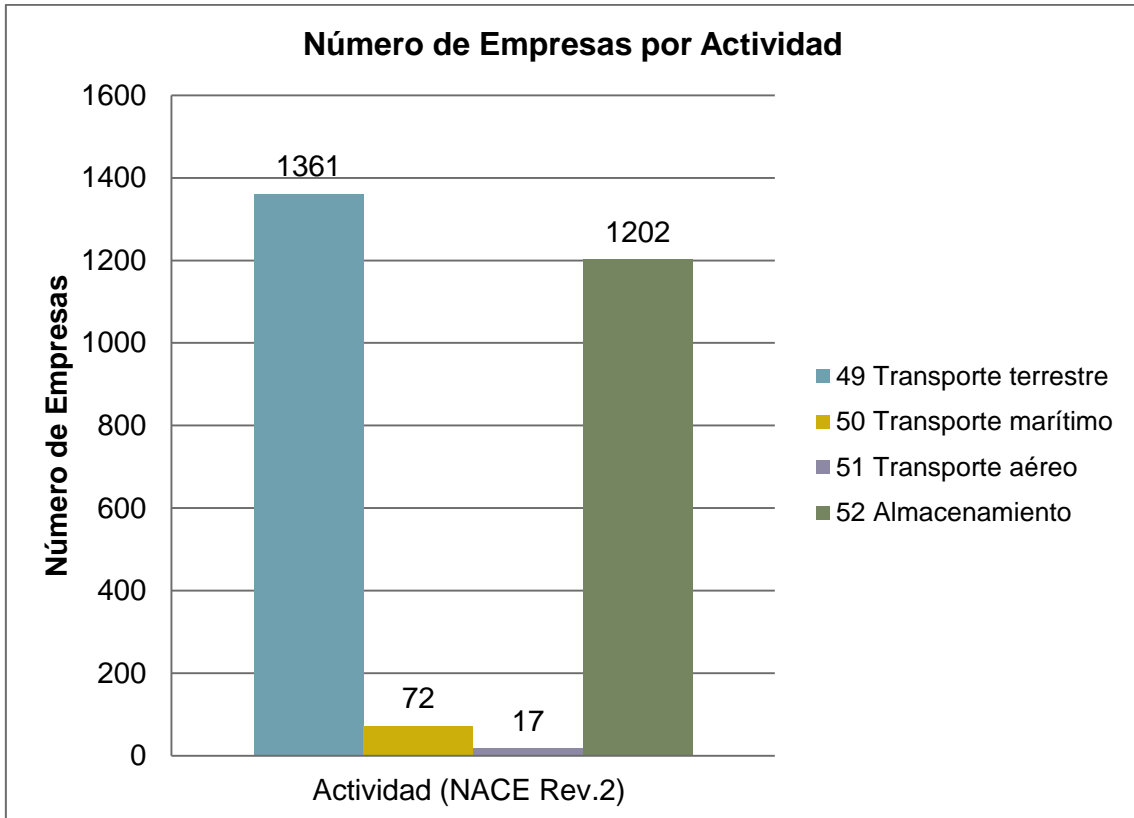
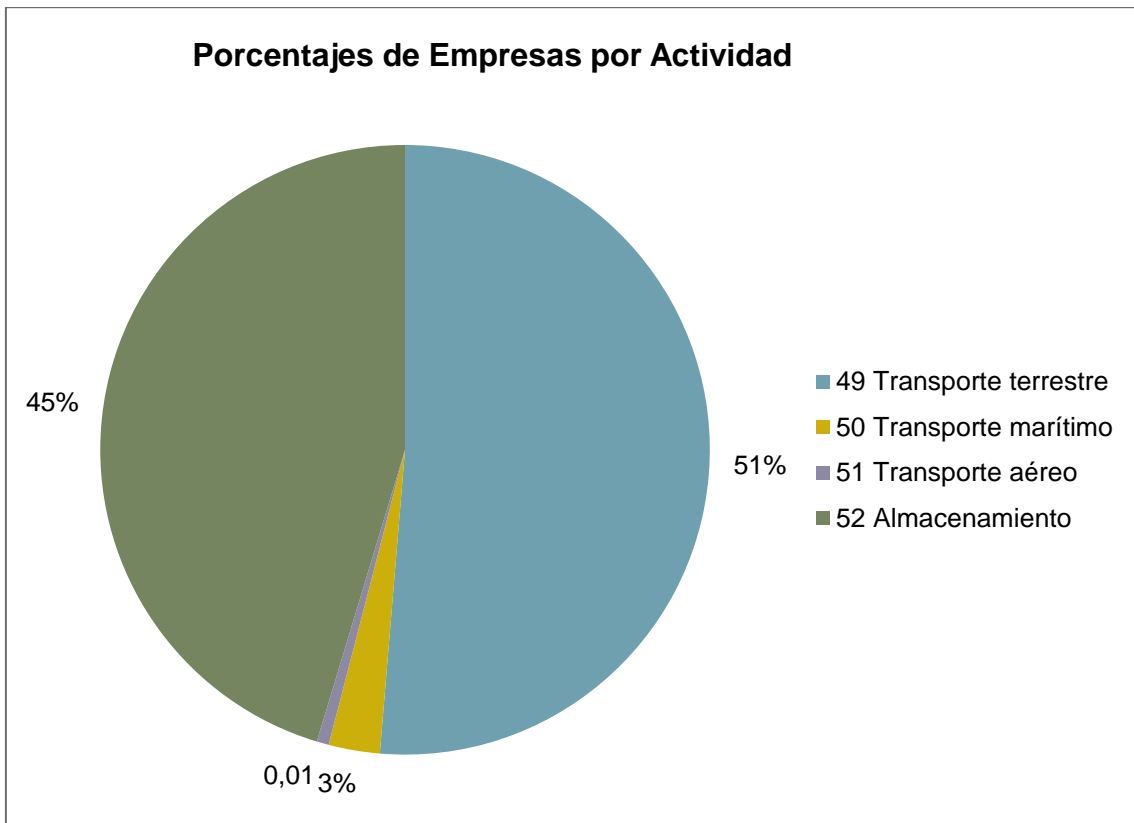


Ilustración 5 Porcentajes de actividades primarias por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).



Se puede observar que las actividades primarias más frecuentes en las empresas logísticas son el transporte terrestre y el almacenamiento, ambas muy por encima del transporte marítimo y del transporte aéreo.

## 5. METODOLOGÍA

Los datos obtenidos de las fuentes citadas en el punto siguiente, se categorizan por comunidades autónomas, mediante búsquedas y filtros apropiados en la base de datos SABI. Se han incluido en la muestra aquellas empresas dedicadas al transporte (aéreo, terrestre o marítimo) y al almacenamiento de mercancías, que tienen la actividad del transporte o la actividad del almacenamiento como actividades primarias. Posteriormente se relacionan las variables de localización y de actividades primarias según el código NACE<sup>1</sup> Rev.2.

Operaciones realizadas:

- Segmentación con localización y actividades primarias (código NACE Rev.2)

## 6. FUENTES

- Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).

---

1 NACE: Nomenclatura estadística de actividades económicas de la Comunidad Europea. Esta nomenclatura es idéntica a la nomenclatura CNAE 2009 (Clasificación Nacional de Actividades Económicas).

### INDICADOR 3 LOS SERVICIOS OFERTADOS POR LAS EMPRESAS

#### 1. ESTADO DEL ARTE

Este indicador se ha usado en el estudio “Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España” con buenos resultados. La clasificación de servicios ofertados se ha complementado con Ballou, R.H., (1985).

#### 2. MOTIVACIÓN

Conocer las actividades que desarrollan las empresas logísticas, permite identificar las infraestructuras y la red de transportes necesaria para satisfacerlas, así como la potencialidad de crecimiento en aquellas actividades que se desee incrementar.

#### 3. DEFINICIÓN

Servicios ofertados por las empresas dedicadas a la logística.

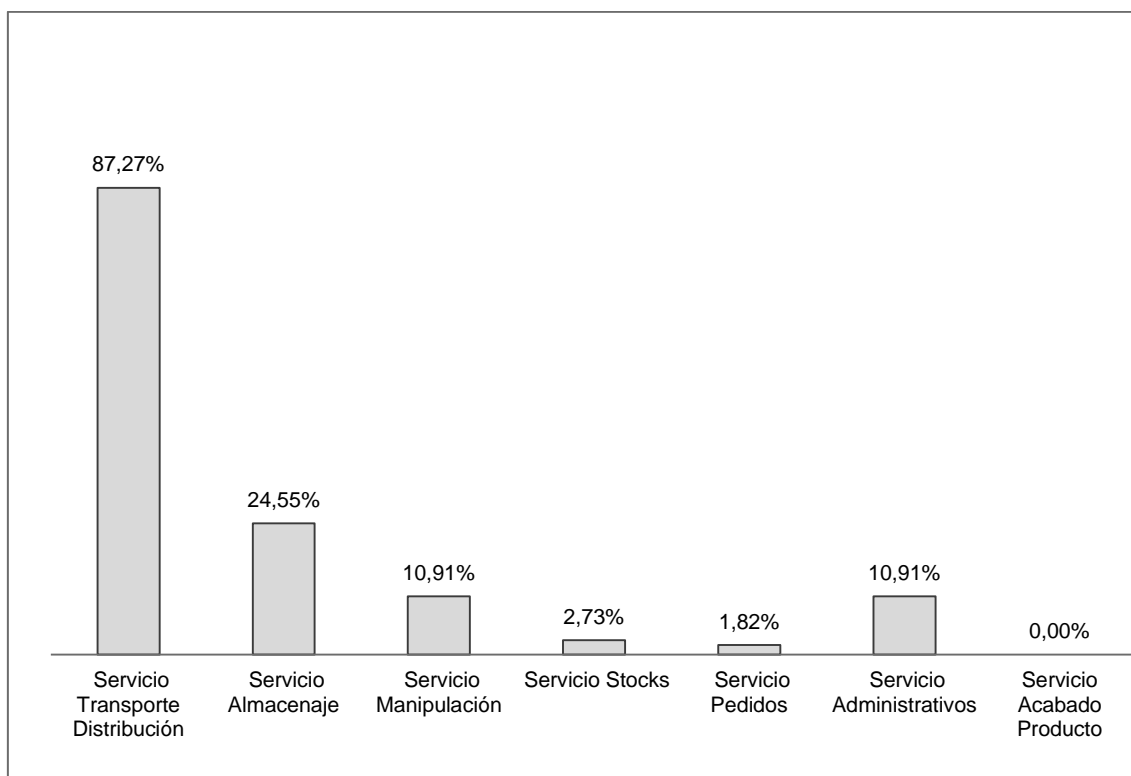
#### 4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Se ha realizado un análisis de los servicios ofertados por las empresas logísticas. Los porcentajes para los tipos de servicios escogidos para el estudio se muestran a continuación en la siguiente tabla.

**Tabla 5 Porcentajes de los servicios ofertados por las empresas logísticas. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011)**

Servicio	Porcentaje de empresas que ofrecen el servicio
Transporte/distribución	87,27%
Almacenaje	24,55%
Manipulación	10,91%
Gestión de Stocks	2,73%
Servicio de Pedidos	1,82%
Trámites Administrativos	10,91%
Valor Añadido. Acabado del producto	0%

Ilustración 6 Porcentajes de los servicios ofertados por las empresas logísticas. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011)



El anterior gráfico muestra el porcentaje de empresas que ofrecen un determinado servicio, es decir, si tienen o no clientes a los que ofrecen dicho servicio. El 87.27% de las empresas ofrecen un servicio de transporte y distribución a alguno de sus clientes. Este servicio es claramente el dominante en las empresas encuestadas.

Se ofrecen un servicio de almacenaje al 25% de los clientes, cuando en realidad, de las empresas seleccionadas el 43% tienen el almacenamiento como actividad primaria en el registro mercantil (código CNAE 2009), tal y como se puede observar en las siguientes ilustraciones (Ilustración 7 e Ilustración 8). Esto significa que no existe una correspondencia real entre las actividades primarias declaradas en el registro mercantil, y las actividades reales que desarrollan las empresas, por lo que es necesaria la intervención de entes y asociaciones de empresas logísticas, para conocer las actividades reales de cada empresa y poder escoger aquellas que sean significativas para el estudio del sector logístico. De hecho, las encuestas realizadas por Opinòmetre, recogen una muestra representativa de las 2652 empresas logísticas preseleccionadas, pero esta preselección no incluye suficientes empresas dedicadas al almacenaje como actividad primaria, a pesar que así lo indicaban los datos recogidos del registro mercantil.



Ilustración 7 Actividades primarias de las empresas encuestadas según SABI (Registro Mercantil). Año 2010

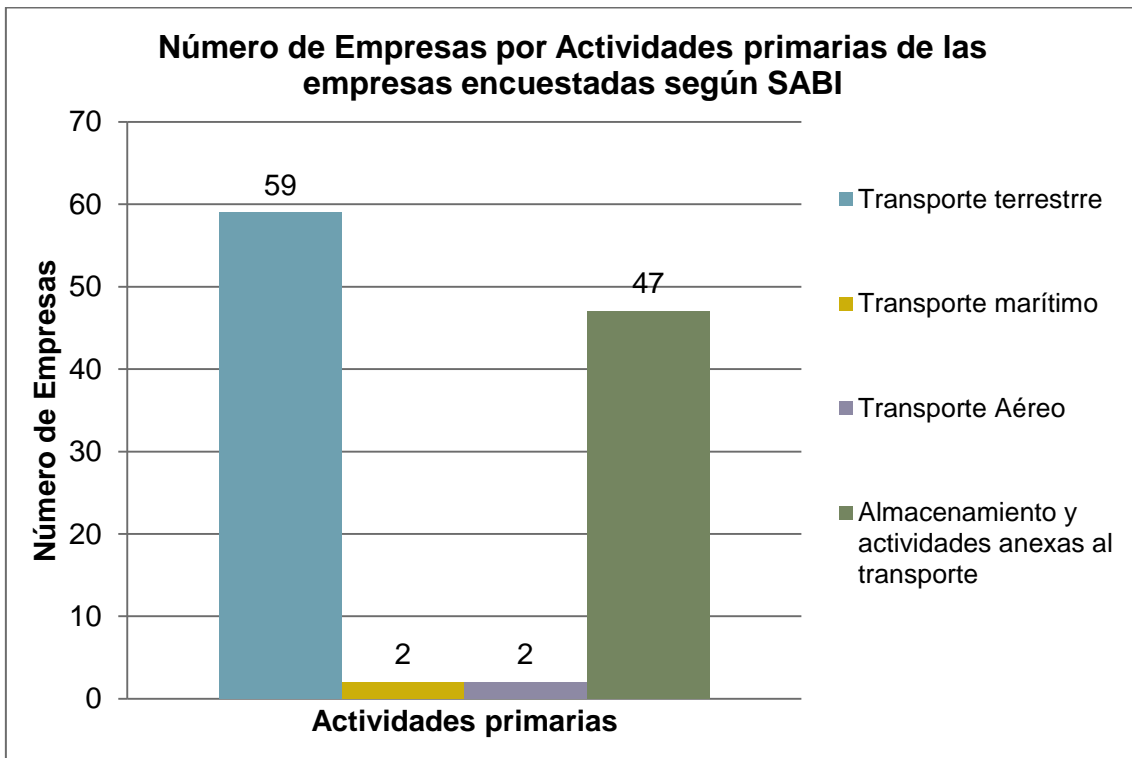
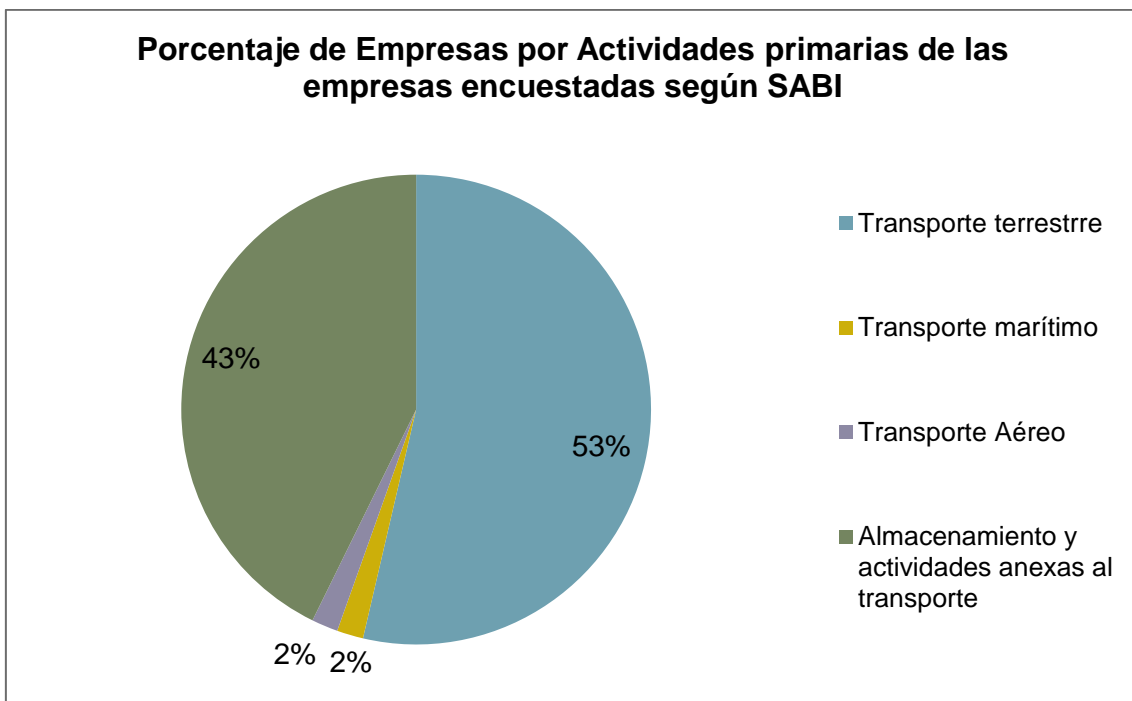


Ilustración 8 Actividades primarias de las empresas encuestadas según SABI (Registro Mercantil). Año 2010

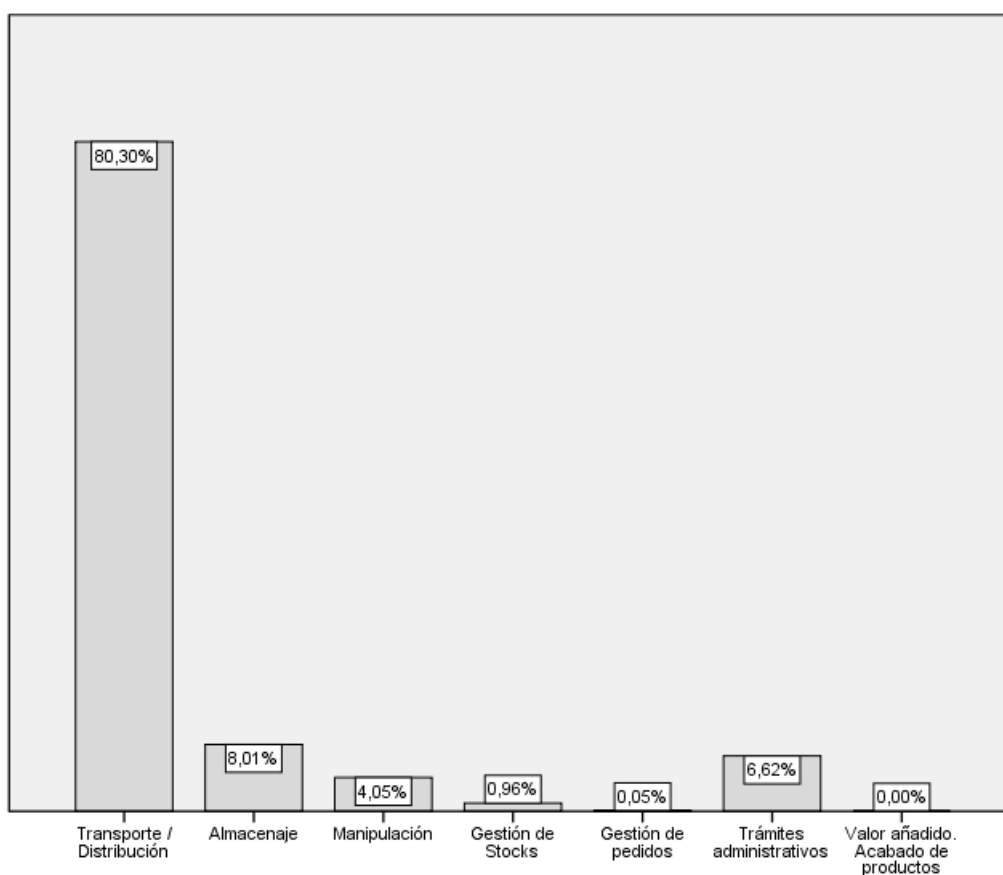


Estos porcentajes de actividades primarias de las empresas encuestadas, son muy similares a los mismos porcentajes referidos a la preselección de empresas logísticas realizadas mediante SABI, que se muestran en la Ilustración 5, por lo que la muestra encuestada es representativa en este aspecto.

Tabla 6 Porcentajes de clientes a los que se les ofrece un determinado servicio. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011)

Servicio	Porcentaje de empresas que ofrecen el servicio
Transporte/distribución	80,3%
Almacenaje	8,01%
Manipulación	4,05%
Gestión de Stocks	0,96%
Servicio de Pedidos	0,05%
Trámites Administrativos	6,62%
Valor Añadido. Acabado del producto	0%

Ilustración 9 Porcentajes de clientes a los que se les ofrece un determinado servicio. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011)



El 80.30% del total de los clientes recibe un servicio de transporte mientras que únicamente un 8% de los clientes concentra las actividades relacionadas con almacenaje. Obsérvese como estos porcentajes se asemejan a los porcentajes de facturación mostrados en Ilustración 18, por lo que se puede considerar una correlación fuerte entre el porcentaje sobre el total de clientes dedicados a cada actividad, y el porcentajes sobre el total de la facturación por tipo de actividad.

## 5. METODOLOGÍA

A partir de los datos obtenidos de las fuentes bibliográficas consultadas, se presenta el porcentaje de empresas que desarrolla cada uno de los servicios estudiados.

## 6. FUENTES

- Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España (2003). Deloitte & Touche.
- Encuesta Opinòmetre (2011)

**INDICADOR 4 LA SEGMENTACIÓN DEL MERCADO Y EL TAMAÑO DE LAS EMPRESAS.**

1. **ESTADO DEL ARTE** Este indicador se ha usado en el estudio “Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España” con buenos resultados.
  
2. **MOTIVACIÓN** Identificar las empresas clave para la adopción de medidas de mejora de la cadena logística. Identificar la atomización del sector en cada C.C.A.A., y la existencia o no de C.C.A.A concentradores de grandes empresas, y por lo tanto de focos de actividad logística a escala nacional.
  
3. **DEFINICIÓN** Número de empleados en las empresas logísticas, en cada C.C.A.A.

**4. ANÁLISIS Y RESULTADOS**

Se ha realizado el análisis del número de empleados de un total de 2652 empresas dedicadas a la logística, activas en la actualidad, con un año de balance consolidado (como mínimo). La selección de las empresas logísticas se ha llevado a cabo mediante una búsqueda booleana en el sistema SABI (mirar anejo). Los resultados se muestran en las siguientes tablas e ilustraciones.

### Segmentación

La siguiente tabla muestra el conteo del último número de empleados disponible. Las empresas sin número de empleados se contabilizan como n.d. (no disponible). En esta tabla se incluyen datos desde el 2003 hasta el 2010.

**Tabla 7 Segmentación del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Localización	Número de Empleados							Todo
	Menos de 10	10 a 19	20 a 49	50 a 99	100 a 499	Más de 500	n.d. <sup>2</sup>	
Andalucía	164	49	35	2	2	0	45	297
Aragón	47	15	7	3	3	0	8	83
Asturias	46	4	8	0	0	0	8	66
Baleares	19	10	7	0	0	0	5	41
Canarias	39	16	16	3	1	0	9	84
Cantabria	18	7	3	1	1	0	2	32
Castilla y León	67	14	8	3	1	0	6	99
Castilla-La Mancha	51	19	7	1	1	1	8	88
Cataluña	307	89	49	20	18	2	61	546
Ceuta	1	0	1	1	1	0	1	5
Comunidad Valenciana	205	51	39	10	4	2	37	348
Extremadura	26	9	4	0	0	0	4	43
Galicia	67	26	21	4	3	2	22	145
La Rioja	8	3	0	0	0	0	0	11
Madrid	196	62	38	13	20	10	52	391
Melilla	1	0	0	0	0	0	0	1
Murcia	73	22	10	4	3	0	15	127
Navarra	23	6	5	2	2	0	5	43
País Vasco	130	29	13	4	3	1	22	202
Todo	1.488	431	271	71	63	18	310	2.652

---

<sup>2</sup>n.d.: no disponible

-Observatorio de la Logística en España-

**Tabla 8 Porcentajes del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Localización	Número de Empleados							n.d.	Todo
	Menos de 10	10 a 19	20 a 49	50 a 99	100 a 499	Más de 500			
Andalucía	11%	11%	13%	3%	3%	0%	15%	11%	
Aragón	3%	3%	3%	4%	5%	0%	3%	3%	
Asturias	3%	1%	3%	0%	0%	0%	3%	2%	
Baleares	1%	2%	3%	0%	0%	0%	2%	2%	
Canarias	3%	4%	6%	4%	2%	0%	3%	3%	
Cantabria	1%	2%	1%	1%	2%	0%	1%	1%	
Castilla y León	5%	3%	3%	4%	2%	0%	2%	4%	
Castilla-La Mancha	3%	4%	3%	1%	2%	6%	3%	3%	
Cataluña	21%	21%	18%	28%	29%	11%	20%	21%	
Ceuta	0%	0%	0%	1%	2%	0%	0%	0%	
Comunidad Valenciana	14%	12%	14%	14%	6%	11%	12%	13%	
Extremadura	2%	2%	1%	0%	0%	0%	1%	2%	
Galicia	5%	6%	8%	6%	5%	11%	7%	5%	
La Rioja	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Madrid	13%	14%	14%	18%	32%	56%	17%	15%	
Melilla	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Murcia	5%	5%	4%	6%	5%	0%	5%	5%	
Navarra	2%	1%	2%	3%	3%	0%	2%	2%	
País Vasco	9%	7%	5%	6%	5%	6%	7%	8%	
Todo	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

De la anterior tabla, cabe destacar el elevado porcentaje de empresas de más de 500 empleados que tiene Madrid, muy por encima del resto de Comunidades Autónomas.

-Observatorio de la Logística en España-

**Tabla 9 Porcentajes del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Localización	Número de Empleados							
	Menos de 10	10 a 19	20 a 49	50 a 99	100 a 499	Más de 500	n.d.	Todo
Andalucía	55%	17%	12%	1%	1%	0%	15%	100%
Aragón	57%	18%	8%	4%	4%	0%	10%	100%
Asturias	70%	6%	12%	0%	0%	0%	12%	100%
Baleares	46%	24%	17%	0%	0%	0%	12%	100%
Canarias	46%	19%	19%	4%	1%	0%	11%	100%
Cantabria	56%	22%	9%	3%	3%	0%	6%	100%
Castilla y León	68%	14%	8%	3%	1%	0%	6%	100%
Castilla-La Mancha	58%	22%	8%	1%	1%	1%	9%	100%
Cataluña	56%	16%	9%	4%	3%	0%	11%	100%
Ceuta	20%	0%	20%	20%	20%	0%	20%	100%
Comunidad Valenciana	59%	15%	11%	3%	1%	1%	11%	100%
Extremadura	60%	21%	9%	0%	0%	0%	9%	100%
Galicia	46%	18%	14%	3%	2%	1%	15%	100%
La Rioja	73%	27%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Madrid	50%	16%	10%	3%	5%	3%	13%	100%
Melilla	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Murcia	57%	17%	8%	3%	2%	0%	12%	100%
Navarra	53%	14%	12%	5%	5%	0%	12%	100%
País Vasco	64%	14%	6%	2%	1%	1%	11%	100%
Todo	56%	16%	10%	3%	2%	1%	12%	100%

Ilustración 10 Segmentación del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Año 2010.

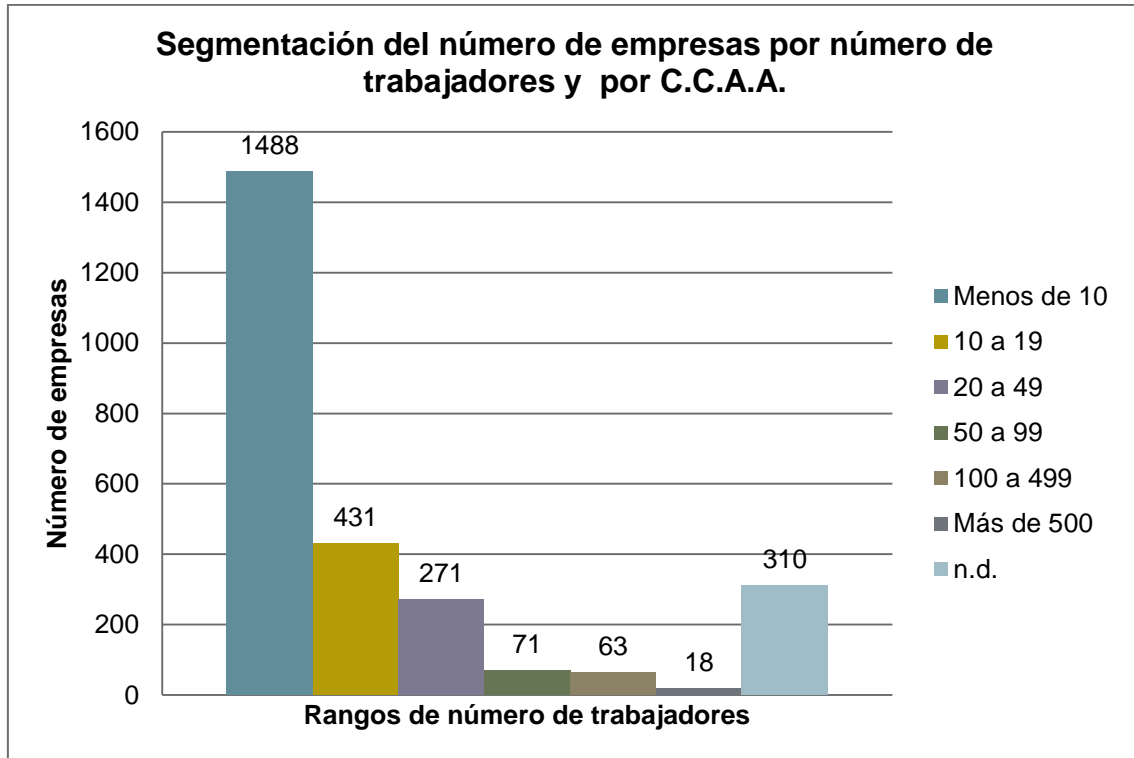
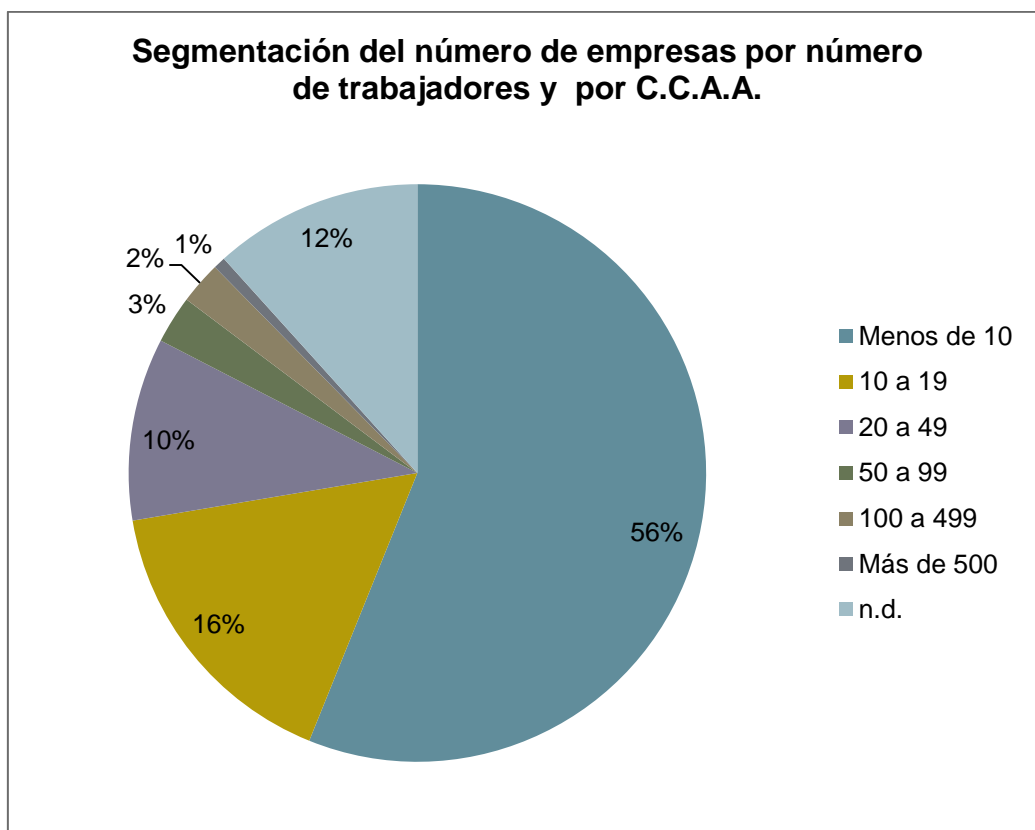




Ilustración 11 Porcentajes del número de empresas por número de trabajadores y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Año 2010.

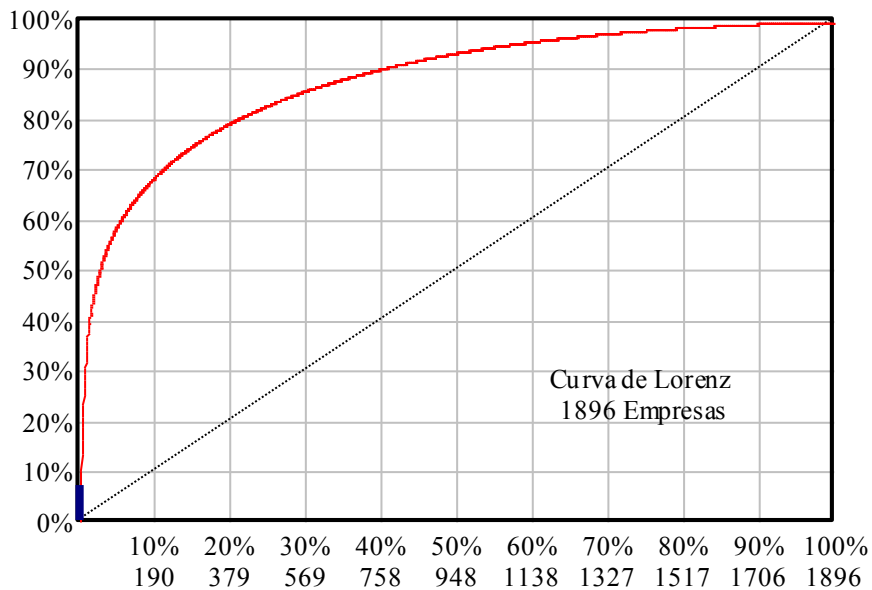


La ilustración anterior nos muestra que más de la mitad de las empresas logísticas tienen menos de 10 empleados y que las empresas de más de 50 empleados son minoritarias (3.34%)

#### Concentración

Se ha desarrollado un análisis de concentración del número de empleados para el año 2009 (último año con suficientes datos para realizar este tipo de análisis). Se muestra la curva de Lorenz, que representa el acumulado de empresas (eje horizontal) frente al acumulado de trabajadores (eje vertical).

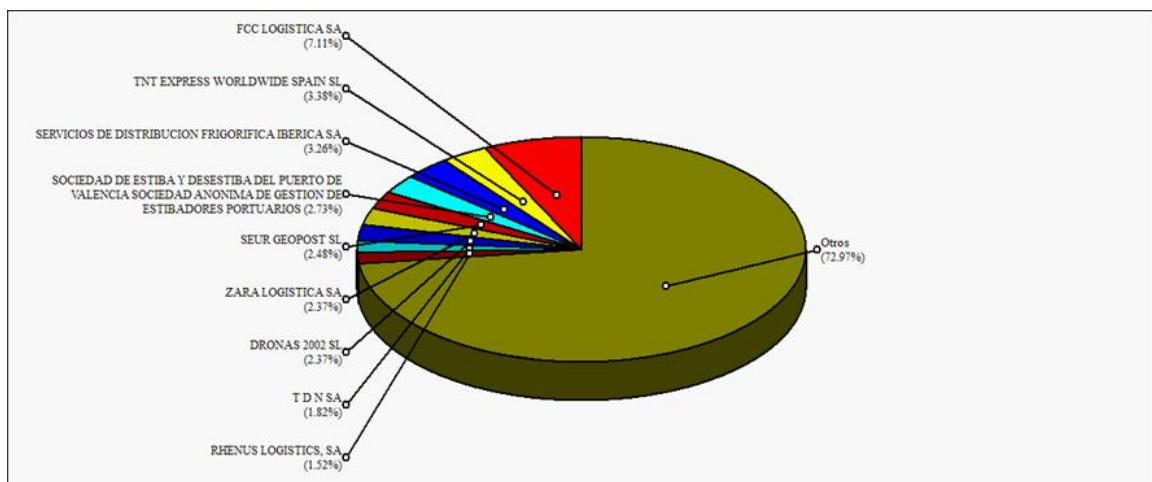
Ilustración 12 Curva de Lorenz para el acumulado de empleados en función del acumulado de empresas (2009)



Se puede observar de la ilustración anterior, que el 10% de las empresas tiene el 70% del total de los trabajadores. Ello quiere decir que las empresas más grandes concentran gran parte del volumen total de trabajadores de las empresas logísticas.

Por lo tanto se puede afirmar que el sector logístico no es un sector homogéneo en cuanto al número de empleados que tienen las empresas logísticas, puesto que gran parte de los empleados se concentran en un número de empresas reducido.

Ilustración 13 Porcentaje de empleados de las empresas logísticas con más número de empleados (2009)



La anterior ilustración muestra que las 10 empresas con más número de empleados suponen más del 25% del total de empleados.

Distribución

Se ha realizado un análisis de distribución del número de empleados. En la siguiente tabla se expone el número de empleados en las Comunidades Autónomas, el número promedio de

empleados por empresa y el porcentaje de empleados de las Comunidades Autónomas. Se han utilizado datos del 2009.

**Tabla 10 Distribución del número de empleados por Comunidades Autónomas**

Localización	nº empresas	Número de empleados 2009	Empleados por empresa	Porcentaje
Andalucía	191	2.488	13	5,4%
Aragón	64	1.450	23	3,1%
Asturias	49	441	9	1,0%
Baleares	29	357	12	0,8%
Canarias	62	976	16	2,1%
Cantabria	25	397	16	0,9%
Castilla y León	77	856	11	1,8%
Castilla- La Mancha	66	1.273	19	2,7%
Cataluña	391	8.375	21	18,1%
Ceuta	2	73	37	0,2%
Comunidad Valenciana	256	4.649	18	10,0%
Extremadura	25	248	10	0,5%
Galicia	108	3.510	33	7,6%
La Rioja	7	52	7	0,1%
Madrid	261	17.087	65	36,9%
Melilla	0	0	0	0,0%
Murcia	94	1616	17	3,5%
Navarra	32	474	15	1,0%
País Vasco	157	2.012	13	4,3%
Total	1.896	46.334	24	100,0%

De la tabla anterior destaca el elevado ratio de empleados por empresa de la Comunidad de Madrid.

## 5. METODOLOGÍA

Los datos obtenidos de las fuentes citadas en el punto siguiente, se categorizan por comunidades autónomas, mediante búsquedas y filtros apropiados en la base de datos SABI. Se han incluido en la muestra aquellas empresas dedicadas al transporte (aéreo, terrestre o marítimo) y al almacenamiento de mercancías, que tienen la actividad del transporte o la actividad del almacenamiento como actividades primarias. Posteriormente se relacionan las variables de localización y de número de empleados, y se realizan las operaciones que se citan inmediatamente.

Operaciones realizadas:

Segmentación con localización y número de empleados

Concentración del número de empleados

Distribución del número de empleados

## 6. FUENTES

- Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).

## INDICADOR 5 LA FACTURACIÓN Y APORTACIÓN AL PIB DE LAS EMPRESAS LOGÍSTICAS.

### 1. ESTADO DEL ARTE

Este indicador se ha usado en el estudio “Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España” con buenos resultados.

### 2. MOTIVACIÓN

Conocer el peso de las empresas logísticas en la economía nacional permite estimar la repercusión económica que tienen los cambios en el tejido logístico español.

La segmentación de los ingresos de explotación es una medida alternativa al número de empleado, para estimar la atomización del sector.

### 3. DEFINICIÓN

Ingresos de explotación anual segmentados por rangos y por C.C.A.A. Agregación de los ingresos de explotación y comparación con el PIB de España. Facturación por tipo de servicio

### 4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Se ha realizado el análisis de los ingresos de explotación de un total de 2652 empresas dedicadas a la logística, activas en la actualidad, con un año de balance consolidado (como mínimo). La selección de las empresas logísticas se ha llevado a cabo mediante una búsqueda booleana en el sistema SABI (mirar anejo). Los resultados se muestran en las siguientes tablas e ilustraciones.

#### Segmentación

En la siguiente tabla se muestran el número de empresas que corresponden a cada rango de ingresos de explotación y a cada Comunidad Autónoma.

Tabla 11 Segmentación de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).

Localización	Ingresos de explotación (mil EUR)									
	Menosde 1000	1000 a 1999	2000 a 2999	3000 a 3999	4000 a 4999	5000 a 9999	10000 a 19999	Más de 20000	n.d.	Todo
Andalucía	159	51	28	17	15	13	8	3	3	297
Aragón	39	15	9	5	7	2	1	3	2	83
Asturias	34	9	11	3	3	1	2	3	0	66
Baleares	25	6	4	0	2	1	1	0	2	41
Canarias	50	12	5	4	7	4	1	0	1	84
Cantabria	14	8	4	2	1	2	1	0	0	32
Castilla y León	55	19	10	2	7	3	1	1	1	99
Castilla-La Mancha	43	18	13	3	1	6	2	1	1	88
Cataluña	268	91	48	27	29	25	23	24	11	546
Ceuta	2	1	0	0	1	0	1	0	0	5
Comunidad Valenciana	163	57	34	30	19	19	10	9	7	348
Extremadura	19	11	3	9	1	0	0	0	0	43
Galicia	73	27	13	6	7	3	7	6	3	145
La Rioja	6	3	0	0	1	0	0	1	0	11
Madrid	186	67	35	15	18	18	16	29	7	391
Melilla	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Murcia	47	32	12	8	11	4	5	5	3	127
Navarra	18	8	4	5	3	2	2	1	0	43
País Vasco	89	38	20	12	10	14	8	7	4	202
Todo	1.291	473	253	148	143	117	89	93	45	2.652

Tabla 12 Porcentajes de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).

Localización	Ingresos de explotación (mil EUR)									
	Menos de 1000	1000 a 1999	2000 a 2999	3000 a 3999	4000 a 4999	5000 a 9999	10000 a 19999	Más de 20000	n.d.	Todo
Andalucía	12%	11%	11%	11%	10%	11%	9%	3%	7%	11%
Aragón	3%	3%	4%	3%	5%	2%	1%	3%	4%	3%
Asturias	3%	2%	4%	2%	2%	1%	2%	3%	0%	2%
Baleares	2%	1%	2%	0%	1%	1%	1%	0%	4%	2%
Canarias	4%	3%	2%	3%	5%	3%	1%	0%	2%	3%
Cantabria	1%	2%	2%	1%	1%	2%	1%	0%	0%	1%
Castilla y León	4%	4%	4%	1%	5%	3%	1%	1%	2%	4%
Castilla-La Mancha	3%	4%	5%	2%	1%	5%	2%	1%	2%	3%
Cataluña	21%	19%	19%	18%	20%	21%	26%	26%	24%	21%
Ceuta	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%
Comunidad Valenciana	13%	12%	13%	20%	13%	16%	11%	10%	16%	13%
Extremadura	1%	2%	1%	6%	1%	0%	0%	0%	0%	2%
Galicia	6%	6%	5%	4%	5%	3%	8%	6%	7%	5%
La Rioja	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%
Madrid	14%	14%	14%	10%	13%	15%	18%	31%	16%	15%
Melilla	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Murcia	4%	7%	5%	5%	8%	3%	6%	5%	7%	5%
Navarra	1%	2%	2%	3%	2%	2%	2%	1%	0%	2%
País Vasco	7%	8%	8%	8%	7%	12%	9%	8%	9%	8%
Todo	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla13 Porcentajes de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).

Localización	Ingresos de explotación (mil EUR)									
	Menos de 1000	1000 a 1999	2000 a 2999	3000 a 3999	4000 a 4999	5000 a 9999	10000 a 19999	Más de 20000	n.d.	Todo
Andalucía	54%	17%	9%	6%	5%	4%	3%	1%	1%	100%
Aragón	47%	18%	11%	6%	8%	2%	1%	4%	2%	100%
Asturias	52%	14%	17%	5%	5%	2%	3%	5%	0%	100%
Baleares	61%	15%	10%	0%	5%	2%	2%	0%	5%	100%
Canarias	60%	14%	6%	5%	8%	5%	1%	0%	1%	100%
Cantabria	44%	25%	13%	6%	3%	6%	3%	0%	0%	100%
Castilla y León	56%	19%	10%	2%	7%	3%	1%	1%	1%	100%
Castilla-La Mancha	49%	20%	15%	3%	1%	7%	2%	1%	1%	100%
Cataluña	49%	17%	9%	5%	5%	5%	4%	4%	2%	100%
Ceuta	40%	20%	0%	0%	20%	0%	20%	0%	0%	100%
Comunidad Valenciana	47%	16%	10%	9%	5%	5%	3%	3%	2%	100%
Extremadura	44%	26%	7%	21%	2%	0%	0%	0%	0%	100%
Galicia	50%	19%	9%	4%	5%	2%	5%	4%	2%	100%
La Rioja	55%	27%	0%	0%	9%	0%	0%	9%	0%	100%
Madrid	48%	17%	9%	4%	5%	5%	4%	7%	2%	100%
Melilla	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Murcia	37%	25%	9%	6%	9%	3%	4%	4%	2%	100%
Navarra	42%	19%	9%	12%	7%	5%	5%	2%	0%	100%
País Vasco	44%	19%	10%	6%	5%	7%	4%	3%	2%	100%
Todo	49%	18%	10%	6%	5%	4%	3%	4%	2%	100%



Ilustración 14 Segmentación de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Año 2010.

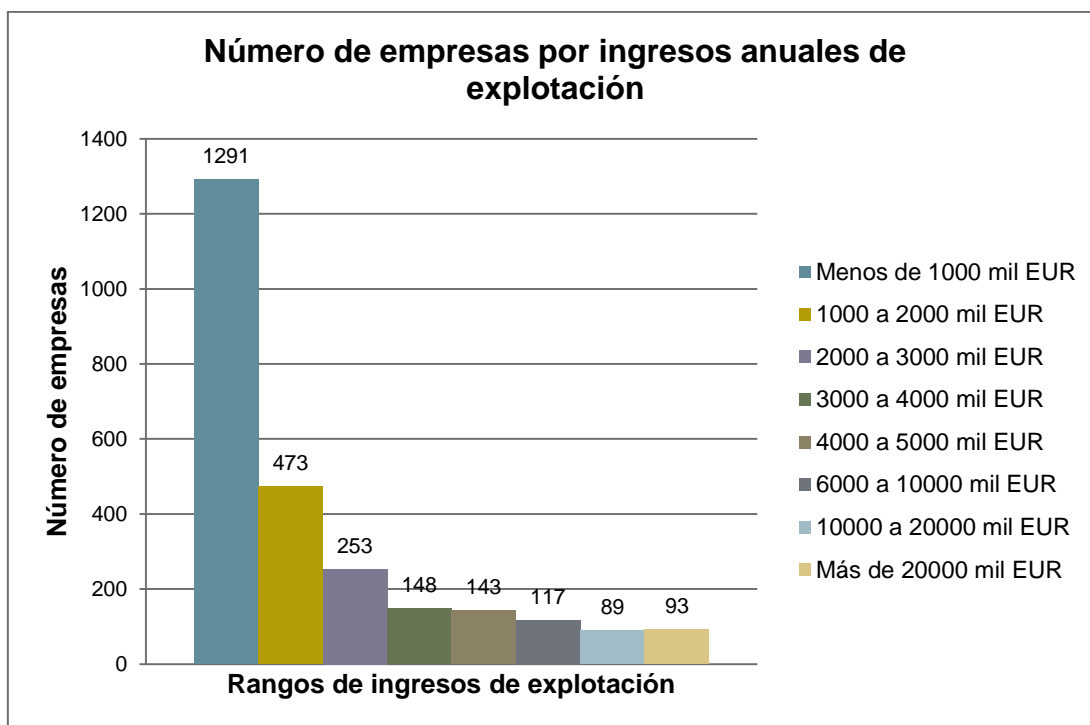
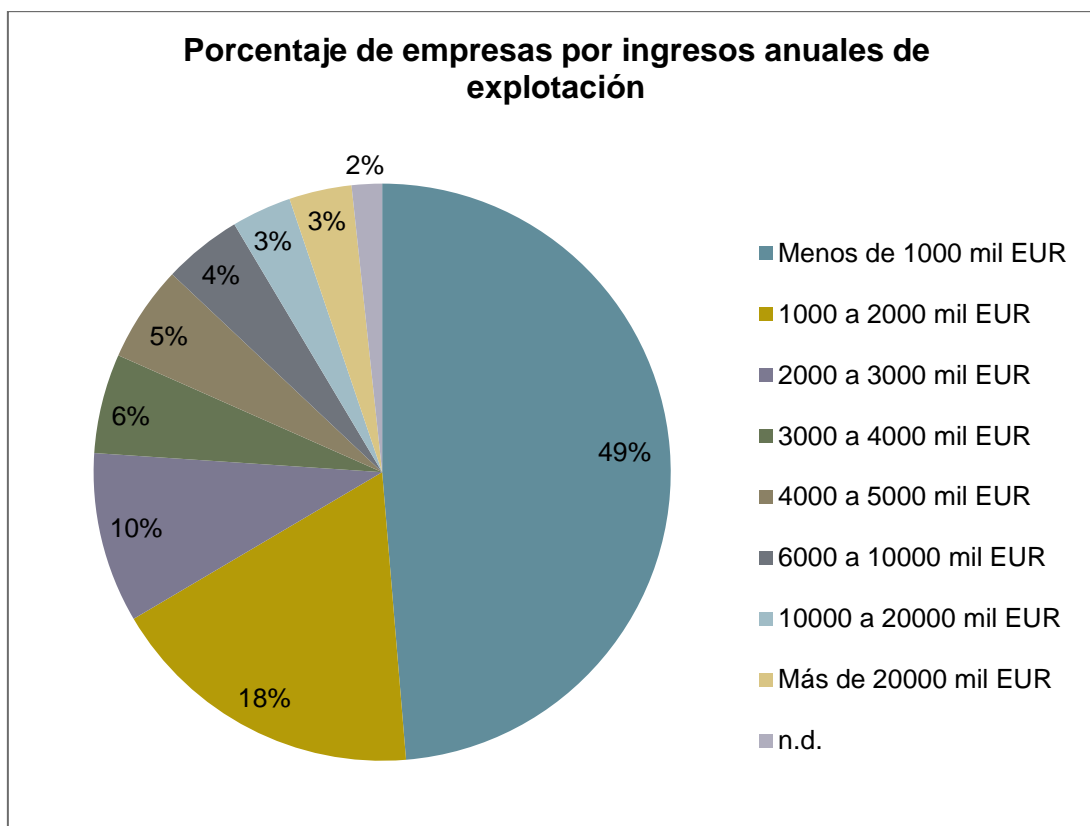


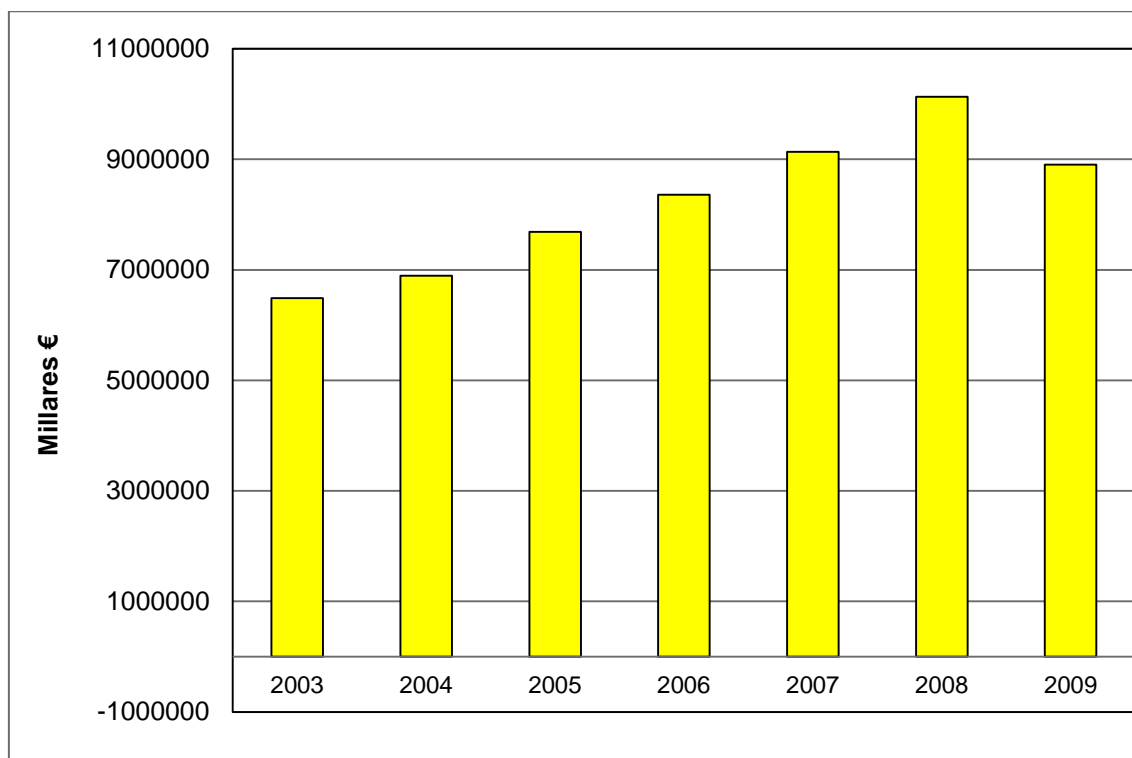
Ilustración 15 Porcentajes de empresas por ingresos de explotación y por C.C.A.A. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Año 2010.



### Agregación de ingresos de explotación

Se ha desarrollado un análisis de agregación<sup>3</sup> de los ingresos de explotación sobre un conjunto de 2652 empresas. Los datos disponibles varían en función del año, y los últimos datos significativos corresponden al año 2009.

**Ilustración 16** Agregación de los ingresos de explotación.



El peso de las empresas logísticas en el PIB español, se calcula a partir del ratio ingresos/PIB, que se muestra en la siguiente tabla. Los datos del PIB español se han extraído del Instituto Nacional de Estadística (INE).

**Tabla14** PIB, ingresos de Explotación y ratio de relación

Variables	Ingresos de explotación (mil EUR)						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
PIB (millones €)	783.082	841.294	909.298	985.547	1.053.161	1.087.749	1.047.831
Ingresos de Explotación	6.489	6.895	7.688	8.356	9.135	10.129	8.901
Ingresos/PIB (%)	0.83%	0.82%	0.85%	0.85%	0.87%	0.93%	0.85%

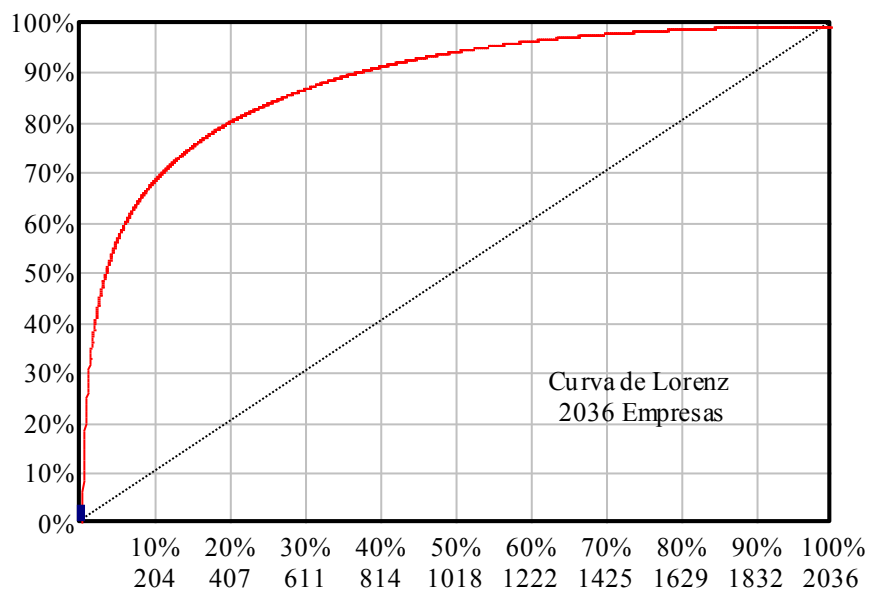
<sup>3</sup> La agregación supone la suma de la variable de analizada para todas las empresas estudiadas, considerándolas todas ellas como una única empresa ficticia.

De la tabla se deduce que el ratio Ingresos/PIB es estable en el tiempo y se sitúa alrededor del 0.85%. No obstante, este porcentaje incluye la aportación de las 2652 empresas logísticas analizadas en este estudio, y no del sector logístico en su totalidad compuesto por un mayor número de empresas dado que algunas empresas tienen internalizados sus procesos logísticos.

#### Concentración de ingresos de explotación 2009

Se ha desarrollado un análisis de concentración de los ingresos de explotación para el año 2009 (último año con suficientes datos para realizar este tipo de análisis). Se muestra la curva de Lorenz, que representa el acumulado de empresas (eje horizontal) frente al acumulado de ingresos de explotación (eje vertical).

**Ilustración 17** Curva de Lorenz para el acumulado de ingresos de explotación en función del acumulado de empresas (2009)



Se puede observar que el 10% de las empresas cubren el 70% de los ingresos de explotación. También un 20%-80%.

Las empresas mayores (mas de 20 millones de € facturados) suponen un 52% de los ingresos totales del sector.

#### Distribución

Se ha realizado un análisis de distribución de los ingresos de explotación. En la siguiente tabla se expone los ingresos de las empresas en las Comunidades Autónomas, el número promedio de ingresos por empresa y el porcentaje de ingresos de las Comunidades Autónomas.

Tabla 15 Distribución de los ingresos de explotación por Comunidades Autónomas

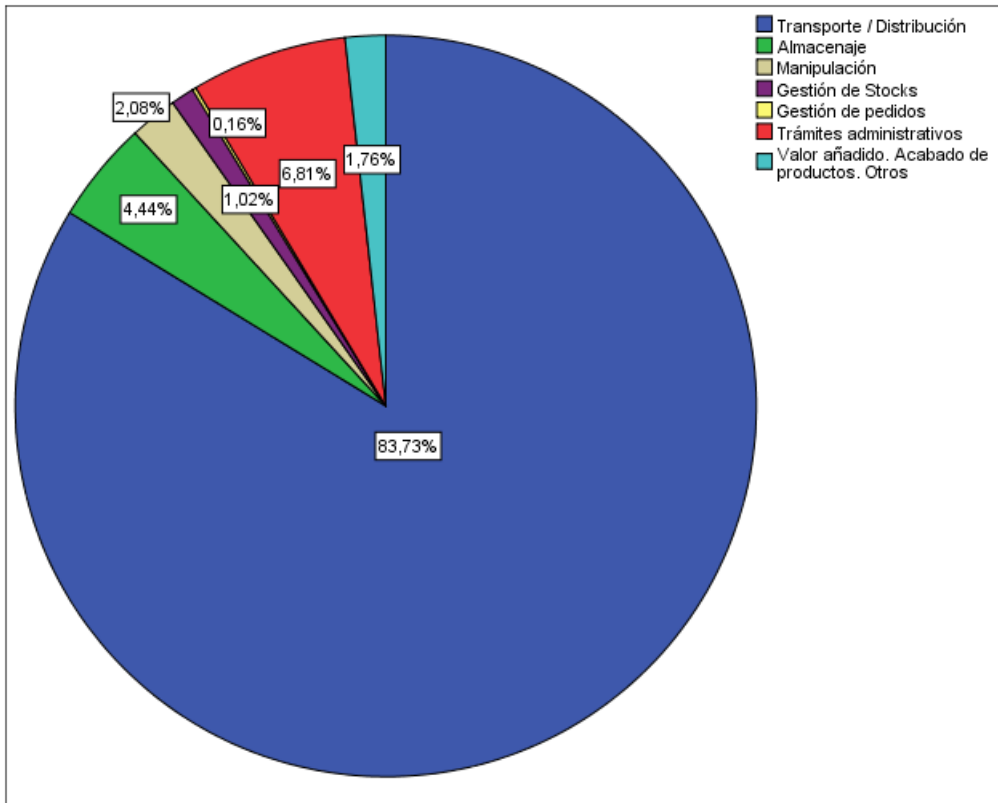
Localización	nº empresas	Ingresos explotación 2009 (miles €)	Ingresos por empresa (miles €)	Porcentajes ingresos explotación 2009
Andalucía	211	509.965	2.417	5,7%
Aragón	65	312.721	4.811	3,5%
Asturias	52	129.376	2.488	1,5%
Baleares	30	37.482	1.249	0,4%
Canarias	64	96.027	1.500	1,1%
Cantabria	27	56.386	2.088	0,6%
Castilla y León	80	129.798	1.622	1,5%
Castilla- La Mancha	68	221.717	3.261	2,5%
Cataluña	418	1.998.907	4.782	22,5%
Ceuta	2	18.188	9.094	0,2%
Comunidad Valenciana	267	794.200	2.975	8,9%
Extremadura	30	47.794	1.593	0,5%
Galicia	123	446.204	3.628	5,0%
La Rioja	7	28.547	4.078	0,3%
Madrid	283	2.969.590	10.493	33,4%
Melilla	0	0	0	0,0%
Murcia	102	424.471	4.161	4,8%
Navarra	35	119.186	3.405	1,3%
País Vasco	170	558.347	3.284	6,3%
Total	2034	8.898.906	4.375	100,0%

Tabla 16 Porcentajes de facturación por tipo de servicio. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria Encuestas Opinómetro (2011)).

Servicio	Porcentaje de facturación
Transporte/distribución	83,73%
Almacenaje	4,44%
Manipulación	2,08%
Gestión de Stocks	1,02%
Servicio de Pedidos	0,16%
Trámites Administrativos	6,81%
Valor Añadido. Acabado del producto	1,76%

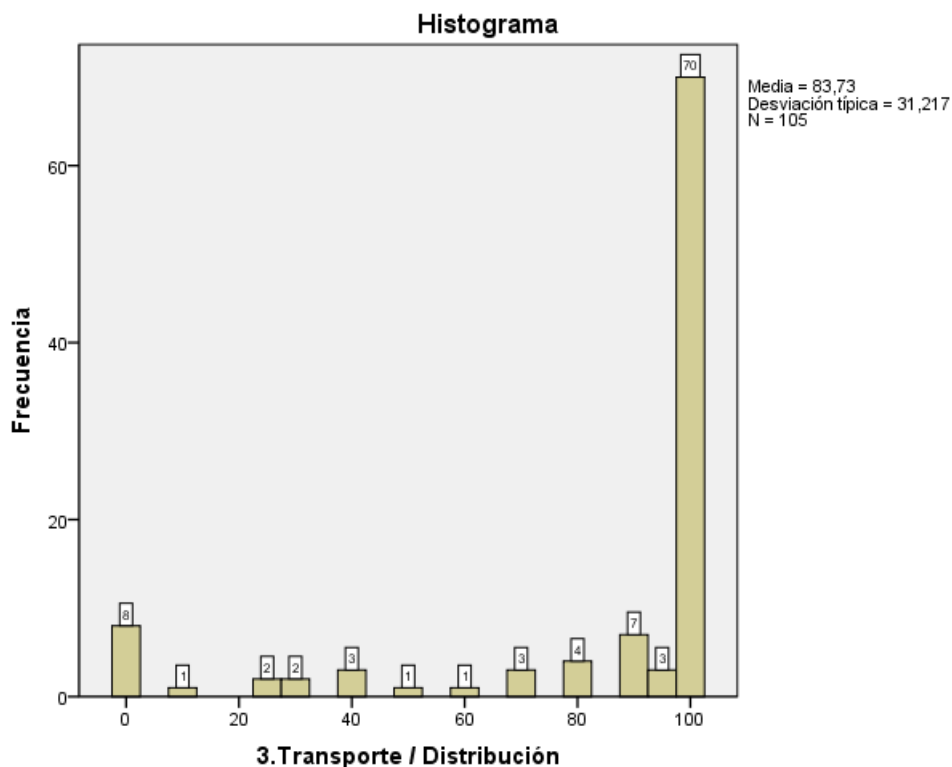
Las actividades de transporte y distribución son claramente mayoritarias en la facturación de las empresas encuestadas, alcanzando casi el 84% del porcentaje de facturación de las empresas encuestadas.

Ilustración 18 Porcentajes de facturación por tipo de servicio. Encuestas Opinòmetre (2011)



En las ilustraciones 19 a 25, se desagrega la facturación para cada uno de los tipos de servicio ofrecidos por las empresas logísticas.

Ilustración 19 Distribución de frecuencias de la facturación de transporte y distribución. Encuestas Opinómetro (2011)

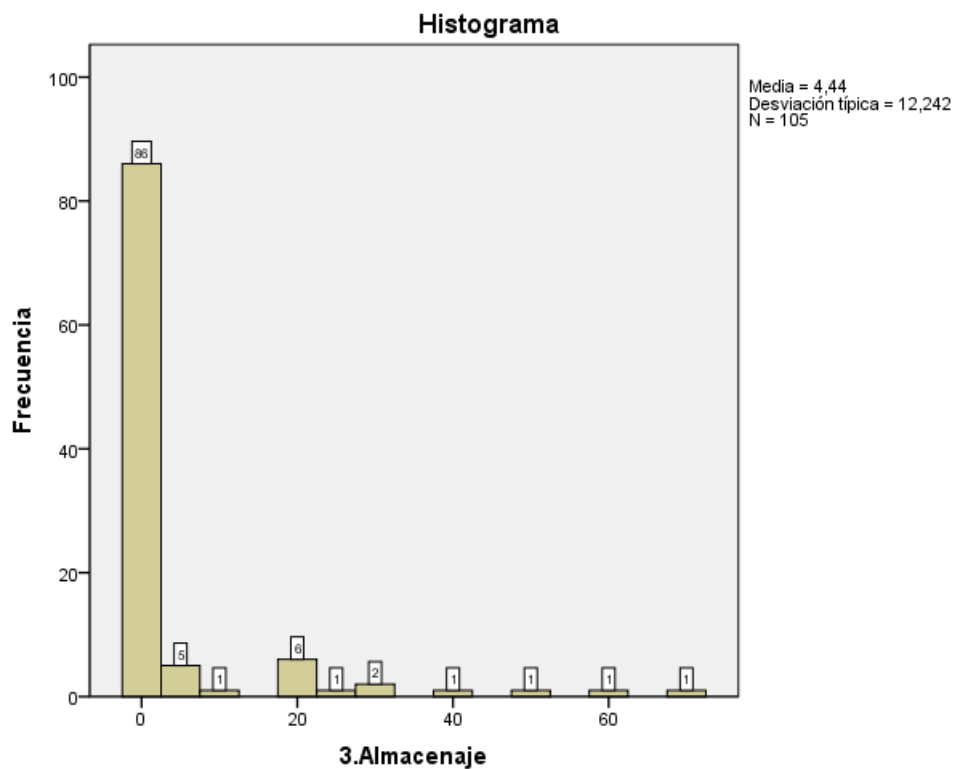


En la ilustración anterior se observa que 70 de las 105 empresas que dieron respuesta, obtienen el 100% de su facturación de las actividades de transporte y distribución.

La desviación típica es muy grande porque existen 8 empresas sin facturación en transporte y distribución, y un total de 15 empresas con menos del 50% de su facturación correspondiente a dicho servicio.

El porcentaje medio de facturación de las empresas logísticas debido a las actividades de transporte y facturación es del 83,73%.

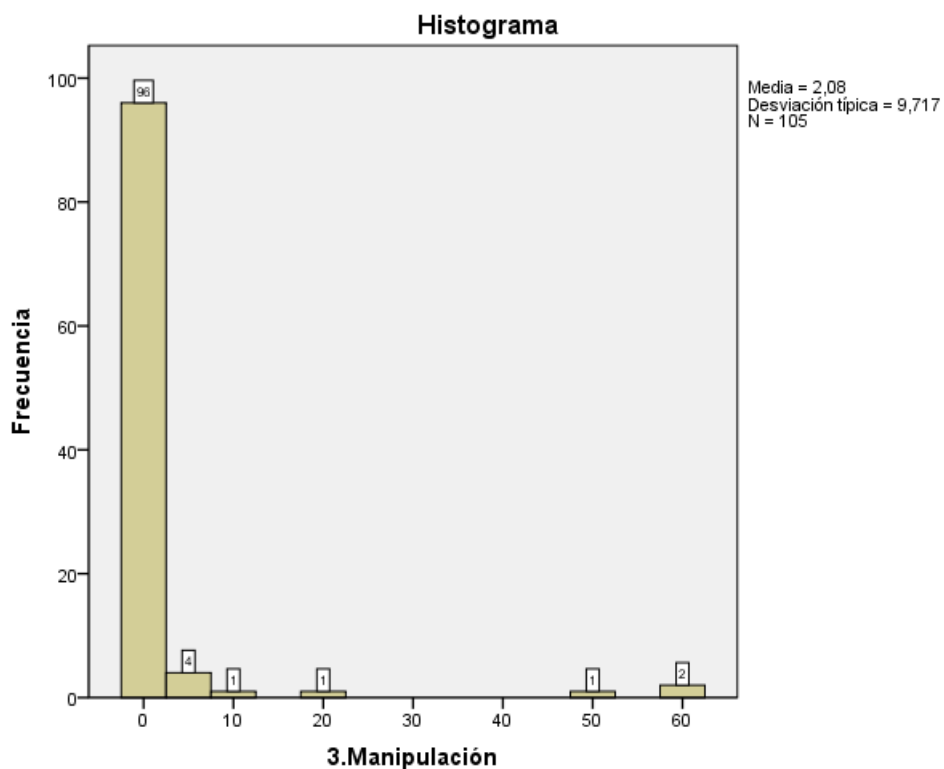
Ilustración 20 Distribución de frecuencias de la facturación de transporte y distribución. Encuestas Opinómetro (2011)



En la ilustración anterior se observa que 86 de las empresas dieron respuesta a la encuesta, no obtienen facturación alguna de la actividad de almacenaje, y que ninguna de estas empresas obtiene su facturación exclusivamente de la actividad de almacenaje. Por lo tanto la actividad de almacenaje no es relevante en la facturación de la mayoría de las empresas encuestadas.

El porcentaje medio de facturación de las empresas logísticas debido a la actividad de almacenaje es del 4,44%.

Ilustración 21 Distribución de frecuencias de la facturación de manipulación. Encuestas Opinómetro (2011)

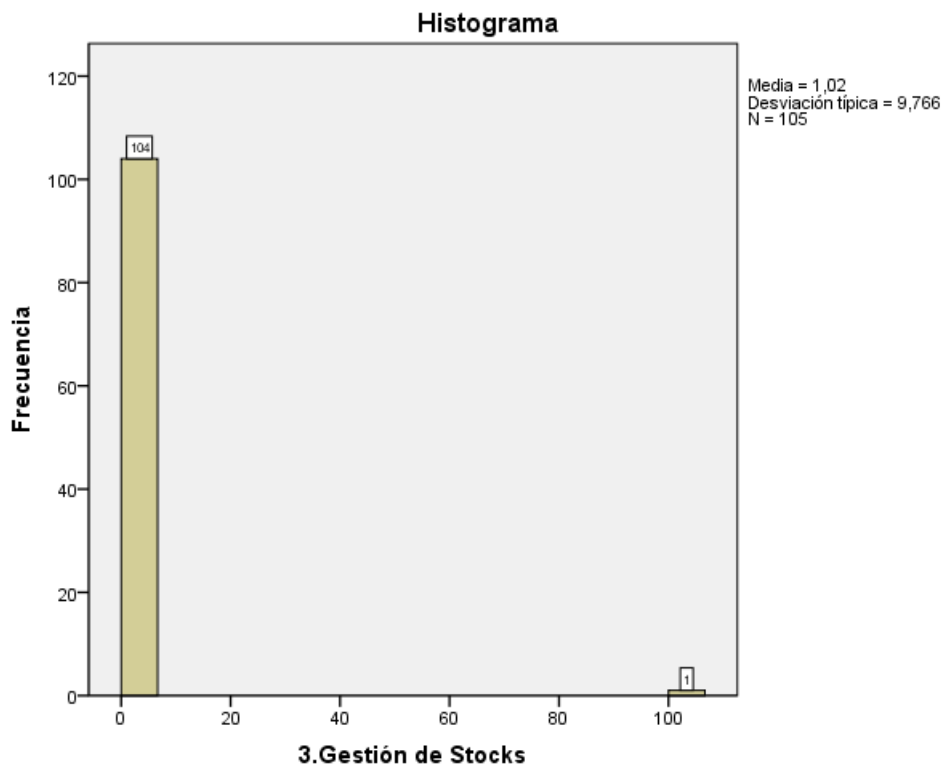


En la ilustración anterior se observa que 96 de las 105 empresas dieron respuesta a la encuesta, no obtienen facturación alguna de la actividad de manipulación, y que ninguna de estas empresas obtiene su facturación exclusivamente de la actividad de manipulación, aunque tres de ellas obtienen más de un 50% de su facturación por las actividades de manipulación. Por lo tanto la actividad de manipulación no es relevante en la facturación de la mayoría de las empresas encuestadas.

El porcentaje medio de facturación de las empresas logísticas debido a la actividad de manipulación es del 2,08%.

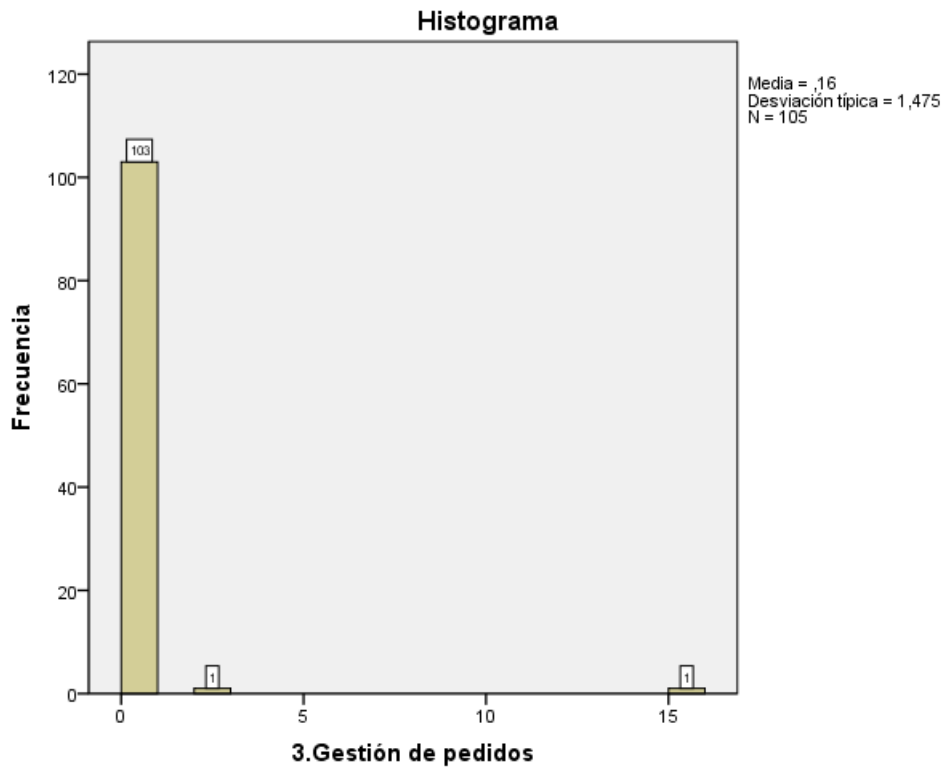


Ilustración 22 Distribución de frecuencias de la facturación de gestión de stocks. Encuestas Opinómetro (2011)



En la ilustración anterior puede observarse que únicamente una empresa obtiene ingresos a partir de la gestión de stocks, y que precisamente su facturación se debe totalmente al desarrollo de esta actividad. El resto de empresas no obtienen ningún ingreso por la gestión de stocks. Se trata pues de una actividad casi irrelevante para la gran mayoría de empresas encuestadas, aunque la empresa que se dedica a ello, se ha especializado totalmente en esta actividad.

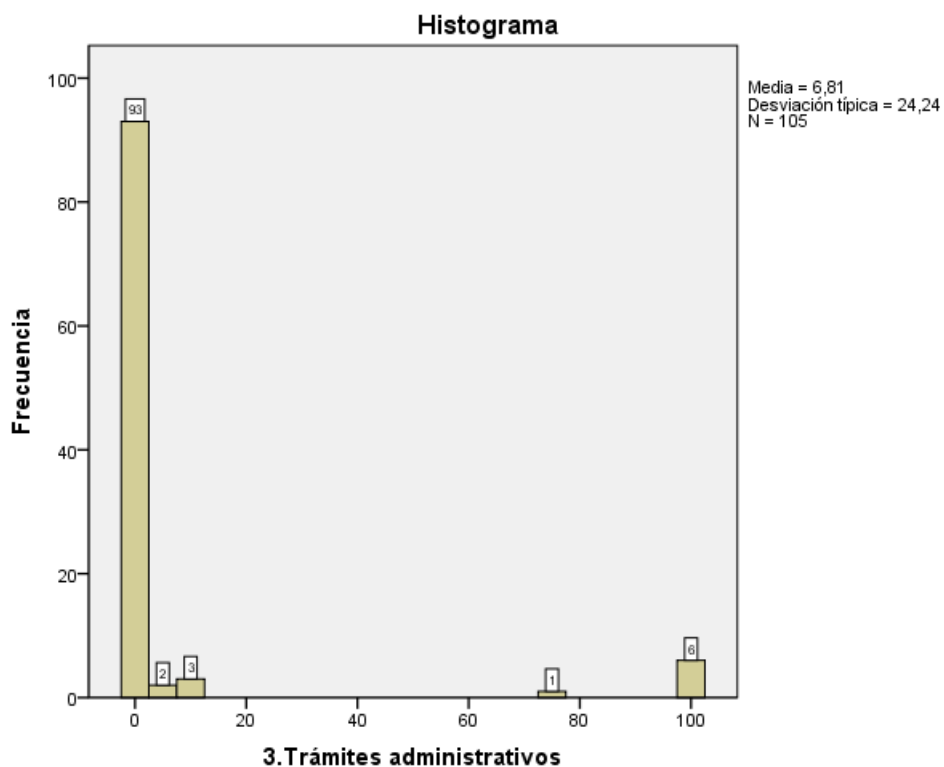
Ilustración 23 Distribución de frecuencias de la facturación de gestión de pedidos. Encuestas Opinómetro (2011)



En la ilustración anterior se observa que 103 de las empresas que dieron respuesta a la encuesta, no obtienen facturación alguna de la actividad de gestión de pedidos. Únicamente dos empresas obtienen ingresos a partir de la gestión de pedidos, y estos ingresos son del 3% y del 15%. Por lo tanto la actividad de almacenaje no es relevante en la facturación de la mayoría de las empresas encuestadas.

El porcentaje medio de facturación de las empresas logísticas debido a la actividad de gestión de pedidos es del 0,16%.

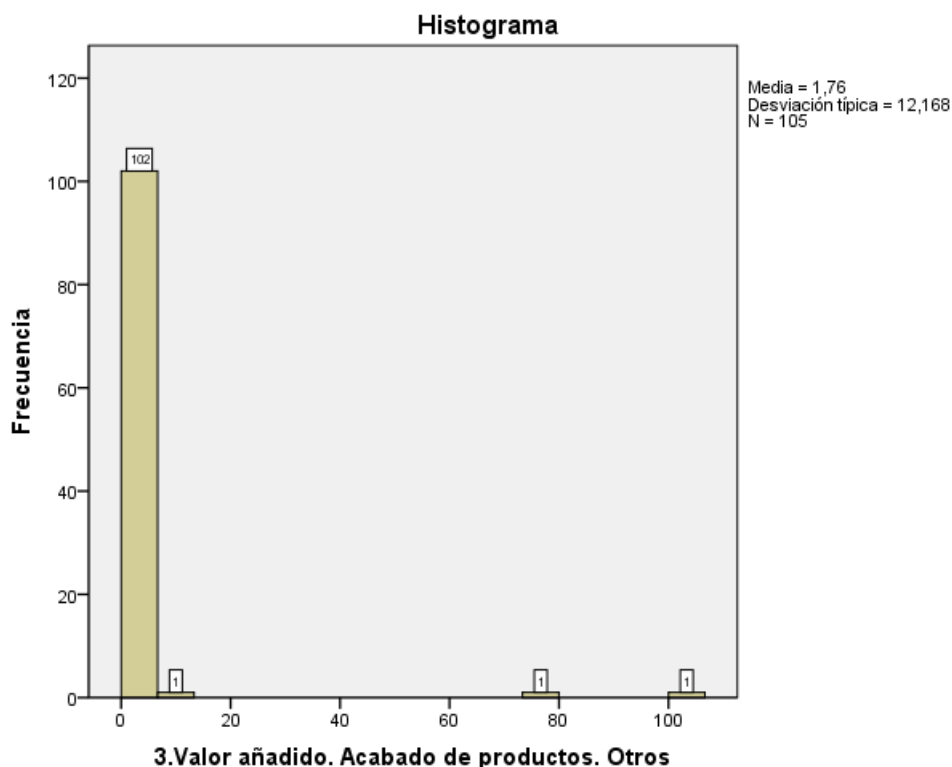
Ilustración 24 Distribución de frecuencias de la facturación de trámites administrativos. Encuestas Opinòmetre (2011)



En la ilustración anterior puede observarse que 93 de las 105 empresas que dieron respuesta a la encuesta, no facturan ningún tipo de ingreso por actividades de trámites administrativos. Sin embargo, 6 empresas se dedican exclusivamente a esta actividad, obteniendo el 100% de su facturación de esta actividad. Por ello, se trata de una actividad muy polarizada en el sector logístico, puesto que la gran mayoría de empresas logísticas no se dedica a esta actividad, pero algunas de ellas se dedican exclusivamente a la misma.

El porcentaje medio de facturación de las empresas logísticas debido a la actividad de trámites administrativos es del 6.81%.

Ilustración 25 Distribución de frecuencias de la facturación de acabado de productos. Encuestas Opinòmetre (2011)



En la ilustración anterior se observa que 102 de las empresas que dieron respuesta a la encuesta, no obtienen facturación alguna de la actividad de gestión de pedidos. Únicamente tres empresas obtienen ingresos a partir del acabado de productos. Dos de estas empresas obtienen gran parte de sus ingresos (77% y 100%) gracias a esta actividad. Por ello, se trata de una actividad muy polarizada en el sector logístico, puesto que la gran mayoría de empresas logísticas no se dedica a esta actividad, pero algunas de ellas se dedican casi exclusivamente a la misma.

El porcentaje medio de facturación de las empresas logísticas debido a la actividad de gestión de pedidos es del 1,76%.

## 5. METODOLOGÍA

Los datos obtenidos de las fuentes citadas en el punto siguiente, se categorizan por comunidades autónomas, mediante búsquedas y filtros apropiados en la base de datos SABI. Se han incluido en la muestra aquellas empresas dedicadas al transporte (aéreo, terrestre o marítimo) y al almacenamiento de mercancías, que tienen la actividad del transporte o la actividad del almacenamiento como actividades primarias. Posteriormente se relacionan las variables de localización y de ingresos de explotación.

Operaciones realizadas:

Segmentación con localización e ingresos de explotación.

Agregación de ingresos de explotación

Concentración de ingresos de explotación

Distribución de ingresos de explotación

## 6. FUENTES

- Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).
- Encuesta Opinòmetre (2011)

## 2 ESTRUCTURA EMPRESARIAL LOGÍSTICA

Este apartado tiene como objetivo determinar con qué medios desempeñan las actividades logísticas las empresas del sector, aportando conocimiento sobre la generación de empleo y las necesidades de personal y activos. Este conocimiento permite prever el tipo de trabajadores e infraestructuras que proporcionarían mejoras en la logística española.

Por otro lado, es interesante conocer el inmovilizado material que necesitan las empresas logísticas españolas para desarrollar sus actividades, y si este inmovilizado es de propiedad o se subcontrata. De esta manera podemos conocer la dependencia de terceros del sector logístico en este aspecto.

Se considera muy enriquecedor conocer las cuotas de personal fijo y subcontratado y las repercusiones que tiene en el funcionamiento de la empresa y en sus costes. A raíz de los resultados, se pueden tomar medidas de incentivo hacia una política encaminada a desarrollar las subcontrataciones o a desarrollar la contratación de personal fijo. Se proponen los siguientes puntos para que se estudien indicadores relacionados con ellos.

---

Las empresas logísticas incluidas en el estudio son aquellas que desarrollan actividades de transporte y de almacenaje conjuntamente, además de otras posibles actividades suplementarias, y que además tienen la actividad del transporte o la actividad de almacenamiento como su actividad primaria. Se incluyen empresas de transporte terrestre (carretera y ferrocarril), de transporte marítimo y de transporte aéreo.

Se ha utilizado la base de datos Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI), que incluye todas las empresas españolas con un año o más de balance de cuentas y cuyos datos se obtienen del registro mercantil. Se ha implementado una búsqueda booleana para que las empresas seleccionadas en el estudio coincidan con la definición adquirida del párrafo anterior. La especificación de la búsqueda y de los filtros en SABI está detallada en el Anejo referente al sistema SABI.

Los empresarios individuales o autónomos (salvo los navieros) no tienen obligación de inscribirse en el Registro Mercantil, si bien pueden hacerlo de forma voluntaria, por lo que este tipo de empresas quedan parcialmente excluidas del estudio.

Aunque algunas de estas empresas están incluidas en el estudio, en realidad no es el perfil de empresa que más interesa para analizar el tejido empresarial logístico principalmente por dos razones:

- En primer lugar porque el carácter multi operacional de la logística dificulta que un autónomo pueda desarrollar todas estas actividades, y por ello, las empresas logísticas que no son sociedades mercantiles se presumen muy escasas. No obstante, los autónomos dedicados a la logística, frecuentemente trabajan como subcontratados de empresas logísticas que son sociedades mercantiles y que están inscritas en el Registro Mercantil. Por lo tanto, una parte importante de los autónomos dedicados a la logística, están indirectamente incluidos en el estudio.
- En segundo lugar, porque las empresas con menos de 10 empleados (en la que se incluyen los autónomos) no suponen un peso representativo en facturación ni en número de empleados (menos de un 10% del total), debido a que se trata de un sector en el que las grandes empresas aglutinan la mayoría de la facturación y del número de empleados.

**INDICADOR 6 EL INMOVILIZADO MATERIAL DE LAS EMPRESAS LOGÍSTICAS (VEHÍCULOS Y ALMACENES)**

**1. ESTADO DEL ARTE** Este indicador se ha usado en el estudio “Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España” con buenos resultados.

**2. MOTIVACIÓN** Determinar el inmovilizado material necesario para mantener o ampliar la oferta de las empresas logísticas españolas.

**3. DEFINICIÓN** Gastos/Costes relacionados con el inmovilizado material. Porcentajes de subcontratación de vehículos y almacenes.

**4. ANÁLISIS Y RESULTADOS**

Se ha realizado el análisis de inmovilizado material de un total de 2652 empresas dedicadas a la logística, activas en la actualidad, con un año de balance consolidado (como mínimo). La selección de las empresas logísticas se ha llevado a cabo mediante una búsqueda booleana en el sistema SABI (mirar anejo). Los resultados se muestran en las siguientes tablas e ilustraciones.

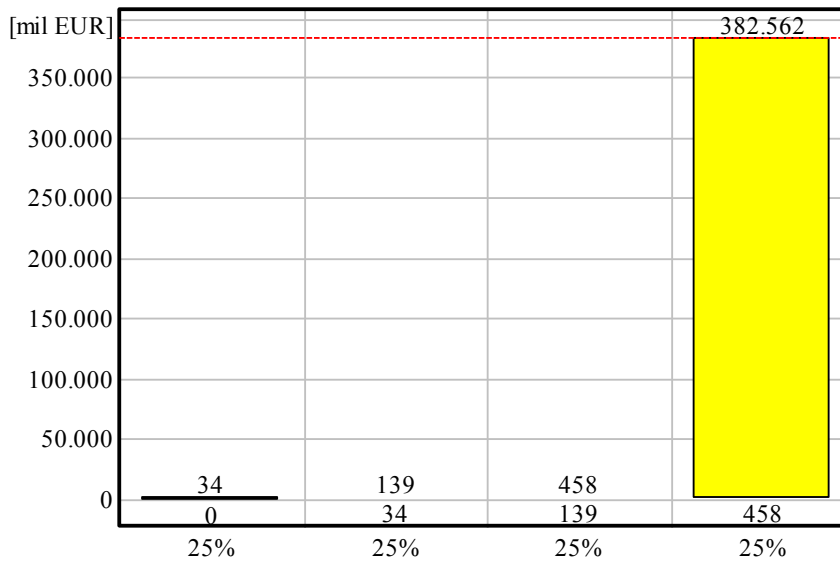
Distribución

El análisis de distribución se ha desarrollado con datos del 2009. Los resultados de los cuartiles y deciles obtenidos se muestran a continuación

**Tabla 17 Cuartiles del Inmovilizado Material. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Cuartil	Inmovilizado Material (miles de €)	
	Límite inferior	Límite superior
1	0	34
2	34	139
3	139	458
4	458	382.562

**Ilustración 26 Cuartiles del Inmovilizado Material. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**



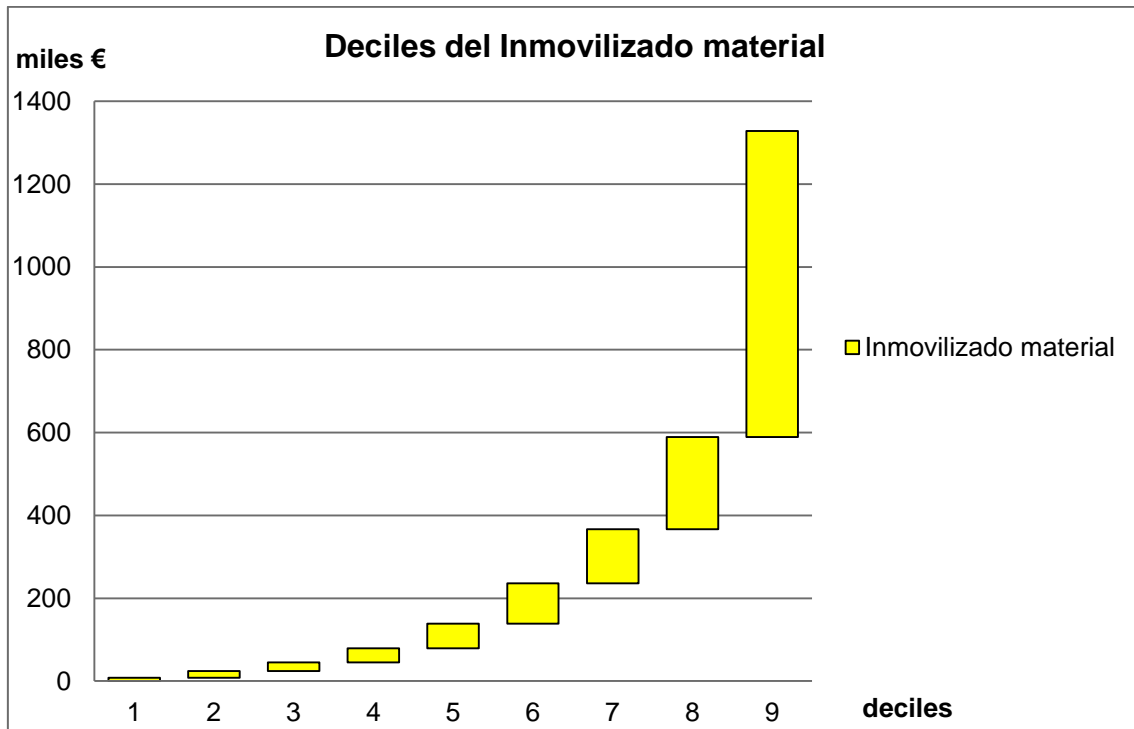
Se puede comprobar, que en la ilustración anterior, el 4 cuartil es mucho más heterogéneo que el resto.

**Tabla 18 Deciles del Inmovilizado Material. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Decil	Inmovilizado Material (miles de €)	
	Límite inferior	Límite superior
1	0	8
2	8	24
3	24	45
4	45	79
5	79	139
6	139	236
7	236	367
8	367	589
9	589	1.328
10	1.328	382.562

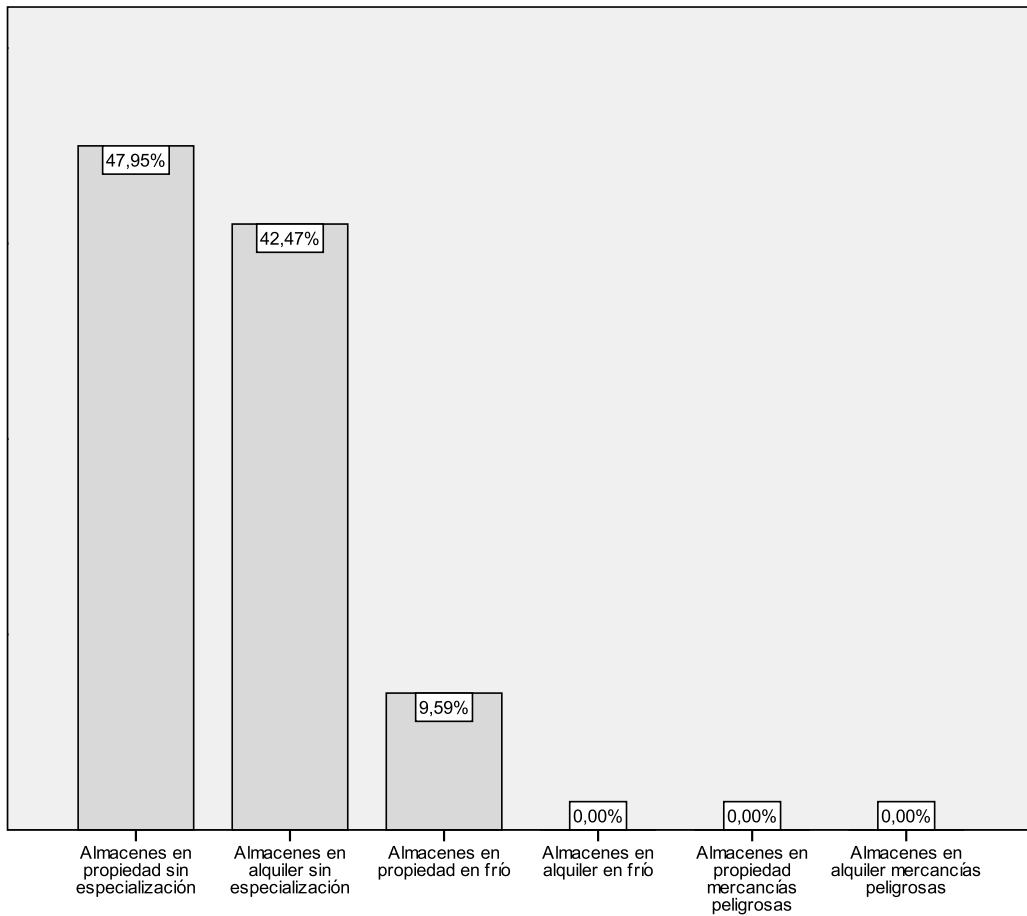


Ilustración 27 Deciles del Inmovilizado Material. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).



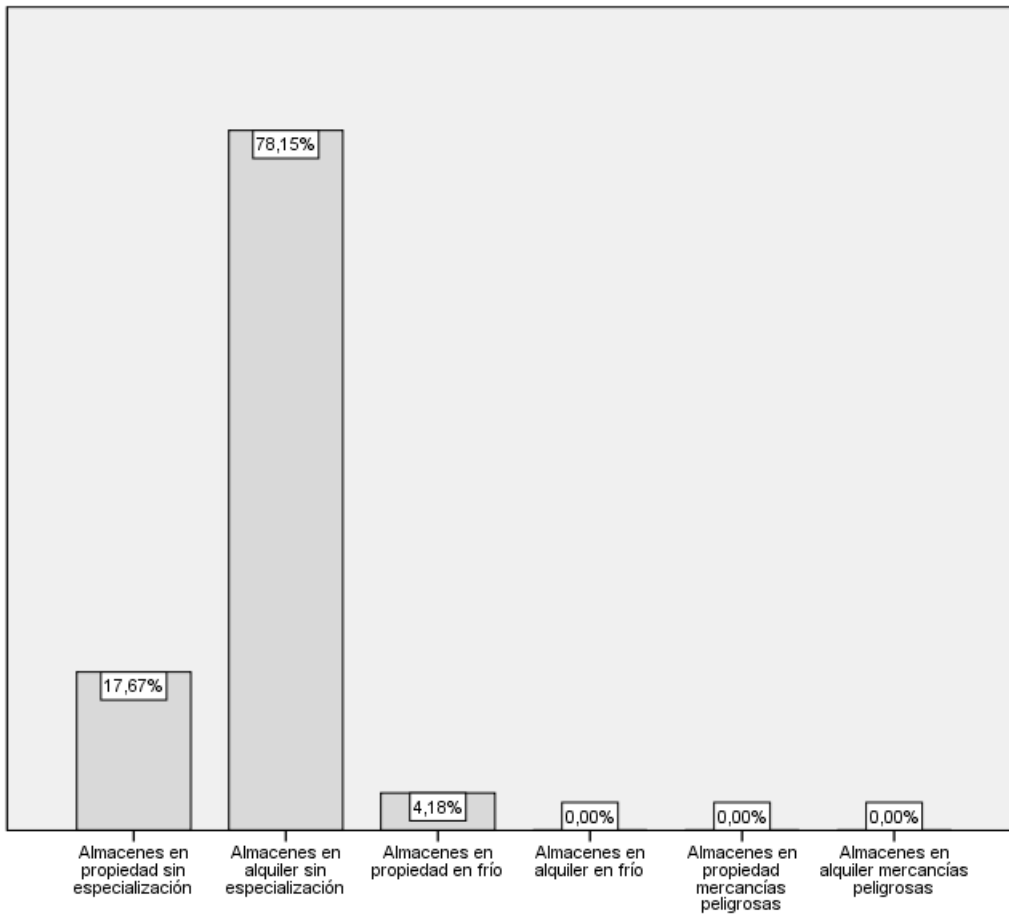
La anterior ilustración permite afirmar que la heterogeneidad de las empresas respecto al inmovilizado material, aumenta a medida que aumenta el número de decil, es decir, a medida que las empresas logísticas son mayores y tienen unos mayores gastos en inmovilizado material. El decil 10 es el más heterogéneo de todos, y no se incluye en el gráfico por motivos de escala.

Ilustración 28 Porcentajes de almacenes en alquiler y propios. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuesta Opinòmetre (2011)



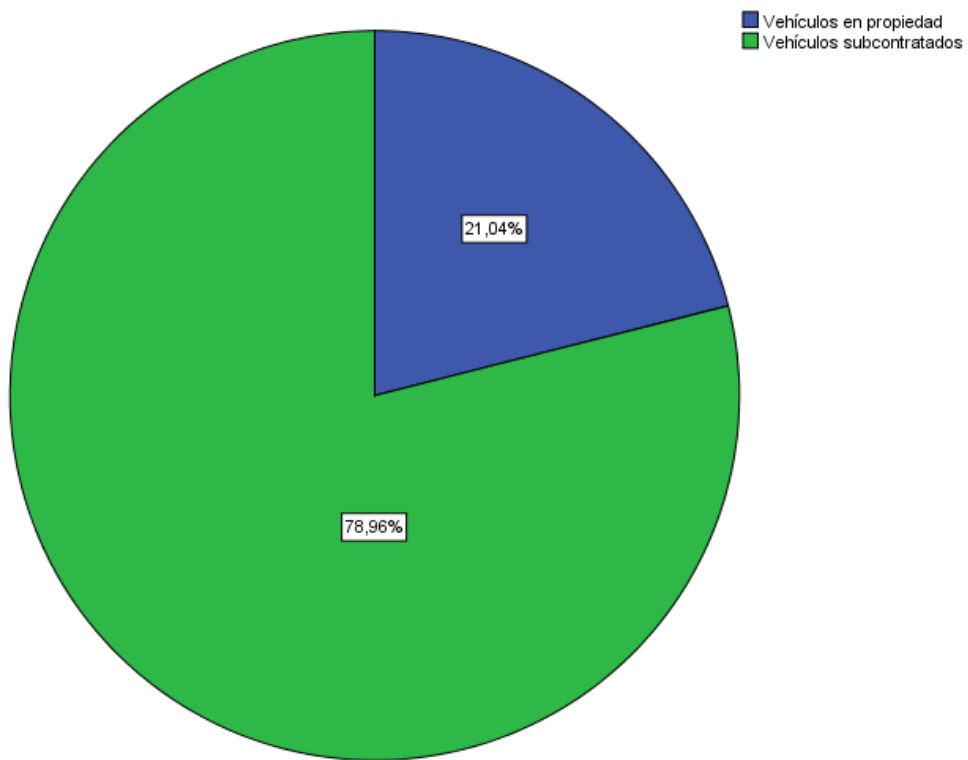
Se observa que las empresas encuestadas tienen los almacenes en frío en propiedad, y que el número de almacenes sin especialización en propiedad y en alquiler són muy similares, y constituyen el grueso mayor de almacenes utilizados por las empresas logísticas.

Ilustración 29 Porcentajes de superficies de almacenes en alquiler y propios. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuesta Opinòmetre (2011)



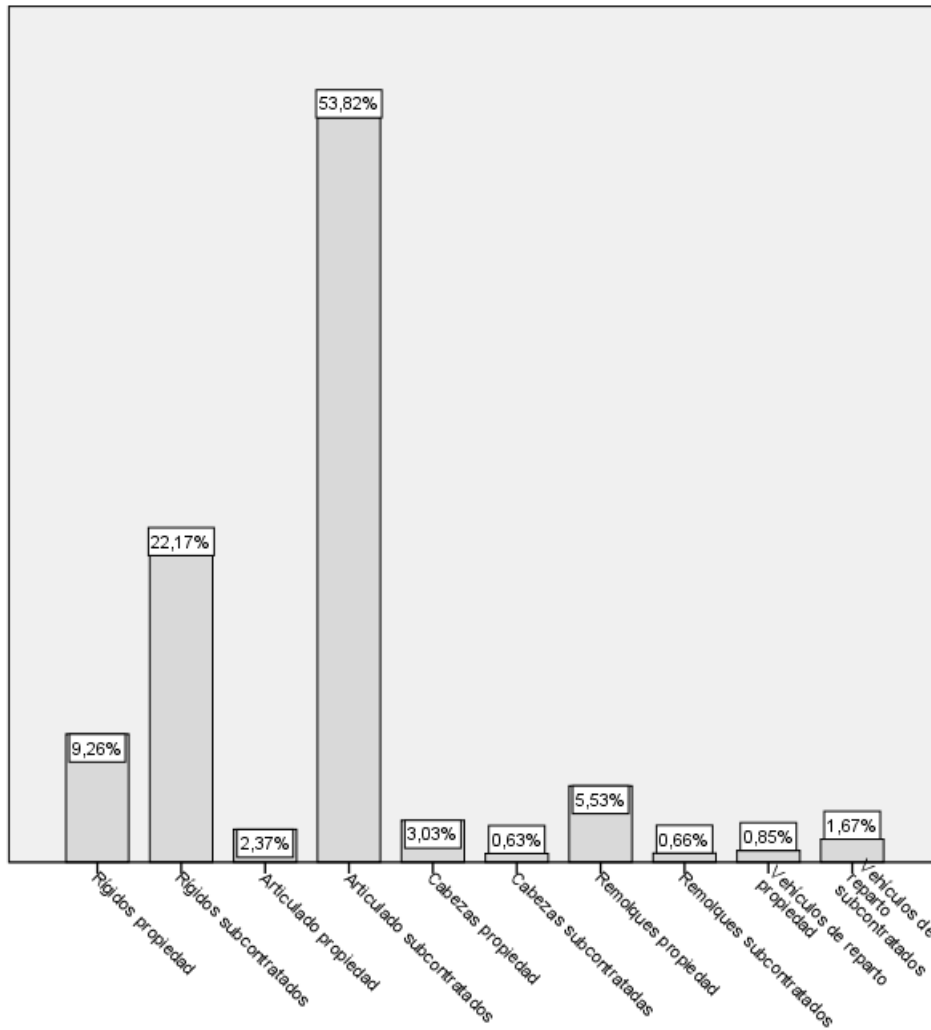
Los almacenes de alquiler sin especialización suponen la gran mayoría de la superficie de almacén con un 78.15% del total. Ello significa que a pesar de que el número de almacenes en alquiler sin especialización es menor que el número de almacenes en propiedad sin especialización, los primeros tienen una superficie mucho mayor que los segundos.

Ilustración 30 Porcentajes totales de vehículos en propiedad y subcontratados. Encuestas Opinòmetre (2011)



Se puede observar que casi el 80% de los vehículos utilizados por las empresas logísticas son vehículos subcontratados.

Ilustración 31 Porcentajes de vehículos respecto del total, según tipos de vehículos. Encuestas Opinòmetre (2011)



Los vehículos articulados subcontratados representan más del 50% del total de vehículos empleados por las empresas logísticas, y los vehículos rígidos subcontratados alcanzan el 22% del total.

## 5. METODOLOGÍA

Se han incluido en la muestra aquellas empresas dedicadas al transporte (aéreo, terrestre o marítimo) y al almacenamiento de mercancías, que tienen la actividad del transporte o la actividad del almacenamiento como actividades primarias. Se han realizado las operaciones que siguientes:

Operaciones realizadas:

Distribución de inmovilizado material

## 6. FUENTES

- Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).
- Encuestas Opinòmetre (2011)

## INDICADOR 7 EL PERSONAL (FIJO Y SUBCONTRATADO) DE LAS EMPRESAS LOGÍSTICAS

### 1. ESTADO DEL ARTE

Este indicador se ha usado en el estudio “Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España” con buenos resultados.

### 2. MOTIVACIÓN

Conocer los tipos de categorías y su distribución, de los empleados de las empresas logísticas.

### 3. DEFINICIÓN

Distribución de empleadas por categorías.

### 4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

El análisis de distribución se ha desarrollado con datos del 2009 de la base de datos SABI, complementados con datos de las fuentes para este indicador.

Ilustración 32 Número total de empleados para empresas tipo distribuidor. Encuestas Opinòmetre (2011)

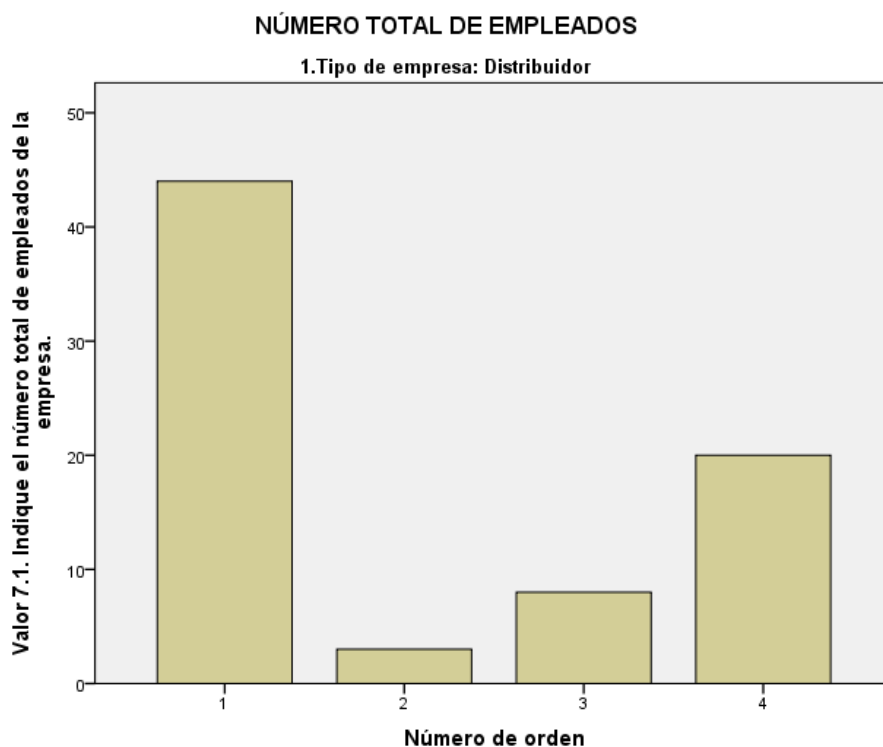


Ilustración 33 Número total de empleados para empresas tipo Operador Logístico. Encuestas Opinòmetre (2011)

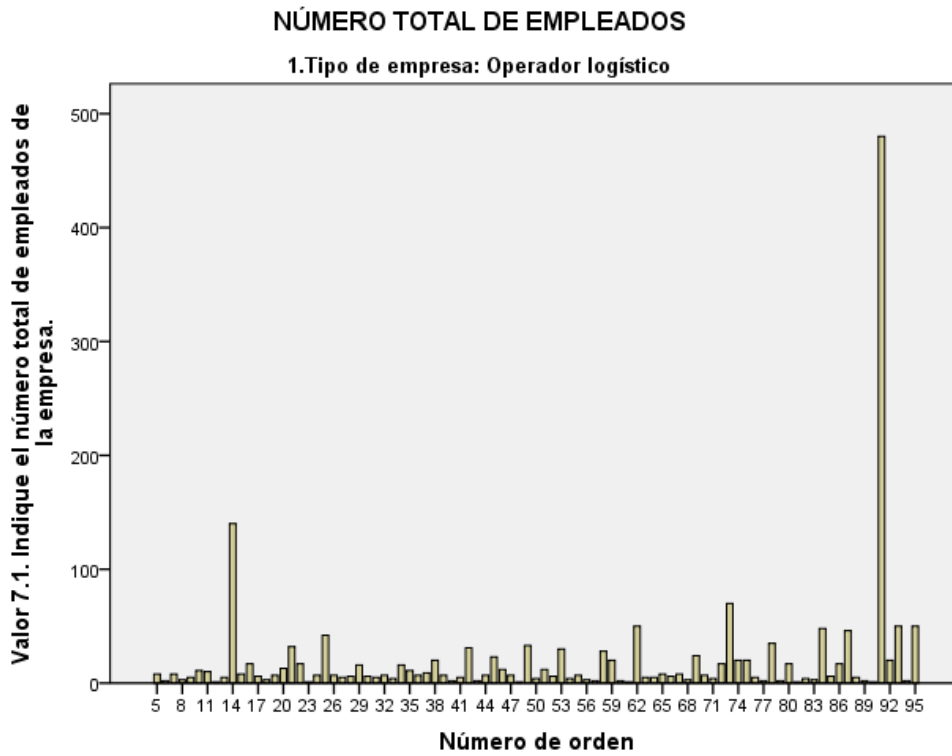


Ilustración 34 Número total de empleados para empresas tipo almacenes. Encuestas Opinòmetre (2011)

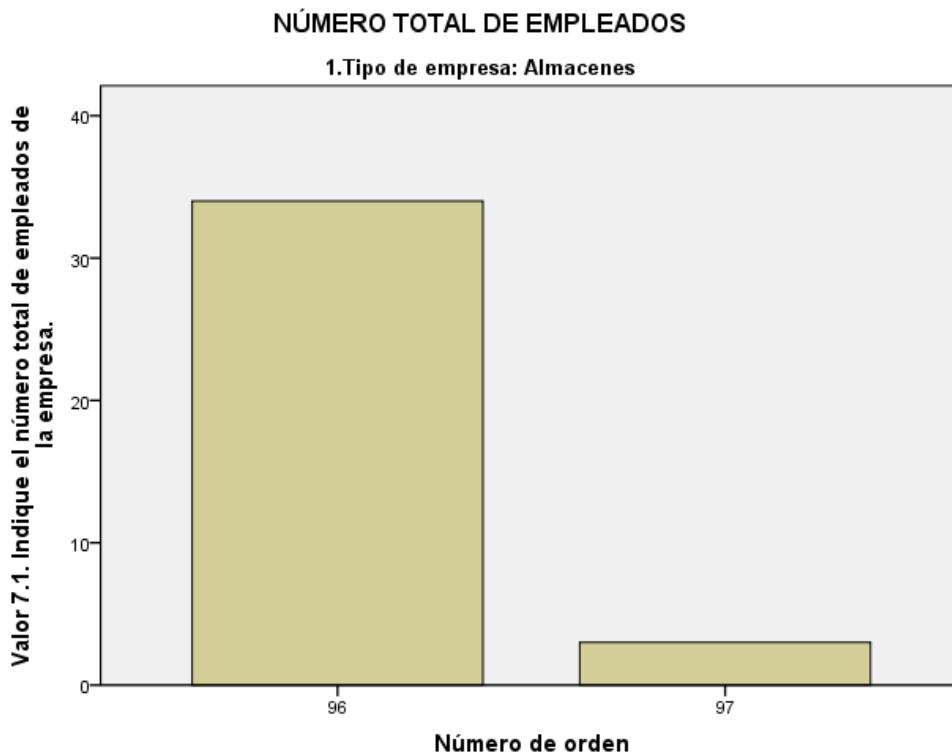




Ilustración 35 Número total de empleados para empresas tipo otros. Encuestas Opinòmetre (2011)

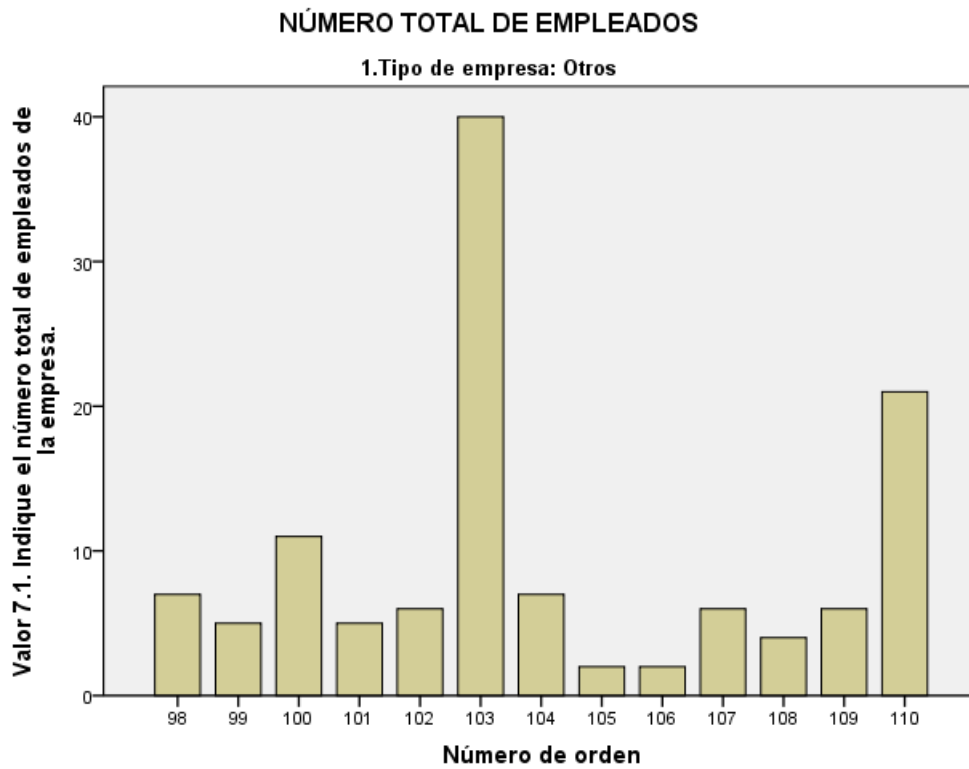


Ilustración 36 Porcentajes de Distribución de Empleados por categorías. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria) (2009). Encuestas Opinòmetre (2011)

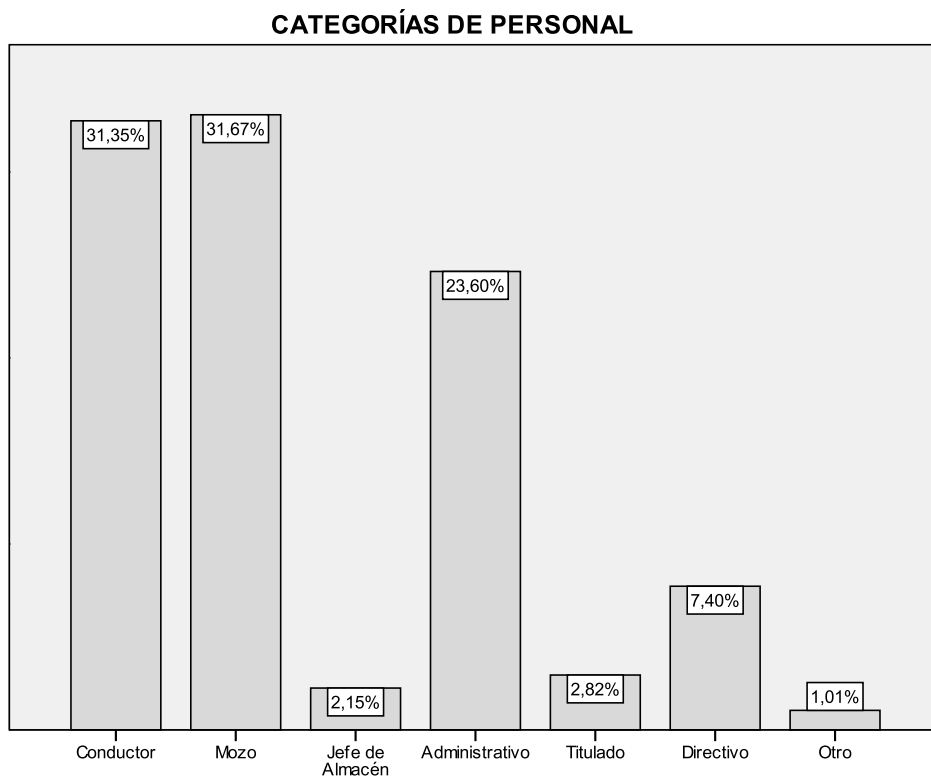
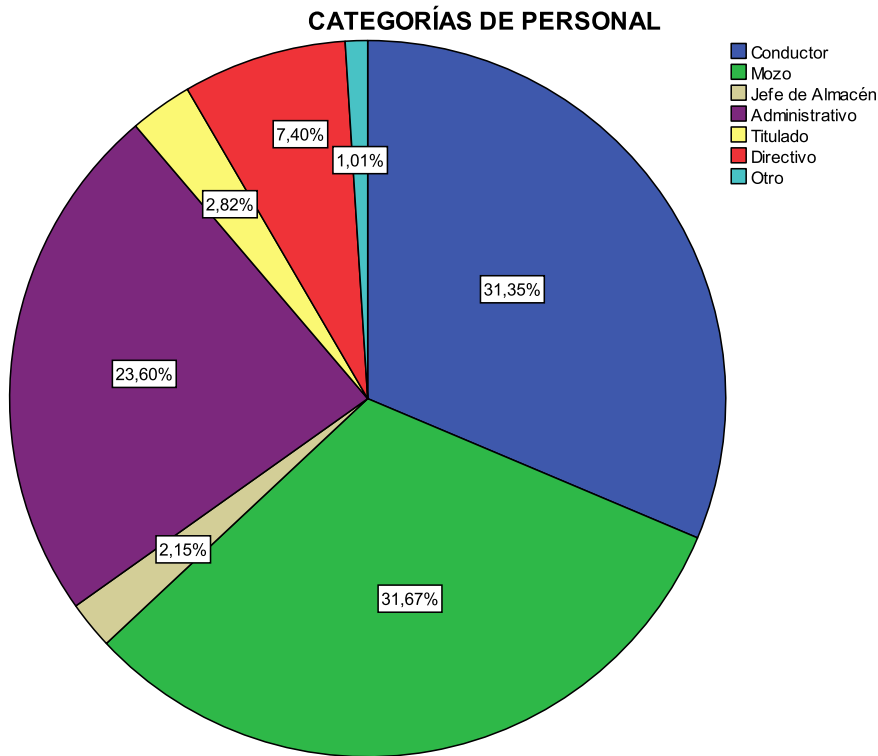
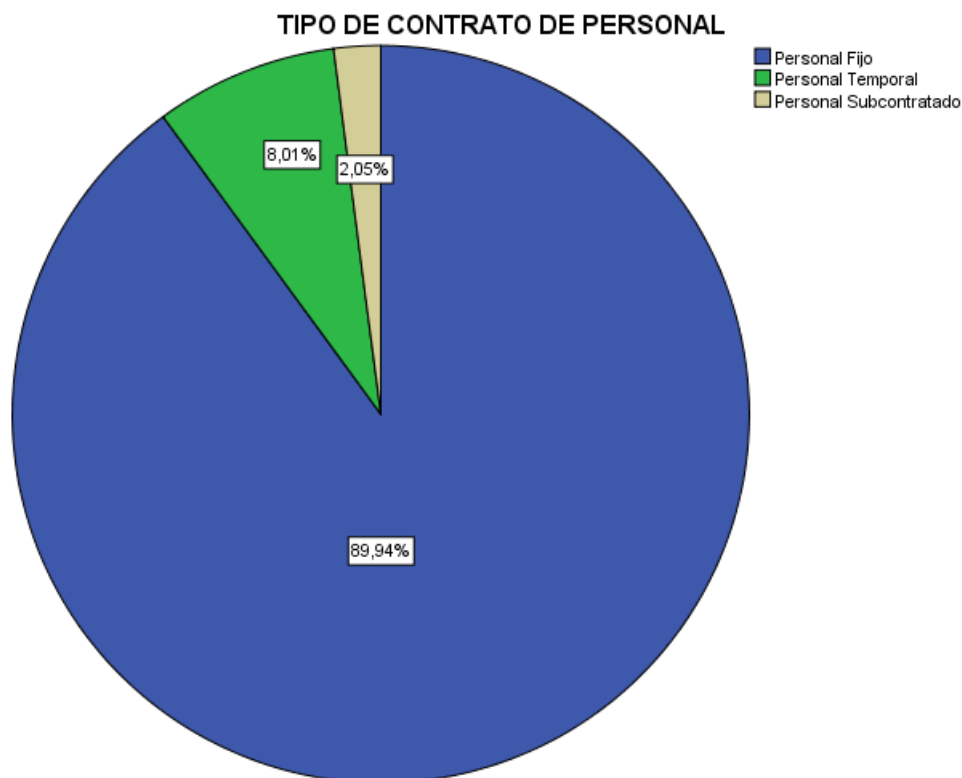


Ilustración 37 Porcentajes de Distribución de Empleados por categorías. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria) (2009). Encuestas Opinómetro (2011)



Nótese que tres de las categorías de personal sobresalen respecto de las demás, éstas son, los mozos (31.67%), los conductores (31.34%) y los administrativos (23.60%).

Ilustración 38 Porcentajes totales por tipo de contrato. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria) (2009). Encuestas Opinòmetre (2011)



Casi el 90% de los empleados son fijos en la empresa, por lo que se trata de un sector que mayoritariamente genera empleo fijo.

## 5. METODOLOGÍA

Se han incluido en la muestra aquellas empresas dedicadas al transporte (aéreo, terrestre o marítimo) y al almacenamiento de mercancías, que tienen la actividad del transporte o la actividad del almacenamiento como actividades primarias, y que están activas en la actualidad. Posteriormente se realiza una distribución de los empleados de las empresas por categorías. Se han complementado los resultados con datos de las fuentes de este indicador.

Operaciones realizadas:

Segmentación con localización y número de empresas

## 6. FUENTES

- Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).
- Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España (2003). Deloitte & Touche.
- Encuestas Opinòmetre (2011)

### 3 ESTRUCTURA DE COSTES

Este apartado tiene como objetivo determinar cuánto cuestan las actividades logísticas a las empresas del sector. Ello permite cuantificar el coste de las distintas actividades logísticas, así como estimar las variaciones de coste que se producen con la implantación de mejoras.

Se propone evaluar tanto los costes operativos, como los costes externos (de los que sea posible obtener información a partir de las empresas). Es preferible que los costes se clasifiquen en distintas subcostes, puesto que de esta forma, se puede analizar qué costes son los predominantes. Los subcostes operativos previstos para su estudio son los costes de empaquetado, costes de transporte y distribución, costes de manipulación y manejo de mercancías, costes de inventario, costes de almacenamiento y costes de pedido. Los subcostes externos previstos son los costes de emisiones, los costes de ruido, los costes de congestión y los costes por accidentes.

Se considera muy útil realizar un análisis de las diferencias de costes entre compañías de distinta estructura empresarial, distinto tamaño, diferentes modos de operar, etc. Se aconseja que este análisis se refiera tanto al valor absoluto de cada subcoste, como a la distribución de costes, es decir, a la proporción de cada uno de estos subcostes sobre el coste total.

Los indicadores que se propone estudiar en este punto se relacionan con los siguientes temas:

- Cuantificación de costes operativos. Distribución de costes.
- Gastos por capítulos financieros

---

Las empresas logísticas incluidas en el estudio son aquellas que desarrollan actividades de transporte y de almacenaje conjuntamente, además de otras posibles actividades suplementarias, y que además tienen la actividad del transporte o la actividad de almacenamiento como su actividad primaria. Se incluyen empresas de transporte terrestre (carretera y ferrocarril), de transporte marítimo y de transporte aéreo.

Se ha utilizado la base de datos Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI), que incluye todas las empresas españolas con un año o más de balance de cuentas y cuyos datos se obtienen del registro mercantil. Se ha implementado una búsqueda booleana para que las empresas seleccionadas en el estudio coincidan con la definición adquirida del párrafo anterior. La especificación de la búsqueda y de los filtros en SABI está detallada en el Anejo referente al sistema SABI.

Los empresarios individuales o autónomos (salvo los navieros) no tienen obligación de inscribirse en el Registro Mercantil, si bien pueden hacerlo de forma voluntaria, por lo que este tipo de empresas quedan parcialmente excluidas del estudio.

Aunque algunas de estas empresas están incluidas en el estudio, en realidad no es el perfil de empresa que más interesa para analizar el tejido empresarial logístico principalmente por dos razones:

- En primer lugar porque el carácter multi operacional de la logística dificulta que un autónomo pueda desarrollar todas estas actividades, y por ello, las empresas logísticas que no son sociedades mercantiles se presumen muy escasas. No obstante, los autónomos dedicados a la logística, frecuentemente trabajan como subcontratados de empresas logísticas que son sociedades mercantiles y que están inscritas en el Registro Mercantil. Por lo tanto, una parte importante de los autónomos dedicados a la logística, están indirectamente incluidos en el estudio.

- En segundo lugar, porque las empresas con menos de 10 empleados (en la que se incluyen los autónomos) no suponen un peso representativo en facturación ni en número de empleados (menos de un 10% del total), debido a que se trata de un sector en el que las grandes empresas aglutinan la mayoría de la facturación y del número de empleados.

INDICADOR 8 LOS COSTES OPERATIVOS. DISTRIBUCIÓN DE COSTES.

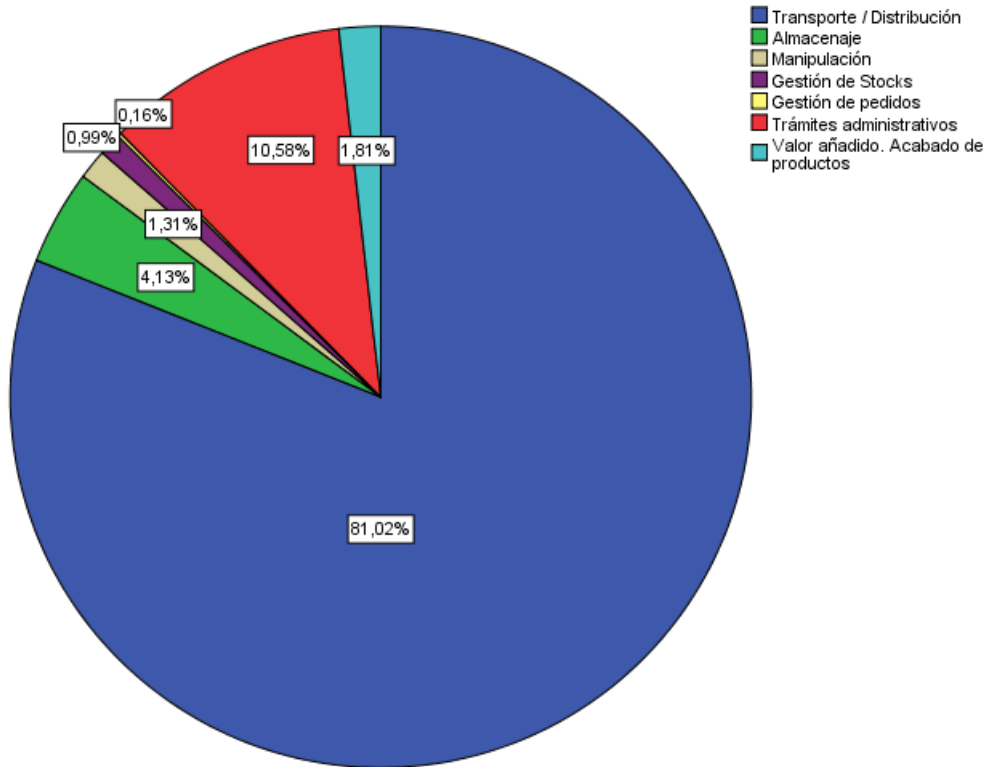
1. ESTADO DEL ARTE Este indicador se ha estudiado previamente en “Barómetro de Costes Logísticos de Cataluña (2008). Institut Cerdà con buenos resultados.
2. MOTIVACIÓN Estimar los costes para diferentes tipos de operaciones realizadas por las empresas logísticas.
3. DEFINICIÓN Porcentajes de costes operativos de las empresas logísticas.
4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Distribución

Tabla 19 Porcentajes de costes por servicio ofrecido. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinómetro (2011)

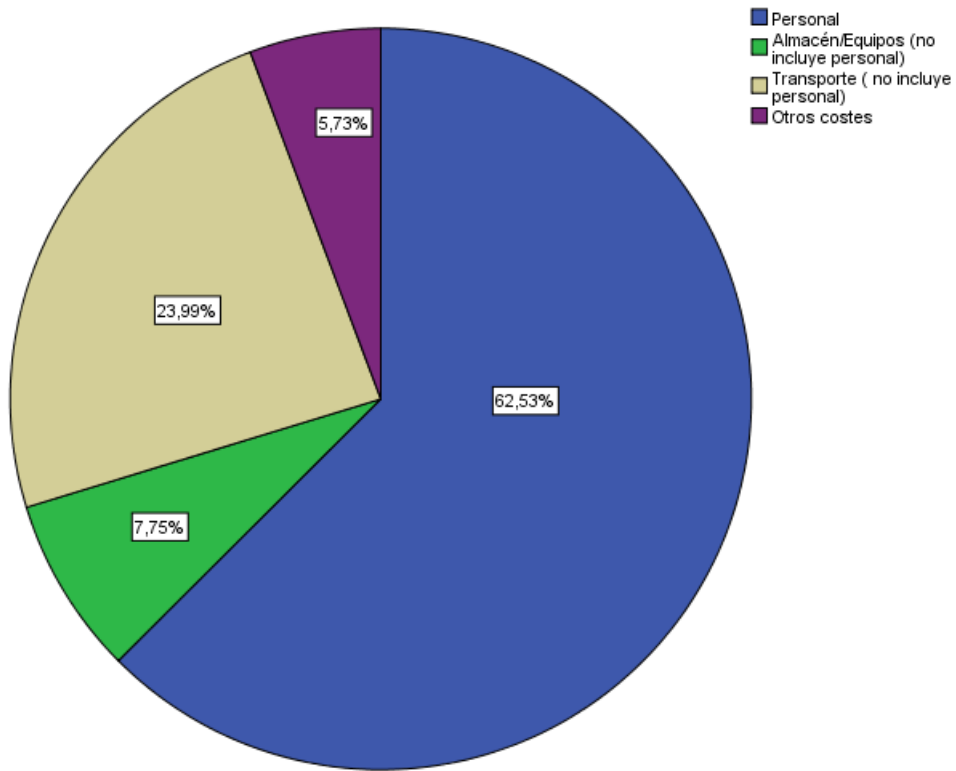
Tipo de Coste	Porcentajes
coste de transporte	81,2%
coste almacenaje	4,13%
coste almacenaje	4,13%
coste de manipulación	1,31%
coste gestión de stock	0,99%
coste gestión de pedidos	0,16%
coste trámites administrativos	10,58%
coste acabado producto	1,81%

Ilustración 39 Porcentajes de Costes Operativos por servicio ofrecido. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011).



Los costes de transporte son mucho más elevados que el resto porque esta es la actividad preponderante para casi todas las empresas encuestadas.

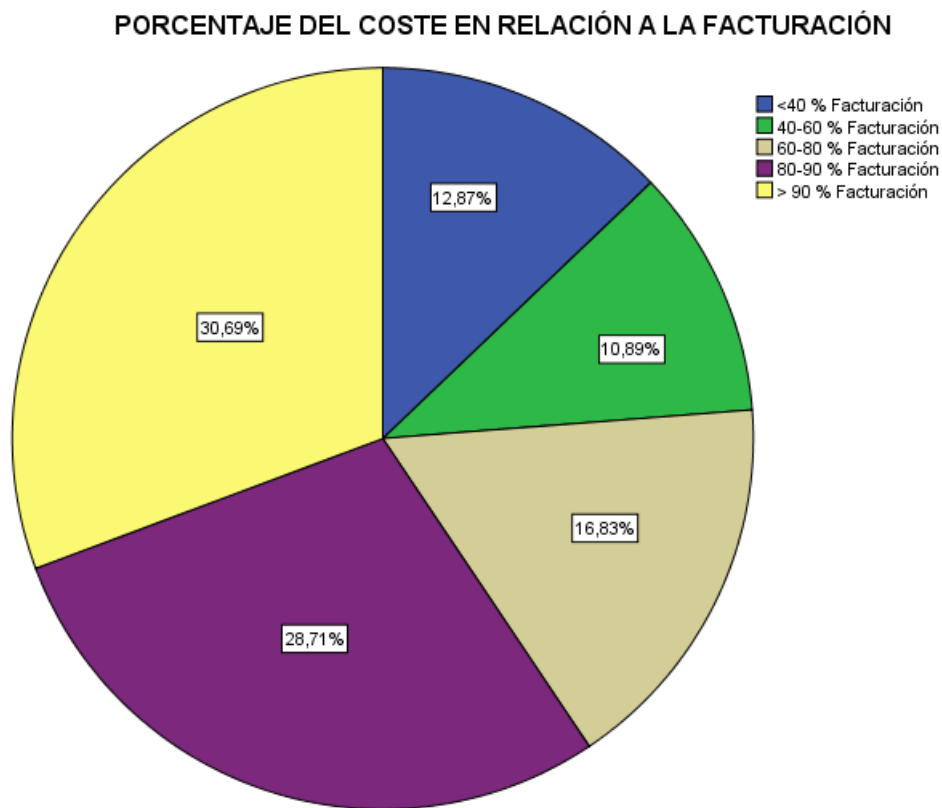
Ilustración 40 Porcentajes de Costes Operativos por Actividad. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011).



Se contempla que los costes de personal y de transporte (compra y mantenimiento de vehículos principalmente), absorben más del 85% del total de los costes.



Ilustración 41 Porcentajes del Coste total en relación con la facturación. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria). Encuestas Opinòmetre (2011).



Se puede concluir del gráfico anterior, que casi el 60% de las empresas tienen un coste que representa un 80% o más de su facturación. Se considera de especial relevancia conocer este mismo indicador para distintas anualidades con diferentes situaciones económicas en nuestro país, para poder correlacionar este indicador con la situación económica del país, si es que tal correlación existe.

## 5. METODOLOGÍA

Los datos obtenidos de las fuentes citadas en el punto siguiente, se categorizan mediante búsquedas y filtros apropiados en la base de datos SABI. Se han incluido en la muestra aquellas empresas dedicadas al transporte (aéreo, terrestre o marítimo) y al almacenamiento de mercancías, que tienen la actividad del transporte o la actividad del almacenamiento como actividades primarias. Posteriormente se realiza un análisis de la distribución de costes para las distintas operaciones logísticas consideradas en este estudio.

Operaciones realizadas:

Distribución de los costes operativos de las empresas logísticas.

## 6. FUENTES

- Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).

-Observatorio de la Logística en España-

- Barómetro de Costes Logísticos de Cataluña (2008). Institut Cerdà
- Encuestas Opinòmetre (2011)

**INDICADOR 9 EL GASTO POR CAPÍTULO FINANCIEROS EN FUNCIÓN DEL TAMAÑO DE LA EMPRESA**

**1. ESTADO DEL ARTE** Este indicador no se ha utilizado en estudios anteriores.

**2. MOTIVACIÓN** Conocer los gastos por capítulos financieros permite pronosticar las alteraciones en el coste debido a modificaciones que afecten específicamente a uno de dichos capítulos, permitiendo adoptar medidas correctoras específicas a tal efecto.

**3. DEFINICIÓN** Gastos de las empresas por capítulos financieros. Éstos son, costes de materiales, de personal, de dotaciones para amortización de inmovilizado y de gastos financieros y gastos asimilados.

**4. ANÁLISIS Y RESULTADOS**

Se ha realizado el análisis de los gastos de un total de 2652 empresas dedicadas a la logística, activas en la actualidad, con un año de balance consolidado (como mínimo). La selección de las empresas logísticas se ha llevado a cabo mediante una búsqueda booleana en el sistema SABI (mirar anejo). Los resultados se muestran en las siguientes tablas e ilustraciones.

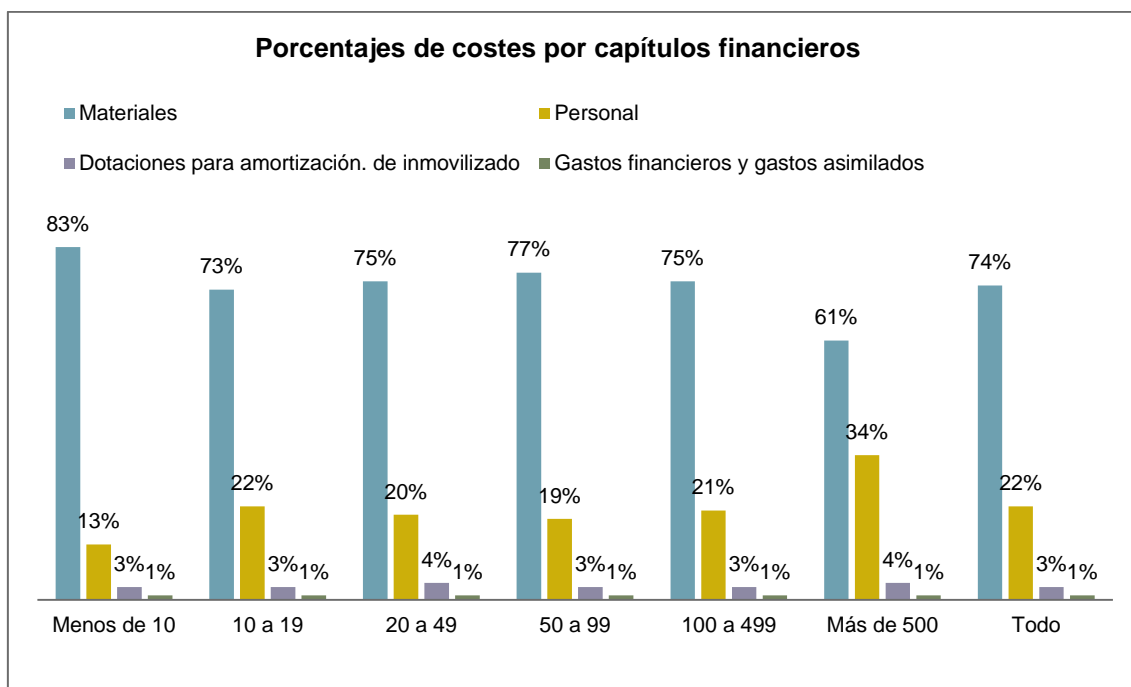
Segmentación

Se ha desarrollado una segmentación de 4 variables de gasto (materiales, personal, dotaciones para amortización. de inmovilizado, gastos financieros y gastos asimilados) en función del tamaño de la empresa (nº de empleados).

**Tabla 20 Porcentajes de capítulos financieros en función del número de empleados de la empresa. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).**

Capítulo Coste	Número de Empleados						
	Menos de 10	10 a 19	20 a 49	50 a 99	100 a 499	Más de 500	Todo
Materiales	83%	73%	75%	77%	75%	61%	<b>74%</b>
Personal	13%	22%	20%	19%	21%	34%	<b>22%</b>
Dotaciones para amortización. de inmovilizado	3%	3%	4%	3%	3%	4%	<b>3%</b>
Gastos financieros y gastos asimilados	1%	1%	1%	1%	1%	1%	<b>1%</b>

**Ilustración 42** Porcentajes de costes por capítulos financieros en función del número de empleados de la empresa. Empresas con actividades de transporte y almacenamiento (una de ellas como actividad primaria).



La anterior ilustración nos permite concluir que los porcentajes de costes son estables para todo tipo de empresa a excepción de las empresas de más de 500 empleados, que tienen un gasto en materiales menor que el resto, y un coste en personal mayor que el resto.

Los costes de materiales son los más importantes para las empresas logísticas con mucha diferencia sobre el resto, puesto que en promedio, estos gastos constituyen casi el 75% del total.

## 5. METODOLOGÍA

Los datos obtenidos de las fuentes citadas en el punto siguiente, se categorizan mediante búsquedas y filtros apropiados en la base de datos SABI. Se han incluido en la muestra aquellas empresas dedicadas al transporte (aéreo, terrestre o marítimo) y al almacenamiento de mercancías, que tienen la actividad del transporte o la actividad del almacenamiento como actividades primarias. Posteriormente se relacionan las variables de gastos por capítulos financieros y número de empleados.

Operaciones realizadas:

Segmentación con gastos por capítulos financieros y número de empleados

## 6. FUENTES

- Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI).

## 4 INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS

Las infraestructuras logísticas juegan un papel importante en la cadena logística. Estas infraestructuras permiten la intermodalidad entre ferrocarril y carretera, lo que propicia un mayor uso del ferrocarril en el transporte de mercancías y, por lo tanto, aporta beneficios de ahorro energético e impacto ambiental que ello conlleva. Por otro lado, las infraestructuras logísticas facilitan la agrupación de envíos y la consolidación de carga, dada su situación estratégica en puntos de paso de las rutas de envío, y permiten el ahorro de tiempo realizando actividades complementarias al transporte en los tiempos de espera.

A grandes rasgos, las infraestructuras logísticas son elementos clave para aumentar el uso del modo ferroviario en el transporte de mercancías, para mejorar la eficiencia operacional de las actividades logísticas, y para la reducción de tiempos y de costes a las empresas del sector.

Por lo anterior, se considera importante realizar un análisis del mercado de estas infraestructuras, principalmente para estudiar su evolución conjunta con el sector y para prever las zonas óptimas para futuras implantaciones a partir del análisis de la cobertura geográfica y de los servicios prestados en cada zona, y de esta manera maximizar los beneficios comentados en el párrafo anterior.

Finalmente, además de una adecuada distribución geográfica, es aconsejable estudiar los servicios y tarifas adecuados para que las empresas logísticas utilicen estas infraestructuras. Para ello, es tanto necesario el estudio desde el punto de vista de la logística empresarial, como el estudio de la oferta existente, que se comenta en el presente apartado.

### 4.1 Mercado de las Infraestructuras Logísticas. Oferta y cobertura geográfica. Servicios y tarifas.

En este punto se quiere ofrecer una visión del mercado de las Infraestructuras Logísticas en España. Se plantea cuantificar la superficie de infraestructuras logísticas ofertadas en España y los servicios asociados a dichas superficies. Los tipos de infraestructuras logísticas que se propone estudiar son los siguientes: truck center, centro integrado de mercancías, centro logístico, puerto seco y zona de actividades logísticas portuarias. Se pueden incluir en el estudio puertos, aeropuertos y grandes terminales ferroviarias que desempeñen funciones logísticas.

Los subtemas que comprende el análisis del mercado de infraestructuras logísticas son los siguientes:

## INDICADOR 10 NÚMERO DE CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

### 1. ESTADO DEL ARTE

El “Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España” de la ACTE ofrece un inventario de los centros de transporte y logística por comunidades autónomas. A nivel europeo, el “Intermodal Yearbook 2010” de la European Intermodal Association muestra la distribución geográfica de los centros logísticos, y el “Ranking der europäischen GVZ-Standorte” de la DGG propone una lista de los 20 principales.

### 2. MOTIVACIÓN

Determinar el número de Centros de Transporte y Logística en España existentes y en desarrollo o planificación, así como su distribución por el territorio.

### 3. DEFINICIÓN

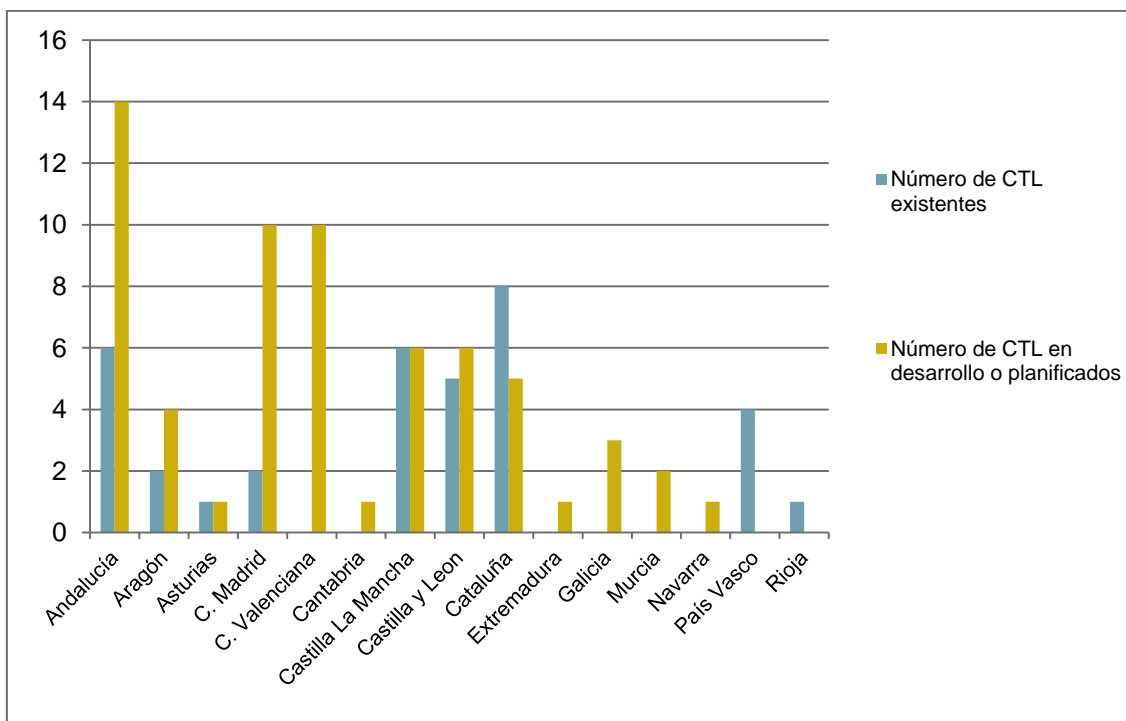
Número de Centros de Transporte y Logística existentes y en desarrollo o planificación por comunidades autónomas.

### 4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Tabla 21 Número de CTL's existentes y en desarrollo o planificados. ACTE 2010

Comunidad Autónoma	Número de CTL existentes	Número de CTL en desarrollo o planificados
Andalucía	6	14
Aragón	2	4
Asturias	1	1
C. Madrid	2	10
C. Valenciana	0	10
Cantabria	0	1
Castilla La Mancha	6	6
Castilla y Leon	5	6
Cataluña	8	5
Extremadura	0	1
Galicia	0	3
Murcia	0	2
Navarra	0	1
País Vasco	4	0
Rioja	1	0

Ilustración 43 Número de CTL's existentes y planificados o en desarrollo. ACTE 2010



5. METODOLOGÍA

Se calcula el total de centros de Transporte y Logística existentes y en desarrollo o planificación por comunidades autónomas.

6. FUENTES

Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España (ACTE).



## INDICADOR 11 SUPERFICIE EXISTENTE Y PLANIFICADA DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

### 1. ESTADO DEL ARTE

El “Observatori de la Logística” de CIMALSA define el indicador “Superficie útil de almacenaje por provincias” a partir de los metros cuadrados de superficie de los centros logísticos en Cataluña. El “Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España” de la ACTE ofrece un listado de la superficie existente y planificada de Centros de Transporte y Logística por comunidades autónomas. A nivel europeo, el “Benchmarking de centros intermodales europeos” realizado por el CENIT presenta datos relativos a la superficie total e intermodal de los centros más importantes. En un ámbito más global, el “Feasibility of Freight Villages in the NYMTC Region” del Center for Advanced Infrastructure and Transportation dispone de fichas de los más destacados centros a nivel mundial, ofreciendo valores de superficies totales e información sobre futuras ampliaciones.

### 2. MOTIVACIÓN

Conocer el parque de  $m^2$  de Centros de Transporte y Logística en España, así como los  $m^2$  de ampliación, en desarrollo o planificación, y su distribución por el territorio.

### 3. DEFINICIÓN

Superficie existente y en desarrollo o planificación de los Centros de Transporte y Logística, por comunidades autónomas.

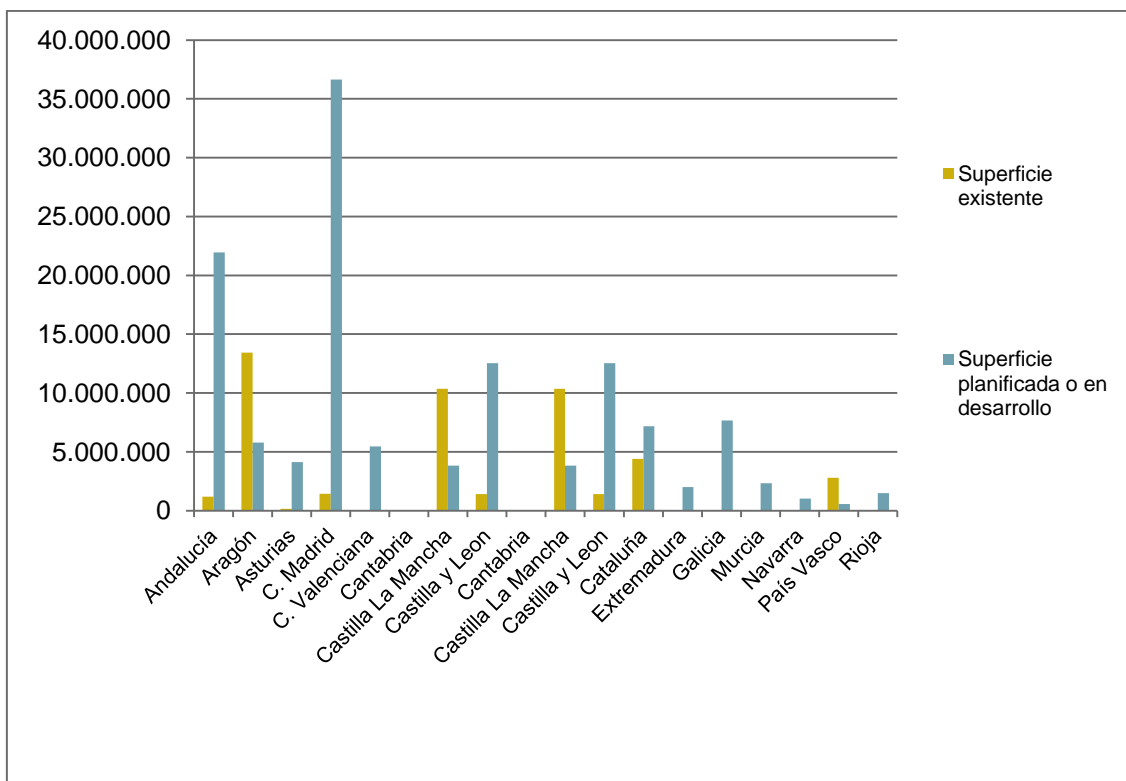
### 4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Tabla 22 Superficie existente y planificada o en desarrollo. ACTE 2010

Comunidad Autónoma	Superficie planificada o en desarrollo (m <sup>2</sup> )	Superficie existente (m <sup>2</sup> )	Factor de crecimiento (%)
Andalucía	21.938.154	1.190.693	1842,47
Aragón	5.794.319	13.431.898	43,14
Asturias	4.130.000	150.000	2753,33
C. Madrid	36.640.000	1.438.500	2547,10
C. Valenciana	5.460.426	0	Nuevos CTL
Cantabria	N.D.	0	N.D.
Castilla La Mancha	3.831.900	10.360.000	36,99
Castilla y Leon	12.523.700	1.393.880	898,48
Cataluña	7.187.000	4.386.833	163,83
Extremadura	2.000.000	0	Nuevos CTL
Galicia	7.660.000	0	Nuevos CTL
Murcia	2.320.000	0	Nuevos CTL
Navarra	1.029.483	0	Nuevos CTL
País Vasco	550.000	2.780.701	19,78
Rioja	1.500.000	0	Nuevos CTL

Nota: ND = Datos no disponibles.

Ilustración 44 Superficie de CTL existente y planificados o en desarrollo. ACTE 2010.



## 5. METODOLOGÍA

A partir de los datos relativos a la superficie existente y en desarrollo o planificación de los Centros de Transporte y Logística, se ha determinado el valor total de cada parámetro por comunidades autónomas. También se ha calculado el factor de crecimiento en tanto por ciento que experimentarían los valores en el supuesto que se cumplan las expectativas de ampliación.

## 6. FUENTES

Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los centros de transporte y logística en España (ACTE).

## INDICADOR 12 TIPOLOGÍAS DE SUPERFICIE EN LOS CENTROS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

1. ESTADO DEL ARTE

El “Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España” de la ACTE ofrece un listado de la superficie desarrollada de Centros de Transporte y Logística por comunidades autónomas, diferenciando además entre suelo de uso logístico y de nave. A nivel europeo, el “Benchmarking de centros intermodales europeos” realizado por el CENIT presenta datos relativos a la superficie total e intermodal de los centros más importantes. En un ámbito más global, el “Feasibility of Freight Villages in the NYMTC Region” del Center for Advanced Infrastructure and Transportation dispone de información relativa a superficies de almacenamiento de diversos centros logísticos.
2. MOTIVACIÓN

Caracterizar la superficie de los de los Centros de Transporte y Logística.
3. DEFINICIÓN

Tipologías de superficies ofertadas y ocupadas en los centros de transporte y logística (infraestructuras logísticas)
4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Ilustración 45 Superficies logísticas ocupadas y ofertadas por cada infraestructura. Encuestas Opinómetro (2011)

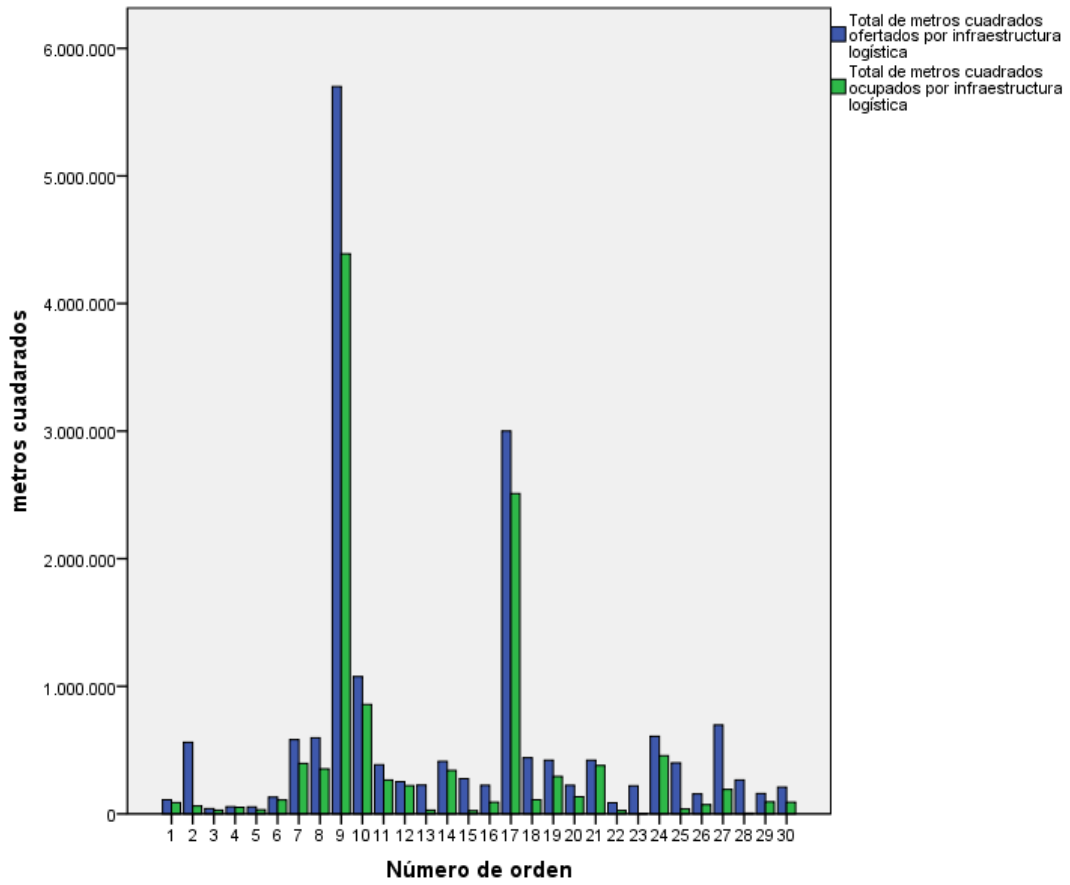
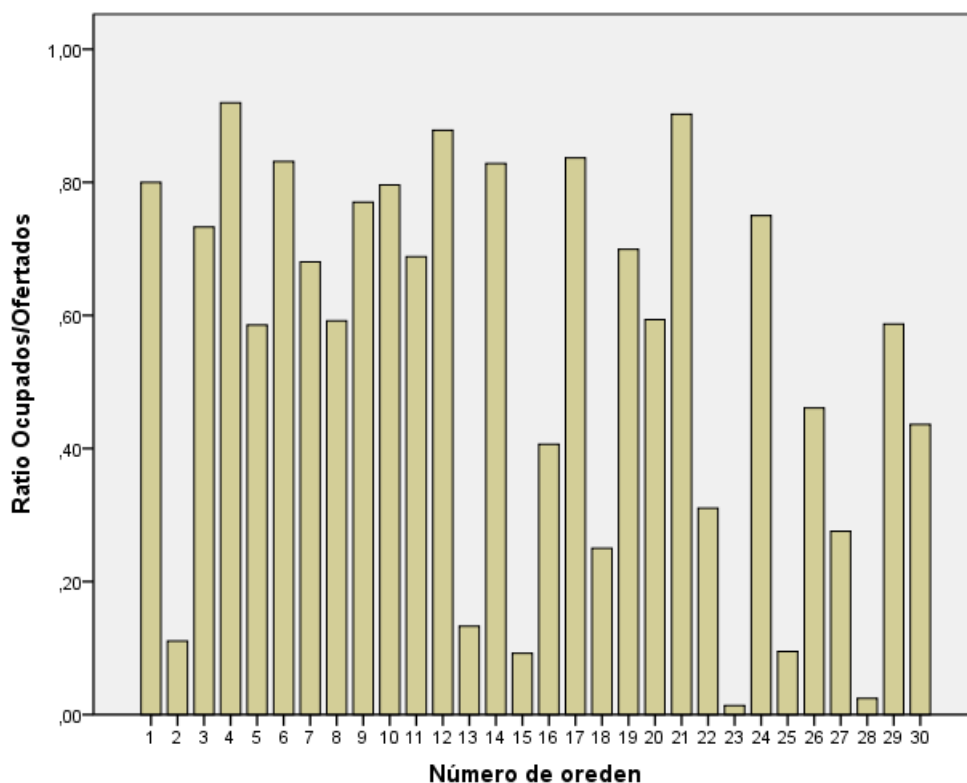


Ilustración 46 Ratio (superficie ocupada/superficie ofertada). Encuestas Opinòmetre (2011)



El valor medio del ratio es de 0,54, lo que significa que el promedio de ocupación de cada infraestructura es del 54%, mientras que el 46% restante se está desaprovechando. Sin embargo, las infraestructuras mayores tienen un porcentaje de ocupación mayor, por lo que el 65% (ratio de 0.65) de la superficie total ofertada está ocupada, tal y como se muestra en la siguiente tabla.

-Observatorio de la Logística en España-

**Tabla 23 Superficies Ofertadas y Ocupadas de cada Infraestructura. Encuesta Opinòmetre (2011)**

Nº CASO	Infraestructura	C.C.A.A.	Superficie Ofertada	Superficie Ocupada	Ratio Ocupada/Ofertada
1	ZAL SEVILLA	SEVILLA	110.000	88.000	0,80
2	PL HUESCA (PLHUS)	HUESCA	560.485	61.964	0,11
3	CT GIJON - ASTURIAS	GIJON	41.131	30.134	0,73
4	CT BENAVENTE	ZAMORA	55.900	51.400	0,92
5	CETRAMESA	CASTILLA LEON	54.760	32.060	0,59
6	PARC LOGISTIC DE LA ZONA FRANCA	BARCELONA	131.000	108.906	0,83
7	CENTRO INTERMODAL DE TRANSPORTE Y LOGISTICA DE VITORIA-GASTEIZ	VITORIA	581.242	395.450	0,68
8	ARASUR	VITORIA	596.500	353.000	0,59
9	PL ZARAGOZA (PLAZA) - ARGON	ARAGON	5.700.000	4.389.000	0,77
10	CENTRO DE TRANSPORTES DE COSLADA	MADRID	1.076.510	856.875	0,80
11	RED LOGISTICA DE ANDALUCIA SA	ANDALUCIA	385.000	265.000	0,69
12	CTM Sevilla	ANDALUCIA	252.745	222.008	0,88
13	CTM Málaga	ANDALUCIA	226.325	30.066	0,13
14	PS de Antequera	ANDALUCIA	411.380	340.686	0,83
15	CTM Palencia (CENTRAPAL-Cylog Palencia)	CASTILLA LEON	275.400	25.400	0,09
16	PL Huelva	ANDALUCIA	223.960	91.000	0,41
17	ZAL Valencia	VALENCIA	3.000.000	2.510.000	0,84
18	CIM Vallès	CATALUÑA	440.000	110.000	0,25
19	CIM Lleida	CATALUÑA	420.000	293.751	0,70
20	CIM La Selva	CATALUÑA	225.000	133.576	0,59
21	CIM el Camp	CATALUÑA	420.000	379.000	0,90
22	Logis Bages	CATALUÑA	87.000	27.000	0,31
23	Logis Empordà	CATALUÑA	220.000	3.000	0,01
24	Agencia Navarra del Transporte y Logística	NAVARRA	608.000	456.000	0,75
25	ZAISA	PAIS VASCO	400.000	38.000	0,10
26	Bikakobo-Aparkabisa	PAIS VASCO	156.357	72.033	0,46
27	CIT Murcia (CITMUSA)	MURCIA	696.591	192.000	0,28
28	CTI León (CETILE)	CASTILLA LEON	265.000	6.500	0,02
29	El Consorci de la Zona Franca (Barcelona)	CATALUÑA	160.000	93.900	0,59
30	CIM Valladolid (CENTROLID)	CASTILLA LEON	209.900	91.540	0,44
	RATIO TOTAL		17.990.186	11.747.249	0,65
	RATIO PROMEDIO		110.000	88.000	0,54

Ilustración 47 Porcentajes de superficies logísticas ofertadas por tipologías. Encuestas Opinòmetre (2011)

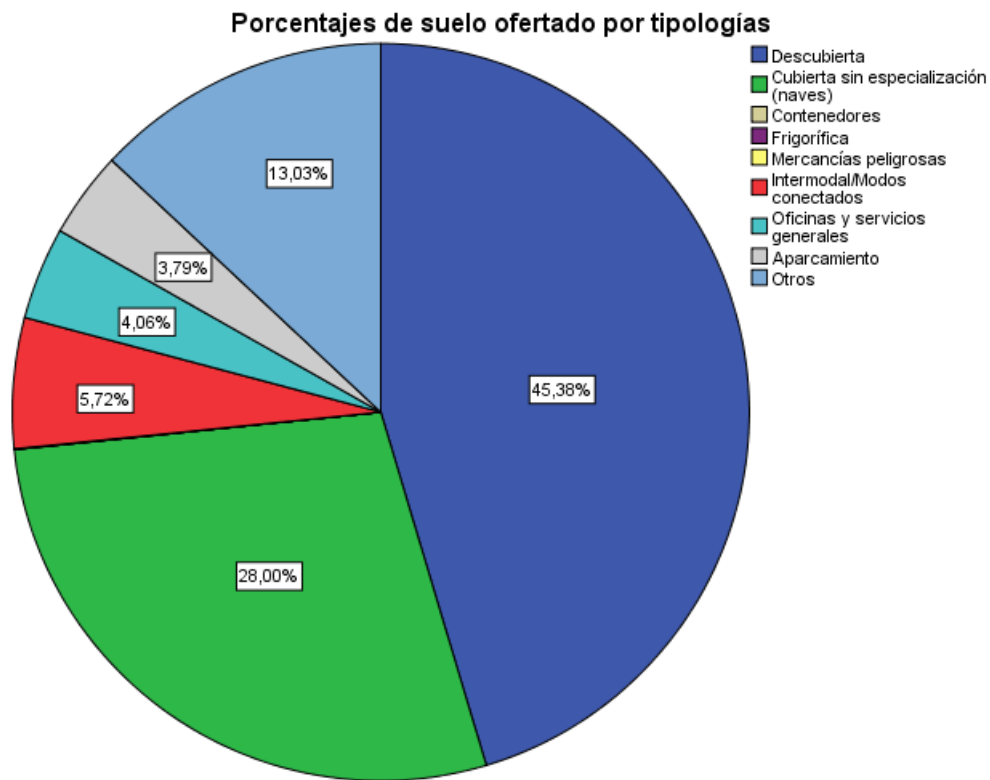
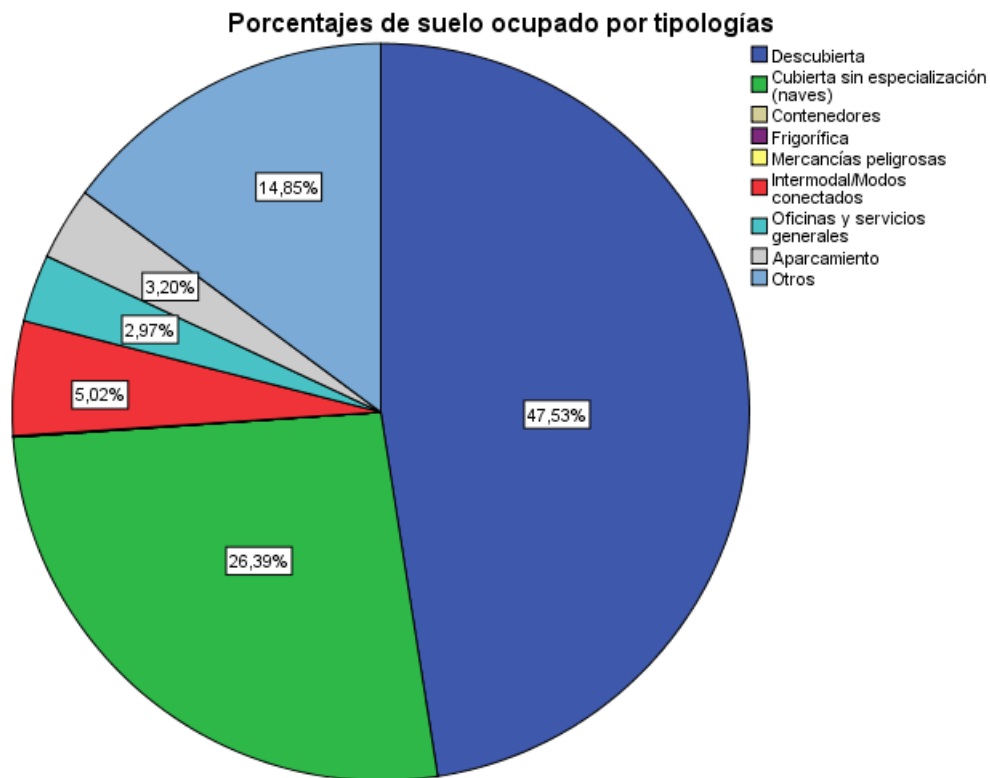


Ilustración 48 Porcentajes de superficies logísticas ocupadas por tipologías. Encuestas Opinòmetre (2011)





**Tabla 24 Tarifas promedio de alquiler venta y servicios comunes, según tipologías de superficies. Encuestas Opinómetro (2011)**

Tipo de superficie	Alquiler Superficie (€/m <sup>2</sup> )	Venta Superficie (€/m <sup>2</sup> )	Servicios comunes (€/m <sup>2</sup> )
Descubierta	0,86	106	0,25
Cubierta sin especialización (naves)	3,6	592,05	0,29
Contenedores	N.D.	N.D.	N.D.
Frigorífica	N.D.	N.D.	N.D.
Mercancías peligrosas	2,75	625	N.D.
Intermodal/Modos conectados	1	147	0,325
Oficinas y servicios generales	10	N.D.	36
Aparcamiento	71	N.D.	N.D.
Otros	2,6	N.D.	0,18

**Tabla 25 Datos disponibles de alquiler venta y servicios comunes, según tipologías de superficies. Encuestas Opinómetro (2011)**

Tipo de superficie	Alquiler Superficie Nº de respuestas sobre 30	Venta Superficie Nº de respuestas sobre 30	Servicios comunes Nº de respuestas sobre 30
Descubierta	8	9	3
Cubierta sin especialización (naves)	25	20	2
Contenedores	0	0	0
Frigorífica	0	0	0
Mercancías peligrosas	1	1	0
Intermodal/Modos conectados	3	3	2
Oficinas y servicios generales	20	0	2
Aparcamiento	11	0	0
Otros	1	0	1

## 5. METODOLOGÍA

A partir de los datos relativos a la superficie de uso logístico, de nave y existente de los Centros de Transporte y Logística, se ha calculado el valor total de cada parámetro para diversos centros logísticos, agrupando los resultados por comunidades autónomas.

6. FUENTES

Encuestas Opinómetro (2011)

INDICADOR 13 INVERSIÓN EN LOS CENTROS LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE

1. ESTADO DEL ARTE

El “Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España” de la ACTE realiza un análisis de impacto económico a partir de las inversiones realizadas en urbanización y edificación de los Centros de Transporte y Logística.

2. MOTIVACIÓN

Determinar el valor de las inversiones realizadas en los Centros de Transporte y Logística.

3. DEFINICIÓN

Inversiones en euros en urbanización y edificación de los Centros de Transporte y Logística.

4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

-Observatorio de la Logística en España-

Tabla 26 Inversiones en los CTL. ACTE 2010

C.C.A.A	Nombre Ubicación	Inversiones en urbanización (€)	Inversiones en edificación (€)	Inversiones totales (€)	Inv. urb./Inv. Totales (%)	Inv. edif./Inv. Totales (&)
Andalucía	CT Sevilla	12.637.250	17.896.200	30.533.450	41,39	58,61
	CTM Málaga	11.316.250	25.421.550	36.737.800	30,80	69,20
	ZAL Sevilla	17.750.000	43.750.000	61.500.000	28,86	71,14
Aragón	PLAZA	650.000.000	1.693.181.280	2.343.181.280	27,74	72,26
	CT Zaragoza	30.250.000	74.900.000	105.150.000	28,77	71,23
Asturias	CT Gijón	7.500.000	4.235.000	11.735.000	63,91	36,09
C. Madrid	CT Coslada	55.000.000	98.446.250	153.446.250	35,84	64,16
	CT Madrid	16.925.000	21.175.000	38.100.000	44,42	55,58
C. Valenciana		N.D	N.D	N.D	N.D	N.D
Cantabria		N.D	N.D	N.D	N.D	N.D
Castilla La Mancha	Gran Europa Cabanillas	110.000.000	275.275.000	385.275.000	28,55	71,45
	Azuqueca Gran Europa	53.000.000	132.632.500	185.632.500	28,55	71,45
Castilla y León	CT Burgos	15.000.000	26.250.000	41.250.000	36,36	63,64
	Centrolid	11.694.000	22.037.400	33.731.400	34,67	65,33
	CETILE	6.500.000	22.371.300	28.871.300	22,51	77,49
	CT Benavente	6.000.000	13.300.000	19.300.000	31,09	68,91
	CENTRAMISA	32.000.000	105.000.000	137.000.000	23,36	76,64
	CENTRAPAL	13.500.000	52.500.000	66.000.000	20,45	79,55
Cataluña	ZAL Cilsa	104.000.000	162.661.100	266.661.100	39,00	61,00
	CIM Vallès	22.100.000	46.676.000	68.776.000	32,13	67,87
	CIM Lleida	9.800.000	5.100.000	14.900.000	65,77	34,23
	CIM la Selva	11.000.000	5.600.000	16.600.000	66,27	33,73
	CIM El Camp	25.600.000	6.100.000	31.700.000	80,76	19,24
Extremadura		N.D	N.D	N.D	N.D	N.D
Galicia		N.D	N.D	N.D	N.D	N.D
Murcia	CITMUSA	22.500.000	49.000.000	71.500.000	31,47	68,53
Navarra	CT Pamplona	81.892.300	171.963.614	253.855.914	32,26	67,74
País Vasco	Aparkabisa	15.628.000	9.629.200	25.257.200	61,88	38,12
	CTVi	35.900.000	73.090.500	108.990.500	32,94	67,06
	Arasur	134.264.000	240.856.481	375.120.481	35,79	64,21
Rioja		N.D	N.D	N.D	N.D	N.D

Nota: ND = Datos no disponibles.

## 5. METODOLOGÍA

A partir de los datos relativos a la inversión en urbanización y edificación de cada Centro de Transporte y Logística, se ha calculado la inversión total a partir de la suma de ambos parámetros y se han presentado los resultados clasificados por comunidades autónomas. También se ha calculado la relación entre las inversiones en urbanización y edificación y la total de cada centro logístico.

## 6. FUENTES

Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España (ACTE).

## INDICADOR 14 EMPLEO

1. ESTADO DEL ARTE

El “Observatori de la Logística” de CIMALSA utiliza el número de ocupados en el sector de la logística y el transporte para estimar la evolución de dicho sector en Cataluña. El “Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España” de la ACTE ofrece datos de empleo directo generado y empleo directo logístico generado de diversos Centros de Transporte y Logística a nivel nacional. El “Benchmarking de Centros Intermodales Europeos” del CENIT, entre otros parámetros, muestra el número de empleados de los principales centros europeos. De la misma manera, el estudio “Feasibility of Freight Villages in the NYMTC Region” del “Center for Advanced Infrastructure and Transportation” dispone el mismo dato de destacados centros logísticos a nivel mundial.
2. MOTIVACIÓN

Determinar la capacidad de generación de empleo de los Centros de Transporte y Logística.
3. DEFINICIÓN

Empleo directo generado y empleo directo logístico generado.
4. ANÁLISIS Y RESULTADOS

Tabla 27 Empleo Directo logístico y empleo directo generado por los CTL. ACTE 2010

C.C.A.A	Nombre Ubicación	Empleo directo logístico generado	Empleo directo generado	Empleo dir. log./ empleo dir. (%)
Andalucía	CT Sevilla	351	473	74,21
	CTM Málaga	697	926	75,27
	ZAL Sevilla	500	500	100,00
Aragón	PLAZA	1.700	10.500	16,19
Asturias	CT Gijón	N.D	500	N.D
C. Madrid	CT Coslada	N.D	3.000	N.D
	CT Madrid	N.D	3.000	N.D
C. Valenciana		N.D	N.D	N.D
Cantabria		N.D	N.D	N.D
Castilla La Mancha	Gran Europa Cabanillas	3.219	3.369	95,55
	Azuqueca Gran Europa	2.764	3.262	84,73
Castilla y León	CT Burgos	N.D	500	N.D
	CT Benavente	450	450	100,00
	CENTRAPAL	30	44	68,18
Cataluña	ZAL Cilsa	N.D	8.000	N.D
	Parc Logístic Zona Franca	N.D	2.500	N.D
	El Consorci Zona Franca	N.D	900	N.D
	CIM Vallès	N.D	2.374	N.D
	CIM Lleida	449	2.100	21,38
	CIM La Selva	149	149	100,00
Extremadura		N.D	N.D	N.D
Galicia		N.D	N.D	N.D
Murcia	CITMUSA	400	900	44,44
Navarra	CT Pamplona	1.778	2.491	71,38
País Vasco	ZAISA	N.D	1.600	N.D
	Aparkabisa	N.D	400	N.D
	CTVi	N.D	1.015	N.D
Rioja		N.D	N.D	N.D

Nota: ND = Datos no disponibles.

## 5. METODOLOGÍA

Se han agrupado los datos de empleo directo generado y empleo directo logístico generado de los Centros de Transporte y Logística, por comunidades autónomas. También se ha calculado la relación entre el empleo directo logístico generado y el total directo generado de cada centro logístico.

## 6. FUENTES

Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España (ACTE).

## INDICADOR 15 EMPRESAS INSTALADAS

1. ESTADO DEL ARTE

El “Observatori de la Logística” de CIMALSA utiliza el número de empresas en el sector de la logística y el transporte para estimar la evolución de dicho sector en Cataluña. El “Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España” de la ACTE ofrece datos relativos al número de empresas instaladas en los centros de transporte y logística, diferenciando entre empresas logísticas y que no lo son.
2. MOTIVACIÓN

Conocer la capacidad de atracción de empresas de los Centros de Transporte y Logística.
3. DEFINICIÓN

Número de empresas logísticas y total de empresas situadas en Centros de Transporte y Logística.
4. ANÁLISIS Y RESULTADOS



-Observatorio de la Logística en España-

Tabla 28 Empresas logísticas y empresas totales instaladas en los CTL. ACTE 2010

		Empresas logísticas instaladas	Empresas totales instaladas	Empresas log./total empresas (%)
Andalucía	CT Sevilla	14	N.D.	N.D.
	CTM Málaga	17	47	36,17
	ZAL Sevilla	16	N.D.	N.D.
Aragón	PLAZA	135	N.D.	N.D.
	CT Zaragoza	N.D.	90	N.D.
Asturias	CT Gijón	12	36	33,33
C. Madrid	CT Coslada	N.D.	73	N.D.
	CT Madrid	N.D.	110	N.D.
C. Valenciana		N.D.	N.D.	N.D.
Cantabria		N.D.	N.D.	N.D.
Castilla La Mancha	Gran Europa Cabanillas	26	N.D.	N.D.
	Azuqueca Gran Europa	18	N.D.	N.D.
Castilla y León	CT Burgos	4	N.D.	N.D.
	Centrolid	1	6	16,67
	CT Benavente	11	30	36,67
Cataluña	ZAL Cilsa	52	N.D.	N.D.
	Parc Logístic Zona Franca	26	N.D.	N.D.
	El Consorci Zona Franca	N.D.	100	N.D.
	CIM Vallès	33	N.D.	N.D.
	CIM Lleida	29	N.D.	N.D.
	CIM La Selva	15	N.D.	N.D.
	CIM El Camp	11	N.D.	N.D.
Extremadura		N.D.	N.D.	N.D.
Galicia		N.D.	N.D.	N.D.
Murcia		N.D.	N.D.	N.D.
Navarra		N.D.	N.D.	N.D.
País Vasco		N.D.	N.D.	N.D.
Rioja		N.D.	N.D.	N.D.

Nota: ND = Datos no disponibles.

5. METODOLOGÍA

Se agrupan los datos de las empresas (logísticas y en total) instaladas en los Centros de Transporte y Logística por comunidades autónomas. También se calcula la relación entre el número de empresas logísticas y el total de cada centro logístico.

6. FUENTES

Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España (ACTE).

## 5 LA I+D+I EN LOGÍSTICA

Aunque existe gran cantidad de literatura acerca de la logística y la gestión de la cadena de suministro y podemos encontrar a su vez un elevado volumen de información acerca de la I+D+I, no ocurre lo mismo al tratar de localizar documentación que combine ambos aspectos, es decir, informes acerca de la evolución y de la situación actual de la I+D+I en el campo de la Logística. Suplir esta carencia y permitir a las empresas conocer el estado de la I+D y a los investigadores los retos de la Logística en la actualidad es uno de los principales objetivos de este trabajo.

Concretamente se han estudiado indicadores que muestren la “cantidad” y la “calidad” de la investigación el desarrollo e innovación relacionada con la logística y se han analizado los siguientes temas:

- Fondos y programas destinados al I+D+I en el ámbito nacional y europeo, en el periodo 2006-2010, con aplicación a la logística.
- Principales proyectos de I+D desarrollados, clasificados por áreas temática, programas de financiación, participación por países en los programas europeos y principales entidades europeas y nacionales con participación en proyectos.
- Publicaciones nacionales en revistas científicas. Se ha realizado un análisis de las publicaciones a nivel mundial y nacional en el ámbito de la logística comparando la evolución de diferentes indicadores en los últimos 11 años (2000-2010): Número de publicaciones por disciplina científico-tecnológica, por tipo de publicación, por título de la publicación, por año y por institución.
- Principales entidades y grupos de investigación que desarrollan actividades de I+D en el ámbito de la Logística a nivel nacional. Este punto se analizará desde el punto de vista de los proyectos y las publicaciones y se incluirá en los apartados anteriores.
- Líneas estratégicas de desarrollo de I+D+I en el futuro.

### 5.1 Fondos y programas destinados al I+D+I en el ámbito nacional y europeo, en el periodo 2006-2010, con aplicación a la logística

En las últimas décadas la Logística ha ido adquiriendo una importancia cada vez mayor, así, pasó de incorporar una función meramente de suministro en los años 50, donde solamente se incluía el transporte de mercancías, al concepto de “Logística Integral” actual, el cual incluye los procesos de aprovisionamiento, producción y distribución física, en definitiva, la gestión de la cadena de suministro, convirtiéndose la logística en un factor de competitividad de un gran número de empresas. Este creciente interés e importancia ha generado la necesidad de desarrollar nuevos productos, procesos y modelos de negocio dirigidos a incrementar la competitividad de las empresas lo que ha motivado una creciente actividad en el ámbito de la I+D+I como se comprobará en este apartado.

Si bien el interés y la necesidad de desarrollo de I+D+I en logística ha sido creciente, al analizar los programas destinados al I+D+I en logística en el ámbito nacional y europeo podemos extraer las siguientes conclusiones:

- **No existen programas de apoyo específico a la I+D+I en logística a nivel nacional ni europeo.** No obstante, podemos encontrar proyectos relacionados con la logística

en numerosos programas de financiación nacional y europeo transversales (tecnologías de la información y las comunicaciones, las nuevas tecnologías de la producción, la seguridad o el medio ambiente) o sectoriales como son las el sector agroalimentario, el transporte o la energía. En este sentido, la única excepción es el programa Marco Polo que promueve acciones en aras del cambio modal si bien no es un programa de I+D+I propiamente dicho.

- **La actividad de I+D+I en logística está atomizada y vinculada a un gran número de programas.** Como resultado de lo comentado anteriormente, y analizándolo desde el punto de vista de la logística, observamos que son numerosos los programas nacionales y europeos en los que se desarrollan proyectos de I+D+I en logística por lo que si bien el esfuerzo financiero es importante, el gran y variado número de programas hace que estos esfuerzos estén solapados y en algunas ocasiones se produzcan solapes entre programas.

Como consecuencia de las conclusiones anteriores es complicado y muy laborioso el poder hacer un análisis específico sobre los fondos destinados en su conjunto a la I+D+I en logística a nivel nacional y Europeo. Por ello, en esta sección y en las siguientes se presentarán los diferentes programas de apoyo a I+D+I que tienen o pueden tener aplicación a la logística a nivel nacional, centrándose el análisis en aquellos programas más relevantes.

En la Tabla 29 se presentan los grandes programas de apoyo a la I+D+I a nivel nacional y Europeo que son o han sido de aplicación al ámbito de la logística en los últimos años, es decir, los programas de apoyo a la I+D+I en los que podemos encontrar acciones dirigidas a logística. Igualmente se presentan las páginas Web sobre estos programas en las que se ha basado el análisis posterior en este apartado.

**Tabla 29 Programas de apoyo a la I+D+I y puntos de información de los programas**

<b>PROGRAMAS EUROPEOS (2007-2013)</b>	
<b>Séptimo Programa Marco de Investigación, Desarrollo Tecnológico y Demonstración</b>	<a href="http://cordis.europa.eu/">http://cordis.europa.eu/</a>
<b>Programa Marco para la Innovación y la Competitividad</b>	<a href="http://ec.europa.eu/cip/index_es.htm">http://ec.europa.eu/cip/index_es.htm</a>
<b>Programa EUREKA</b>	<a href="http://www.eurekanetwork.org/">http://www.eurekanetwork.org/</a>
<b>Programa eurostars</b>	<a href="http://www.eurostars-eureka.eu/">http://www.eurostars-eureka.eu/</a>
<b>Programa Marco Polo</b>	<a href="http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/">http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/</a>
<b>Programa COST</b>	<a href="http://www.cost.esf.org/">http://www.cost.esf.org/</a>
<b>Fondos Estructurales</b>	<a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/index_en.cfm">http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/index_en.cfm</a>
<b>PROGRAMAS NACIONALES</b>	
<b>Plan Nacional de I+D+I 2008-2011</b>	<a href="http://www.micinn.es/">http://www.micinn.es/</a>

### 5.1.1 Programas Europeos de apoyo a la I+D+I

La Estrategia de Lisboa, aprobada por el Consejo Europeo en el año 2000, y revisada posteriormente en 2005, fijó su objetivo de inversión en I+D+i en un 3% del PIB de la UE en 2010, siendo 2/3 de la misma, capital privado. Para alcanzar este objetivo se instrumentaron determinadas acciones en el ámbito reglamentario (revisión del marco de las ayudas estatales para I+D) y en el ámbito de la financiación comunitaria. A continuación se presentan los principales programas de apoyo a la I+D+I con especial mención a aquellos con aplicación a la logística.

Alcanzado el año 2010 se constata que si bien ha habido un importante avance en los indicadores establecidos en Europa no se ha conseguido llegar a los objetivos planteados. En la actualidad se está comenzando a diseñar el próximo programa europeo de apoyo a la I+D+I que tendrá por nombre Horizonte 2020, dará comienzo en 2014 y terminará en 2020

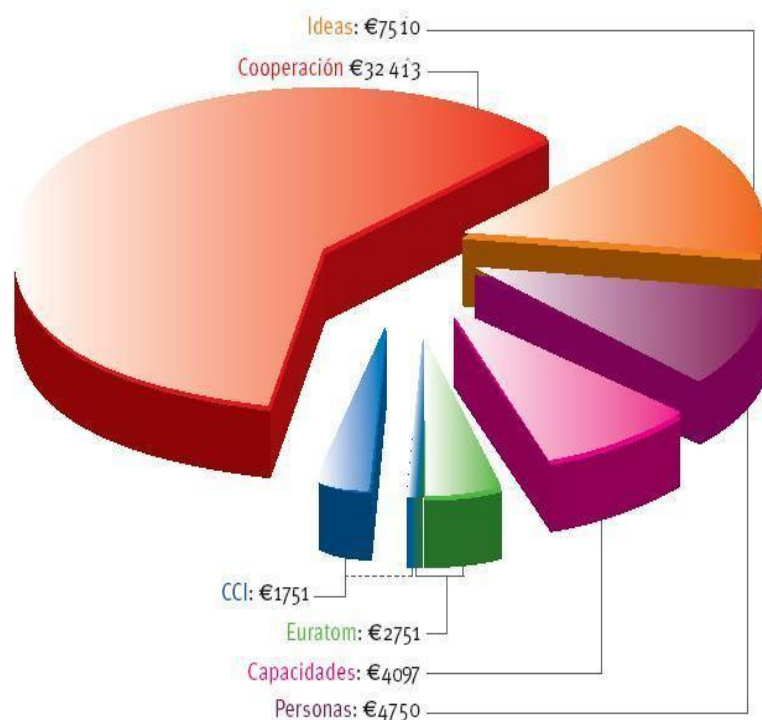
#### 5.1.1.1 Programas Marco de Investigación, Desarrollo Tecnológico y Demostración

Los Programas Marco de Investigación, Desarrollo Tecnológico y Demostración de la Unión Europea (PM) han sido y son el principal instrumento legal y económico para financiar la investigación comunitaria, y en ellos se definen las líneas de actuación prioritarias y el presupuesto de la UE en este ámbito en cada periodo presupuestario. El Programa Marco para la Investigación está actualmente en su Séptima edición que contempla los años 2007 a 2013 y financia proyectos de investigación en cooperación transnacional, seleccionados en convocatorias competitivas, con el criterio fundamental de la excelencia científica.

El Séptimo Programa Marco está dotado del presupuesto más elevado desde la creación de los programas marco destinando un presupuesto de 50.521 millones de euros para el período 2007-2013, es decir, una media de 7.217 millones de euros anuales, lo que representa más de una vez y media el presupuesto anual del anterior Programa Marco, el sexto con una duración comprendida entre 2002-2006.

En la Ilustración 49 se presenta la distribución del presupuesto (Millones de €) del programa marco en los diferentes subprogramas.

Ilustración 49. Distribución del presupuesto del 7º Programa Marco de I+D Europea (2007-2013)



A continuación se expone un breve resumen de los programas Cooperación, Ideas, Personal y Capacidades en los que tienen cabida los proyectos de I+D en Logística.

### **Subprograma Cooperación**

Fomenta la investigación colaborativa en toda Europa y con otros países socios mediante proyectos de consorcios transnacionales entre la industria e instituciones académicas. La investigación se lleva a cabo en diez áreas temáticas clave, siendo en siete áreas entre las que podemos encontrar proyectos relacionados con logística:

- ✓ Alimentación, agricultura y pesca y biotecnología
- ✓ Tecnologías de la información y la comunicación
- ✓ Nano ciencias, nanotecnologías, materiales y tecnologías de producción
- ✓ Energía
- ✓ Medio ambiente (incluido el cambio climático)
- ✓ Transporte (incluida la aeronáutica)
- ✓ Seguridad

### **Alimentación, agricultura y pesca y biotecnología**

Este tema dotado con 1.935 millones de Euros dentro del séptimo programa marco tiene como meta el construir una Bio-Economía Europea Basada en el Conocimiento uniendo la ciencia, la industria y otros socios, para explotar nuevas y emergentes oportunidades de investigación dirigidas a los desafíos sociales, medioambientales y económicos. Dentro de la actividad “Del tenedor a la granja: alimentos, salud y bienestar”, podemos encontrar aspectos relacionados

con la logística, tales como la trazabilidad y la cadena de suministro. Dentro de la actividad “Ciencias de la vida y biotecnología para procesos y productos sostenibles no alimentarios” encontramos temas relacionados con la biorefinería, que pueden ser igualmente de interés para el sector transporte y logística.

#### Tecnologías de la información y la comunicación

Este tema dotado con 9.050 millones de Euros dentro del séptimo programa marco se basa en mejorar la competitividad de la industria europea y permitir a Europa dirigir y modelar el desarrollo futuro de las Tecnologías en Información y Comunicación (TIC), a fin de satisfacer las demandas de la sociedad y la economía. Las actividades fortalecerán la base científica y tecnológica europea y asegurarán su liderazgo global en el área, ayudarán a dirigir y estimular la innovación y la creatividad de los productos, servicios y procesos mediante el uso de las TICs y asegurará que los avances en las TICs sean rápidamente transformados en beneficios para los ciudadanos europeos, los negocios, la industria y los gobiernos. Las TICs son una herramienta fundamental para la mejora logística y en consecuencia encontramos numerosos proyectos de I+D orientados a reducir a mejorar los flujos de información entre diferentes agentes que intervienen en las cadenas logísticas.

#### Nano ciencias, nanotecnologías, materiales y tecnologías de producción

Este tema dotado con 3.475 millones de Euros dentro del séptimo programa marco busca mejorar la competitividad de la industria europea y generar conocimiento para asegurar su transformación desde una industria basada en los recursos a una industria basada en el conocimiento, mediante la generación de cambios por etapas en el conocimiento y la implementación de conocimiento decisivo para nuevas aplicaciones en el cruce entre diferentes tecnologías y disciplinas. Esto beneficiará tanto a las nuevas industrias de alta tecnología y alto valor, como a las industrias tradicionales basadas en el conocimiento, con un interés especial en la diseminación apropiada de los resultados de la IDT hacia las PYMEs. Estas actividades están principalmente relacionadas con el apoyo a tecnologías que impactan a todos los sectores de la industria así como a otros Temas bajo este Programa Marco. Dentro del subapartado de nuevas tecnologías de la producción encontramos proyectos relacionados con la gestión eficiente de las cadenas de suministro.

#### Energía

Este tema dotado con 2.350 millones de Euros dentro del séptimo programa marco tiene como objetivo adaptar el actual sistema de energía basado en los combustibles fósiles en uno más sostenible, menos dependiente de los combustibles importados, basado en diversas fuentes y sistemas de transmisión, prestando especial atención a las tecnologías de energía con baja o ninguna emisión de CO<sub>2</sub>, combinados con eficiencia y conservación energética mejorada, con objeto de tratar los desafíos de la seguridad en el suministro y el cambio climático además de aumentar la competitividad de las industrias europeas.

Dentro de este tema encontramos las siguientes actividades que pueden tener relación con el transporte y la logística: Hidrogeno y celdas de combustible, Generación de electricidad renovable, Producción de combustible renovable, Renovables para calefacción y enfriamiento, captura de CO<sub>2</sub> y tecnologías de almacenamiento para generación de energía con emisión cero, tecnologías de carbón limpias, redes inteligentes de energía, eficiencia y ahorro de energía, conocimientos para la formulación de políticas en energía. En esta área encontramos proyectos en el ámbito de la optimización energética en el área logística.

#### Medio ambiente (incluido el cambio climático)

Este tema dotado con 1.890 millones de Euros dentro del séptimo programa marco tiene como objetivo el manejo sostenible del medio ambiente y sus recursos mediante el aumento del conocimiento sobre las interacciones entre el clima, la biosfera, los ecosistemas y las actividades humanas, así como el desarrollo de nuevas tecnologías, herramientas y servicios, a fin de abordar en forma integrada los temas globales de medioambiente. Las actividades comprendidas dentro de este tema relacionadas con la logística son: Cambio climático, polución y riesgos y manejo sostenible de los recursos,

#### Transporte (incluida la aeronáutica)

Este tema dotado con 4.160 millones de Euros dentro del séptimo programa marco tiene como objetivo desarrollar sistemas de transporte paneuropeos integrados, seguros, ecológicos, e inteligentes, para el beneficio de todos los ciudadanos y de la sociedad, respetando el medio ambiente y los recursos naturales; asegurando, y posteriormente desarrollando, la competitividad conseguida por las industrias europeas en el mercado global. Este es el tema dentro del 7º Programa Marco en el que encontramos un mayor número de proyectos relacionadas con la logística y el transporte intermodal.

#### Seguridad

Este tema dotado con 1.400 millones de Euros dentro del séptimo programa marco busca desarrollar las tecnologías y el conocimiento para construir capacidades con una aplicación civil necesarias para atender a la seguridad de los ciudadanos ante diferentes amenazas; asegurar un uso óptimo y concreto de las tecnologías disponibles para beneficio de la seguridad civil europea y estimular la cooperación entre proveedores y usuarios para soluciones de seguridad civil. Las actividades comprendidas dentro del tema de seguridad que pueden tener relación con el transporte y la logística son las siguientes: protección contra el terrorismo y el crimen, seguridad de las infraestructuras y servicios, vigilancia y seguridad fronteriza y restauración de la seguridad en caso de crisis

#### Subprograma Ideas

Dotado con 7.510 millones de Euros, apoya la investigación en las fronteras del conocimiento de acuerdo, exclusivamente, con la excelencia científica. La investigación puede realizarse en cualquier área de la ciencia o la tecnología, en ingeniería, ciencias socioeconómicas y humanidades. A diferencia del programa Cooperación, no hay obligación de trabajar con socios de otros países. Los proyectos son puestos en práctica por «equipos independientes» a las órdenes de un «investigador principal». Si bien está abierto a cualquier área de conocimiento y es potencialmente susceptible para el desarrollo de proyectos de logística no se ha identificado ningún proyecto en este ámbito.

#### Subprograma Personas

Dotado con 4.750 millones de euros da apoyo a la movilidad de los investigadores y a la promoción profesional, tanto para investigadores de dentro de la Unión Europea como a nivel internacional. Se aplica por medio de una serie de acciones llamadas Marie Curie y dispone de becas de investigación y otras medidas con las que ayudar a investigadores a desarrollar sus habilidades y competencias a lo largo de su carrera profesional.

#### Subprograma Capacidades

Dotado con 4.750 millones de Euros refuerza las capacidades de investigación que necesita Europa para poder convertirse en una economía próspera basada en el conocimiento. Dentro de este subprograma encontramos proyectos relacionados con la logística orientados a mejorar



el potencial de investigación, desarrollar investigación en beneficio de las PYMEs y establecer redes de colaboración entre clúster de logística establecidos en diferentes regiones europeas.

#### 5.1.1.2 Programa EUREKA

EUREKA es una iniciativa intergubernamental de apoyo a la I+D+i cooperativa en el ámbito europeo, que tiene como objeto impulsar la competitividad de las empresas europeas mediante el fomento de la realización de proyectos tecnológicos, orientados al desarrollo de productos, procesos y/o servicios con claro interés comercial en el mercado internacional y basados en tecnologías innovadoras. Está dirigido a cualquier empresa o centro de investigación capaz de realizar un proyecto de I+D+i de carácter aplicado en colaboración con, al menos, una empresa y/o centro de investigación de otro país de la red Eureka.

Cada país asume la financiación de sus empresas e institutos. EUREKA avala los proyectos aprobados mediante un "sello de calidad" que, además de ser un elemento promocional y de reconocimiento del nivel tecnológico de la compañía promotora, la hace acreedora de una financiación pública, que en el caso de España es especialmente favorable.

En EUREKA no existen líneas tecnológicas predeterminadas. Todas las tecnologías tienen cabida, siempre que tengan un carácter innovador. El contenido de los proyectos es promovido por los participantes, de acuerdo con las necesidades particulares de cada consorcio. No obstante, Eureka puede fomentar el desarrollo de proyectos en áreas tecnológicas consideradas de importancia estratégica.

Prácticamente la totalidad de los países europeos son miembros del Programa. Como países miembros están presentes en Eureka: Alemania, Austria, Bélgica, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Federación Rusa, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República Eslovaca, Rumanía, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania, San Marino y Serbia. Adicionalmente a estos 37 países, más la Unión Europea como miembro de pleno derecho, pueden participar en Eureka otros países europeos, siempre y cuando lo hagan en colaboración con dos estados miembros. Están en esta situación Albania y Bulgaria. La misma situación de estos dos países es compartida por Marruecos con su status de Estado Asociado al Programa.

#### 5.1.1.3 Programa EUROSTARS

El Programa Eurostars es un programa de financiación impulsado por EUREKA y la Comunidad Europea dedicado especialmente a las PYME. Eurostars estimulará proyectos de investigación colaborativa internacional y de innovación. Las iniciativas llevadas a cabo dentro de este programa pueden dirigirse a cualquier área y temática tecnológica, pero deben contemplar un propósito civil y tener un objetivo colaborativo.

#### 5.1.1.4 Programa Marco Polo

Desde 1975, la política en materia de transporte combinado se ha esforzado por estimular la transferencia de mercancías del transporte por carretera al transporte por ferrocarril, vías navegables interiores y transporte marítimo de corta distancia. El motivo de esta política ha sido y sigue siendo mejorar el impacto medio ambiental y la seguridad del sistema de transporte en su conjunto. Hacer frente a las repercusiones negativas del crecimiento del tráfico

por carretera constituye uno de los principales desafíos presentes y futuros de la política común de transportes. El Consejo Europeo de Gotemburgo celebrado en junio de 2001 situó la transferencia entre las modalidades de transporte en el centro de una estrategia de desarrollo sostenible.

Para hacer frente al crecimiento del transporte por carretera es necesario utilizar alternativas con mayor intensidad y de forma más sistemática. El Libro Blanco de la Comisión: "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad" de 12 de diciembre de 2001 propuso, en consecuencia, más de 60 medidas concretas y efectivas para mejorar el rendimiento del sistema de transporte. En concreto, estableció como valor de referencia el ambicioso objetivo de mantener en 2010 la cuota de tráfico que las distintas modalidades de transporte tenían en 1998.

El programa Marco Polo es una de las medidas destinadas a alcanzar este objetivo en el sector del transporte internacional de mercancías. El principal desafío consiste en saber si el transporte marítimo de corta distancia, las vías navegables interiores y el ferrocarril pueden absorber aproximadamente 12.000 millones de tkm anuales, limitando así considerablemente el crecimiento del transporte internacional por carretera o incluso reduciéndolo. Un buen programa comunitario para reducir la congestión en las carreteras y mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías debe hacer frente a este desafío. Debe producir transferencias reales y continuas del transporte por carretera a modos de transporte menos congestionados. La meta del programa Marco Polo consiste en transferir el total del crecimiento del transporte internacional de mercancías por carretera al ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y las vías navegables interiores.

#### 5.1.1.5 Programa COST (Cooperación Europea en el Campo de la Investigación Científica y Técnica)

Las acciones COST constituyen un instrumento de coordinación entre investigadores de distintos países europeos que ya cuentan con financiación nacional para sus proyectos de investigación. Podrán participar en COST investigadores de centros de investigación o empresas ubicados en un estado miembro de COST, que desarrollen un proyecto de investigación ya financiado, que hayan establecido contacto con otros investigadores de otros países COST para formar una red con valor añadido europeo. Excepcionalmente pueden adherirse a una acción COST investigadores de otros países o de Organizaciones Internacionales.

#### 5.1.1.6 FONDOS ESTRUCTURALES. Programas de Cooperación Territorial Europea

El Objetivo de Cooperación Territorial Europea pretende intensificar la cooperación transfronteriza a través de iniciativas locales y regionales conjuntas, así como la cooperación transnacional, que persigue un desarrollo territorial integrado y la cooperación interregional y el intercambio de experiencias. Este objetivo se basa en la iniciativa comunitaria INTERREG.

En lo que respecta a la cooperación transfronteriza pretende reforzar las actividades económicas, sociales y medioambientales, a través de estrategias comunes para el desarrollo territorial sostenible, el apoyo a las conexiones entre las zonas urbanas y rurales; la reducción del aislamiento, mejorando el acceso a redes y servicios de transporte, de información y comunicación.

A continuación se pueden ver los diferentes programas existentes que cubren la geografía nacional en su conjunto o en una parte:

**Cooperación transfronteriza**

- Programa España-Francia-Andorra. [www.poctefa.eu/](http://www.poctefa.eu/)
- Programa España-Portugal <http://www.poctep.eu/>

**Cooperación transnacional**

- Espacio Atlántico. <http://www.coop-atlantico.com/>
- Espacio Madeira-Azores-Canarias <http://www.pct-mac.org/>
- Espacio Mediterráneo <http://www.programmemed.eu>
- Espacio Sudoeste Europeo <http://www.interreg-sudoe.eu/>

Cooperación interregional. La Cooperación interregional potencia la eficacia de la política regional a través de la cooperación de las regiones europeas centrada en la innovación y la economía del conocimiento y en el medio ambiente; intercambios de experiencias y difusión de buenas prácticas; estudios y análisis de las pautas de desarrollo en la Comunidad.

La Cooperación Interregional se articula en un único Programa para toda la Unión Europea, el programa INTERREG IV C <http://www.interreg4c.eu/>

### 5.1.2 Programas Nacionales. Plan Nacional I+D+I

El Plan Nacional es el instrumento de programación de la I+D y la innovación tecnológica de la Administración General del Estado. Contemplado como Plan de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico en la Ley de la Ciencia (Ley 13/1986), y denominado desde el año 2000 Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, es el mecanismo para establecer los objetivos y prioridades de la política de investigación e innovación a medio plazo, así como para diseñar los instrumentos que garanticen su consecución. Merece la pena destacar que durante 2011 se ha publicado la Ley 14/2011, de 1 de junio, de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación que sustituye a la Ley 13/1986. No obstante y dado que este análisis se ha realizado hasta el 2010, esta nueva ley no afecta al contenido.

Los planes nacionales de I+D+I se habían estructurado, tradicionalmente, sobre el eje temático, es decir, sobre las áreas científico-técnicas y sobre programas nacionales, la mayoría de ellos de carácter temático, que han condicionado el modelo y el diseño de las políticas y los programas de ayudas. Este modelo fue aplicado en el Plan Nacional 2004-2007 y anteriores, sin embargo, el Plan Nacional actual 2008-2011 antepone en primer plano los instrumentos, agrupados en líneas o ejes, para que los actores y agentes del Sistema Español de Ciencia y Tecnología interioricen los objetivos colectivos, a través de los objetivos estratégicos y operativos, y desarrollen su contribución a los mismos.

El Plan 2008-2011 contempla las siguientes líneas instrumentales de actuación, que se desarrollan a través de programas nacionales.

- Línea instrumental de Recursos Humanos

- Línea instrumental de Proyectos de I+D+I
- Línea instrumental de Fortalecimiento Institucional
- Línea instrumental de Infraestructuras Científicas y Tecnológicas
- Línea instrumental de Utilización del Conocimiento y Transferencia Tecnológica
- Línea instrumental de Articulación e Internacionalización del Sistema

En este análisis la línea fundamental es la referida a Proyectos de I+D+i la cual reagrupa los instrumentos cuyos objetivos estratégicos son favorecer la generación de nuevo conocimiento, la aplicación de conocimiento existente a la solución de problemas, así como la explotación del mismo para la innovación. Dentro de ésta línea se financian proyectos de Investigación fundamental, Investigación aplicada e industrial, Desarrollo experimental e Innovación, proyectos que se refieren a las diversas fases y formas de producción, aplicación, utilización y explotación del conocimiento, así como los proyectos orientados a mejorar la divulgación de los resultados de la investigación científica y la promoción de la cultura científica.

La previsión de los recursos presupuestarios necesarios para la financiación de las actuaciones ejecutadas al amparo del Plan Nacional de I+D+I 2008-2011 se relacionó directamente con los objetivos marcados en la iniciativa INGENIO 2010 y en la Estrategia Nacional de Ciencia y Tecnología (ENCYT) 2015. El programa INGENIO 2010 fijó tres objetivos principales:

- Aumentar la inversión en I+D sobre el PIB, pasando del 1,13% en 2005 al 2% en 2010, alcanzando la media de la UE-15.
- Incrementar la contribución del sector privado en la inversión en I+D, pasando del 47% en 2005 al 55% en 2010, de nuevo, alcanzando la media actual de la UE-15.
- Alcanzar la media de la UE-15 en el gasto en TIC en relación al PIB, pasando del 5,75% en 2005 al 7% en 2010.

Los principales objetivos de la ENCYT eran:

- Aumentar el gasto interno total en actividades de I+D como porcentaje del PIB de un 1,13% en 2005 a un 2,50% en 2015.
- Aumentar el gasto en I+D ejecutado por el sector empresarial (en % sobre el total) de un 53,80% en 2005 a un 65,00% en 2015.
- Aumentar el gasto en I+D financiado por el sector empresarial (en % sobre el total) de un 46,30% en 2005 a un 60,00% en 2015.
- Aumentar el gasto en innovación como porcentaje del PIB de un 1,49% en 2005 a un 4,00% en 2015.

Hay que tener en cuenta que estos objetivos se fijaron en 2007, previamente a la actual crisis económica, por lo que es de esperar que la mayoría de ellos no logren cumplirse. Así, los presupuestos para el Plan se fijan anualmente y se han ido reduciendo. De hecho, el gasto destinado para I+D se ha recortado en 2010, frenando así la tendencia creciente que llevaba experimentando esta partida de los presupuestos en los últimos años.

A continuación se analiza la evolución de la financiación en I+D y los instrumentos públicos de apoyo disponibles durante los últimos años y concretamente en las siguientes convocatorias:

- Convocatorias Programa Nacional de Investigación Aplicada y Programa Nacional Desarrollo Experimental
- Consorcios Estratégicos Nacionales de Investigación Técnica, CENIT
- Proyectos Singulares y Estratégicos, PSE
- Apoyo a Plataformas Tecnológicas, PTs
- Cooperación Público-Privada relativa a transportes e infraestructuras, Transp&Infras
- Movilidad Sostenible y Cambio Modal en el Transporte, MOV
- Avanza I+D
- TRACE
- INNPACTO

Como principales **conclusiones** se pueden destacar las siguientes:

- La financiación anual global disponible en forma de subvenciones en las convocatorias para estos instrumentos ha disminuido cerca de un 50 % en el periodo 2008-2010 pasando de 622 a 316 Millones de Euros. La financiación en créditos reembolsables ha disminuido un 39,1 % entre 2008 y 2010 pasando de 1460 a 890 Millones de Euros.
- Se han eliminado los instrumentos específicos para financiar proyectos de I+D en cooperación en el ámbito del transporte (convocatorias Transp&Infras y MOV) lo que ha supuesto una disminución de inversión en I+D en transporte de alrededor de 50 Millones de Euros anuales en 2009 y 2010 respecto a 2008. Estos instrumentos financiaron proyectos muy importantes y con altas dotaciones económicas en el área logística.
- A pesar de que las convocatorias analizadas para las que se dispone de datos presentan una notable demanda entre los usuarios, entre un 10 y un 15 % de la financiación disponible en forma de subvenciones no ha sido finalmente asignada a los proyectos. Concretamente 75 Millones de Euros en 2008 y 43.7 Millones de Euros en 2009.
- La financiación disponible en forma de créditos es cuantiosa pero el sistema no es capaz de absorber este tipo de financiación en las condiciones en las que se ofrece. Esto representa una oportunidad para las empresas, principales receptores de este tipo de financiación, pero a la vez sería necesario mejorar las condiciones de estos créditos para incentivar su uso.
- La orientación de los instrumentos disponibles en 2010 (CENIT e INNPACTO) no incluye la financiación de estudios y análisis de interés general en el ámbito del transporte que se venían financiando en convocatorias anteriores. Esto ha ocasionado que proyectos tipo PSE en ejecución no dispongan de financiación para finalizar el proyecto y que la masa crítica de investigación y conocimiento generada a través de proyectos financiados en las convocatorias Transp&Infraestructuras y MOV no disponga de instrumento a nivel nacional para dar continuidad a estas líneas de investigación disponiendo únicamente de oportunidades en el ámbito europeo del Programa Marco que sí financia este tipo de actividades.

Comparación convocatoria INNPACTO y convocatorias anteriores

El programa INNPACTO se lanzó por primera vez en el año 2010 y aglutinó las siguientes convocatorias de anualidades anteriores:

- Investigación Aplicada Colaborativa (CIT)
- Investigación Aplicada en parques (PPT)
- Proyectos Singulares y Estratégicos
- TRACE
- PID para CTs
- Investigación Aplicada Industrial
- Desarrollo Experimental
- Transporte e Infraestructuras
- Movilidad Sostenible

En la Tabla 30 se presenta una comparativa por años de la financiación disponible en las convocatorias anteriores en las anualidades 2008 y 2009 y en el programa INNPACTO 2010.

**Tabla 30 Datos de financiación Programa INNPACTO 2010 (incluido ampliación del crédito) y los programas de anualidades anteriores, cifras en Millones de Euros.**

	2008			2009		
	Subvención	Crédito	Total	Subvención	Crédito	Total
Aplicada Colaborativa (CIT)	11,5	177	<b>188,5</b>	11,2	455	<b>466,2</b>
Aplicada en parques (PPT)						
PSE	111,57	280,00	<b>391,57</b>	79,67	47,82	<b>127,49</b>
TRACE	10	0	<b>10,00</b>	10	0	<b>10,00</b>
PID para CTs	23,19	10,75	<b>33,94</b>	26,6	34,8	<b>61,40</b>
Investigación Aplicada Industrial	43	213	<b>256,00</b>	0	0	<b>0,00</b>
Desarrollo Experimental	56,03	415,54	<b>471,57</b>	0	0	<b>0,00</b>
Transporte e Infraestructuras	49,00	96,00	<b>145,00</b>	0	0	<b>0,00</b>
Movilidad Sostenible	18,00	36,00	<b>54,00</b>	0	0	<b>0,00</b>
<b>TOTAL=</b>	<b>322,29</b>	<b>1.228,29</b>	<b>1.550,58</b>	<b>127,47</b>	<b>537,62</b>	<b>665,09</b>

INNPACTO 2010	2010		
	Subvención	Crédito	Total
	98,17	740,00	<b>838,17</b>

Estos datos muestran que el programa INNPACTO en su anualidad 2010 ha destinado fondos en forma de subvención por un importe un 70 % inferior a los programas previos en 2008 y un 23 % menor que en 2009. En el apartado de préstamos se ha producido un descenso de un 40 % en la financiación disponible en 2010 respecto a 2008 pero un aumento de un 38 % respecto a 2009.

Comparación financiación convocatorias para proyectos en colaboración empresas-centros de I+D

En la Tabla 31 se presenta una comparativa de la financiación pública disponible por anualidad en las convocatorias para la realización de proyectos en colaboración entre empresas y centros de I+D.

En el apartado de subvenciones se han destinado 167 Millones de Euros menos en 2010 que en 2009 lo que supone un descenso de un 35 %. Si se comparan los datos de 2010 con los de 2008 se observa que se han destinado 306 Millones de Euros menos en las convocatorias de 2010 que en las de 2008 lo que supone un descenso de un 49 %.

En el apartado de préstamos se observa que en 2010 se ha destinado prácticamente las mismas cantidades en 2009 que en 2010 pero se ha producido un descenso de 39 % respecto a 2008.

Tabla 31 Comparación Global Convocatorias, cifras en Millones de Euros.

	2008			2009			2010		
	Subvención	Crédito	Total	Subvención	Crédito	Total	Subvención	Crédito	Total
Aplicada Colaborativa (CIT)	11,5	177	<b>188,5</b>	11,2	455	<b>466,2</b>	0	0	<b>0</b>
Aplicada en parques (PPT)									
TRACE	10	0	<b>10,00</b>	10	0	<b>10,00</b>	0	0	<b>0,00</b>
PID para CTs	23,19	10,75	<b>33,94</b>	26,6	34,8	<b>61,40</b>	0	0	<b>0,00</b>
Investigación Aplicada Industrial	43	213	<b>256,00</b>	0	0	<b>0,00</b>	0	0	<b>0,00</b>
Desarrollo Experimental	56,03	415,54	<b>471,57</b>	0	0	<b>0,00</b>	0	0	<b>0,00</b>
Programa CENIT	180,00	0,00	<b>180,00</b>	200,00	0,00	<b>200,00</b>	120,00	0,00	<b>120,00</b>
PSEs	111,57	280,00	<b>391,57</b>	79,67	47,82	<b>127,49</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>
Plataformas Tec.	16,00	40,00	<b>56,00</b>	5,50	0,00	<b>5,50</b>	5,26	0,00	<b>5,26</b>
Cooperación Transp-Infraestruct.	49,00	96,00	<b>145,00</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>
Movilidad Sostenible y cambio Modal	18,00	36,00	<b>54,00</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>
AVANZA I+D	104,00	192,00	<b>296,00</b>	150,00	355,00	<b>505,00</b>	92,5	150,00	<b>242,5</b>
INNPACTO	0,00	0,00	<b>0,00</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>	98,17	740,00	<b>838,17</b>
	<b>622,29</b>	<b>1.460,29</b>	<b>2.082,58</b>	<b>482,97</b>	<b>892,62</b>	<b>1.375,59</b>	<b>315,93</b>	<b>890,00</b>	<b>1.205,93</b>

	Subvención	Crédito	Total
Variación 2010 & 2008	-49,23%	-39,05%	-42,09%
Variación 2010 & 2009	-34,59%	-0,29%	-12,33%

Nota: El programa INNPACTO fue de nueva creación en 2010 y por tanto no hubo dotaciones para este programa en las anualidades anteriores.



En 2010 se produjo un cambio en la orientación de la asignación de recursos del Plan Nacional de I+D+i por parte del Ministerio de Ciencia e Innovación, primándose los proyectos con liderazgo industrial y orientados al mercado, más que la investigación aplicada y el desarrollo experimental. Esta política representó un cambio de rumbo con respecto a los objetivos de años anteriores, en que se promovió el desarrollo de grandes proyectos singulares y estratégicos y la potenciación de líneas tecnológicas propias en los centros tecnológicos y Organismos Públicos de Investigación para la posterior transferencia de tecnología a las empresas.

Los programas individuales más utilizados de 2006 a 2009 para promover la transferencia de conocimiento tenía un bajo coste, ya que se financiaba fundamentalmente el trabajo de los centros de I+D y Universidades y tenían presupuestos del orden de 100.000€ se sustituyen por el nuevo programa INNPACTO que exigen presupuestos > 350 k€/ año, que es una cifra difícil de alcanzar en estos proyectos para las PYMEs especialmente en el ámbito del transporte y la logística.

## 5.2 Proyectos de I+D+I en logística

### 5.2.1 Proyectos Programas Europeos

De todos los programas descritos anteriormente que financian proyectos de I+D+I a nivel Europeo son los Programas Marcos, Sexto (FP6) y Séptimo (FP7), los principales instrumentos para financiar proyectos de I+D. Por este motivo, el análisis en el ámbito europeo se centrará en estos dos programas.

El número de proyectos en cada programa en el periodo comprendido en cada programa entre 2002 y 2010 es el siguiente:

Tabla 32. Número de Proyectos por programa de financiación

Programa	Nº Proyectos
FP7	9.286
FP6	10.047

Fuente: [www.cordis.lu](http://www.cordis.lu)

En el caso del Programa Marco, ante la imposibilidad de analizar uno a uno todos los proyectos por el elevado número de ellos y gracias a las opciones de búsqueda que ofrecen las bases de datos, se decidió utilizar palabras clave como filtro y analizar únicamente aquellos proyectos que contenían alguno de ellos. Los resultados fueron los siguientes:

Tabla 33. Ocurrencias encontradas por palabra clave.

Lista palabras	FP7 Encontradas	Incluidos	FP6 Encontradas	Incluidos
Logística	161	43	92	50
Cadena de Suministro	100	32	113	22
Infraestructura	929	18	751	15
Transporte	719	44	1252	72
Carga	39	24	38	12
Intermodal	24	17	186	3
<b>Total incluidos</b>		<b>68</b>		<b>57</b>
<b>% Respecto el total</b>		<b>0,73%</b>		<b>0,57 %</b>

Fuente: [www.cordis.lu](http://www.cordis.lu)

Nota: Algunos proyectos recogen más de una palabra clave y por tanto el número total es inferior a la suma de los incluidos por palabra clave.

La primera conclusión que se puede sacar es que en el FP7 se ha incrementado el porcentaje de proyectos relacionados con la logística respecto al FP6. A continuación se muestran los análisis realizados en relación a diferentes aspectos: participación por países, tipología de proyectos, entidades europeas y nacionales destacables.

Información detallada de cada uno de los proyectos seleccionados se puede encontrar en el anejo 3.

#### **Análisis de participación por países**

En la Tabla 34 se muestra el número de proyectos con participación española del total de los identificados, el número de entidades españolas diferentes que han participado en los proyectos y el número total de participaciones españolas en proyectos teniendo en cuenta que una misma entidad ha podido participar en más de un proyecto y que un proyecto puede tener más de un participante español. El análisis muestra que en el FP6 España participó en 26 de los 57 proyectos en el ámbito de la logística, en estos 26 proyectos hubo 59 participaciones españolas, algo inferior a dos entidades por proyecto, correspondientes a 45 entidades diferentes. Mientras, en FP7 España ha participado en 23 de los 68 proyectos en el ámbito de la logística, en los que hubo 42 participaciones españolas correspondientes a 32 entidades diferentes.

Tabla 34 Resumen de participación española en Sexto y Séptimo programa Marco. Datos hasta 2010.

Programa	Nº de Proyectos		Nº participaciones		Nº Entidades	
	España	Total	España	Total	España	Total
FP6	26	57	59	799	45	644
FP7	23	68	42	572	32	538

En la ilustración 50 se presenta el porcentaje de participaciones por país sobre el total y se puede observar como España ocupaba el quinto lugar en el FP6 y actualmente ocupa el séptimo lugar. Alemania es el país que tiene un mayor número de participaciones.

Ilustración 50 Porcentaje de participaciones por país respecto al total en 6º y 7º Programa Marco

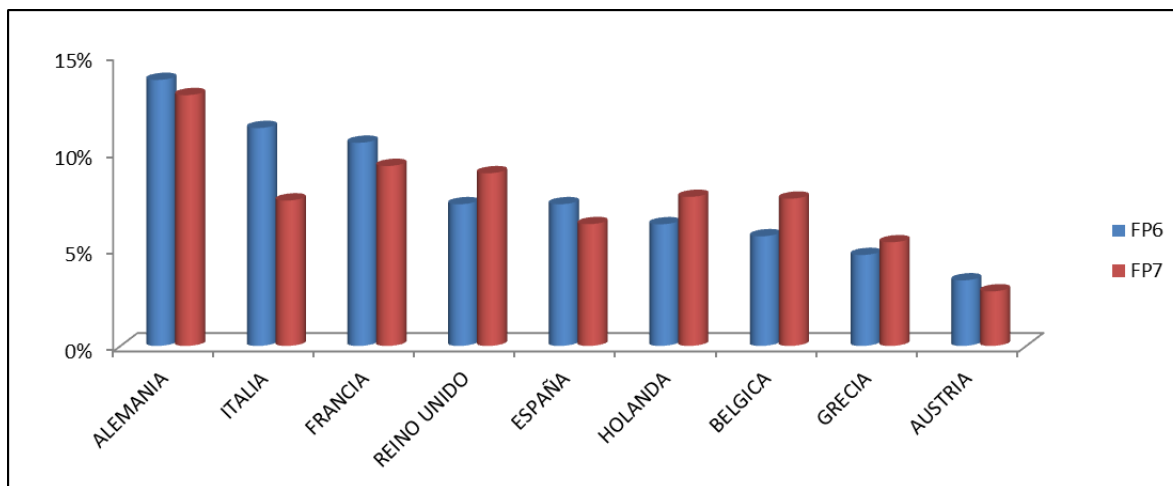
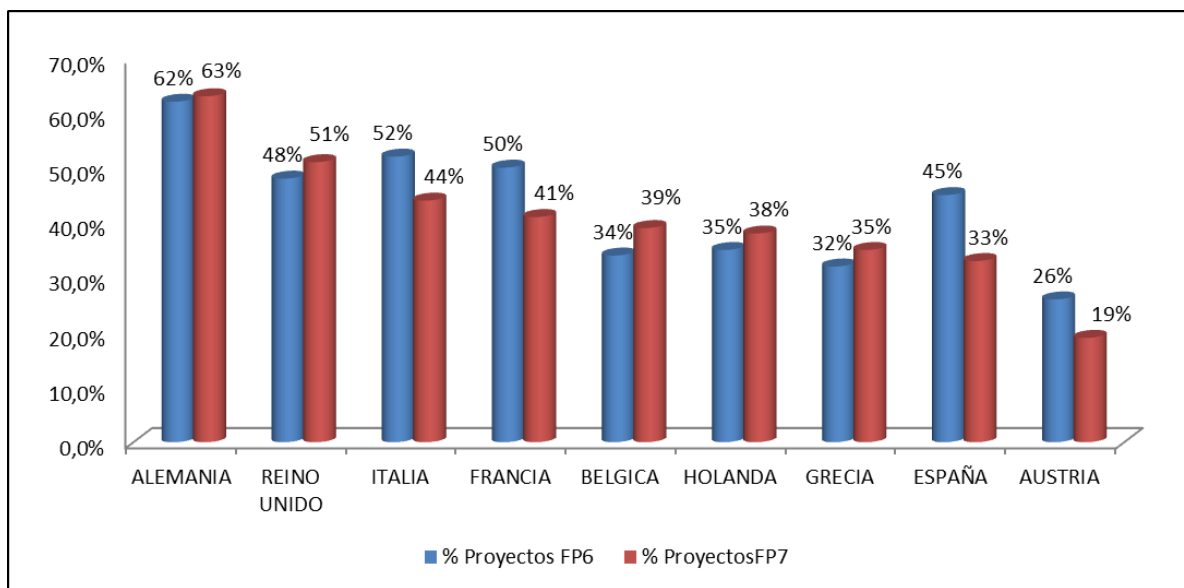


Ilustración 51 Porcentaje de proyectos en los que participan entidades de cada país en 7º Programa Marco.



### Tipología de proyectos

Como se explica en el análisis inicial de los programas de financiación, el Programa Marco está estructurado en diferentes programas y temas. Los proyectos que se han incluido en el análisis se distribuyen en este sentido según lo que aparece en la Tabla 35.

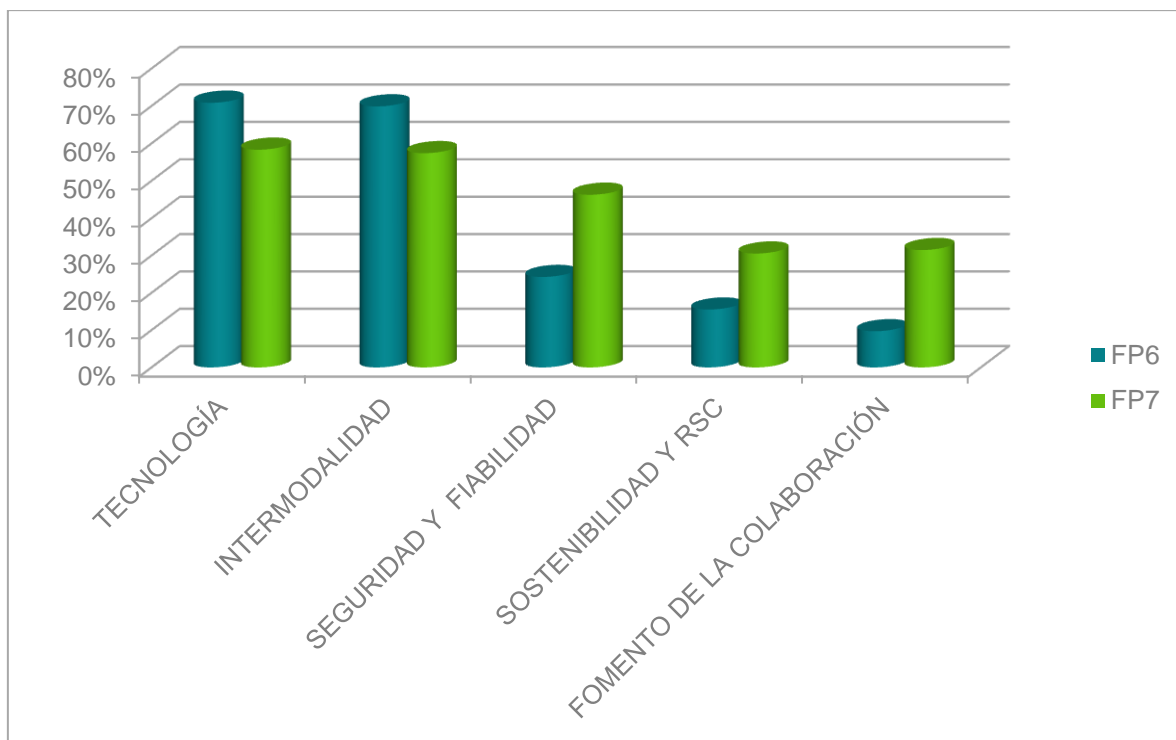
Como se puede observar en la Tabla 35, la mayoría de los proyectos de la base de datos se encuentran dentro del programa Cooperación, sobre todo en el subprograma de transporte. El subprograma de tecnologías de la información cobra una gran importancia, sobre todo si nos centramos en el presupuesto o la financiación. Sin embargo el programa Ideas no incluye ningún proyecto, y el programa personas únicamente 5.

Tabla 35 Proyectos por tema y área dentro de 7º Programa Marco

Programas	Tema	Subtema	Nº Proyectos	Presupuesto (Millones €)	Financiación (Millones €)
Cooperación	Transporte	Aeronáutica	2	4	2
		Transporte Sostenible por Superficie	26	93	64
		Transversal	6	8	6
		<b>Total Transporte</b>	<b>34</b>	<b>105</b>	<b>72</b>
		Energía	1	7	4
		Seguridad	3	10	6
		Tecnologías de la Información y las Comunicaciones	15	74	49
		Alimentación, Agricultura y Biotecnología	2	11	8
		Nanociencia, Nanotecnología, Materiales y nuevas tecnologías de la producción.	3	19	13
		<b>Total Cooperación</b>	<b>58</b>	<b>226</b>	<b>152</b>
<b>Ideas</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Personas</b>			<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Capacidades</b>	Investigación en beneficio de las PYMEs		4	6	4
	<b>Total Capacidades</b>		<b>4</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>68</b>	<b>234</b>	<b>158</b>

Los proyectos del Séptimo Programa Marco relacionados con la logística se han clasificado en función del ámbito al que están dirigidos fundamentalmente y en los que impactan. Los ámbitos en los que se han clasificado los proyectos se han seleccionado de acuerdo a los ámbitos estratégicos establecidos en la Agenda Estratégica de Logistop y se muestran en la Ilustración 52.

Ilustración 52 Porcentaje de proyectos que impactan en diferentes ámbitos.



### Entidades Europeas y Nacionales con mayor participación

Tabla 36 Socios con mayor número de participaciones en proyectos del 7º Programa Marco en Logística

Socio	Nº Participaciones
FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V GERMANY	5
CENTRE FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS GREECE	4
SIEMENS AG GERMANY	3
DEUTSCHES ZENTRUM FUER LUFT - UND RAUMFAHRT EV GERMANY	3
NEDERLANDSE ORGANISATIE VOOR TOEGEPAST NATUURWETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK - TNO NETHERLANDS	3
UNIVERSITY OF SOUTHAMPTON UNITED KINGDOM	3
VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS FINLAND	3
BUDAPESTI MUSZAKI ES GAZDASAGTUDOMANYI EGYETEM HUNGARY	3
NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS GREECE	3

Tabla 37 Entidades españolas con mayor número de participaciones en 7º Programa Marco

Socio	Apariciones
TECNOLOGIA E INVESTIGACION FERROVIARIA SA	3
INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE S.A.	3
ATOS ORIGIN SOCIEDAD ANONIMA ESPANOLA	2
COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA	2
ETRA INVESTIGACION Y DESARROLLO, S.A	2
FUNDACIÓN CIDAUT	2
UNIVERSIDAD POLITECNICA DE MADRID	2

## 5.2.2 Proyectos Programas Nacionales

Merece la pena destacar que a nivel nacional la información publicada de los proyectos de I+D+I financiados a través de los programas anteriores es reducida y en muchos casos se limita al título del proyecto, el importe de la ayuda y la entidad beneficiaria que se publica en el boletín oficial del estado. Solamente en el caso que los beneficiarios deciden difundir los resultados de los proyectos está disponible la información. Esto imposibilita cuantificar y clasificar los proyectos de I+D desarrollados en el ámbito de la logística de una forma global. Por ello se ha centrado el esfuerzo en identificar y analizar aquellos proyectos de I+D con presupuestos superiores a 500.000 €.

A continuación se presenta la Tabla 38 con los títulos y entidades coordinadoras de los proyectos más relevantes (por encima de 500.000 euros) de las convocatorias mencionadas anteriormente.

Tabla 38 Proyectos financiados en el ámbito de la convocatoria de Movilidad Sostenible 2008. Ministerio de Fomento.

Coordinador del proyecto	Título del proyecto	Presupuesto (€)	Subvención (€)	Préstamo (€)
Universidad de Cantabria	ECOMODALUMLANDPORT - Cambio modal en las cadenas logísticas puerto-hinterland, con transporte eficiente y sostenible en el umland portuario	968.944	627.253	291.061
Universidad de Valladolid	SITIM - Análisis, desarrollo y evaluación de sistemas inteligentes de transporte de mercancías en un entorno intermodal	992.729	607.909	202.054
Universidad de Cantabria	TRANSMATE-Optimización del transporte de materiales en ámbito urbano bajo variables de movilidad sostenible	477.296	405.938	71.357
Fundación Valenciaport	EFICONT - Eficiencia energética en terminales portuarias de contenedores	2.349.151	794.566	1.290.027
		<b>4.788.120</b>	<b>2.435.666</b>	<b>1.854.499</b>

**Tabla 39 Proyectos financiados en logística convocatoria de transporte e Infraestructuras (2008). Ministerio de Fomento**

Coordinador del Proyecto	Título del proyecto	Presupuesto (€)	Subvención (€)	Préstamo (€)
Universidad de Valencia.	PREVITRANS - Modelización de previsiones de tráfico de mercancías y posibilidades del transporte intermodal con Europa.	1.896.485	1.653.900	78.567
Universidad de Almería.	REDYMAR - Diseño de una red de transporte marítimo de corta distancia para productos perecederos con centro en el sureste de España	1.492.852	1.150.706	294.861
Universidad Jaume I.	RELOG - Definición de una red española de plataformas logísticas.	1.588.061	1.239.883	171.879
Fundación General de la Universidad Autónoma de Madrid.	DESTINO - Desarrollo de metodologías de evaluación del impacto económico del sistema de transportes mediante tablas input-output interregionales.	2.003.707	1.401.258	354.870
Universidad de Cantabria.	COMODALWEB 2.0 - Desarrollo de la comodalidad y la logística colaborativa a través de la Web 2.0, para el fomento del Short Sea Shipping.	1.591.109	794.400	725.706
Centro de Innovación del Transporte-CENIT.	DISTEMAR - Diseño óptimo a nivel físico y operativo de terminales marítimas de carga rodada	1.065.214	651.236	413.976
Centro de Innovación del Transporte-CENIT.	REPLICA - Red española de plataformas logísticas intermodales para la mejora de la competitividad y la sostenibilidad ambiental del transporte de mercancías.	1.669.521	1.381.644	287.875
Centro de Innovación del Transporte-CENIT.	SIMETRIA - Modelos de simulación para la evaluación de escenarios multimodales de transporte globales y regionales.	2.455.355	1.862.230	461.148
		<b>13.762.308</b>	<b>10.135.257</b>	<b>2.788.882</b>

Adicionalmente a estos proyectos merece la pena destacar el proyecto singular y estratégico GLOBALOG: Proyecto de potenciación de la competitividad del tejido empresarial español a través de la logística como factor estratégico en un entorno global, liderado por el Instituto Tecnológico del Embalaje Transporte y la logística, dotado con 8 Millones de Euros de



presupuesto y el Proyecto CENIT TIMI, Transporte Inteligente de Mercancías Intermodal dotado con 23,8 Millones de Euros de presupuesto.

En el Anejo 3 se puede encontrar un detalle de los proyectos incluidos en este apartado.

### 5.3 Publicaciones en revistas científicas

El análisis incluido en este apartado se ha realizado utilizando la base de datos “Web of Knowledge”. La “Web of Knowledge” (WoK) es una plataforma de la empresa Thomson Reuters basada en tecnología web, formada por una amplia colección de bases de datos bibliográficas, citas y referencias de publicaciones científicas de cualquier disciplina del conocimiento, tanto científico, como tecnológico, humanístico y sociológico, desde 1945. Integra en sus principales bases de datos Web of Science, fuentes adicionales de contenido con recursos Web, con otros datos académicos y material de publicaciones, así como congresos y actas (Proceedings) y herramientas de evaluación del rendimiento (Journal Citation Report y Essential Science Indicators).

Se han realizado análisis de las publicaciones por tema o disciplina, por tipo de documento, ya sea artículos, libros o capítulos de libro incluidos en la base de datos, por título de la publicación y por instituciones. También se ha analizado la evolución anual de las publicaciones.

Los años incluidos en la búsqueda han sido los comprendidos entre el año 2000 y el año 2010 lo que ha arrojado un total de 34.501 publicaciones a nivel mundial y 634 a nivel nacional.

#### Análisis por disciplina

En las ilustraciones 53 y 54 se presenta el número de publicaciones por disciplina tanto a nivel mundial como a nivel nacional. Se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Investigación en gestión de operaciones y dirección, administración y gestión (*management*) permanecen en los primeros 2 puestos tanto para el Mundo como para España.
- Mientras ciencia y tecnología del transporte se encuentra en el tercer puesto para el Mundo, en España ocupa el quinto lugar. Lo contrario se observa con Ingeniería industrial, el cual ocupa el sexto puesto para el Mundo y un tercero para España.
- Matemática aplicada no está en los primeros puestos de la lista Mundial. Sin embargo, en España ocupa el cuarto puesto. Lo contrario se observa con Ingeniería Civil, el cual no está en los primeros puestos de España pero sí en el Mundial en un cuarto puesto.
- El nivel de concentración de los 10 primeros lugares (un 70 % de las publicaciones) es relativamente similar para los 2 casos (Mundial y España).

Ilustración 53 Análisis del número de publicaciones en logística por disciplina a nivel mundial.

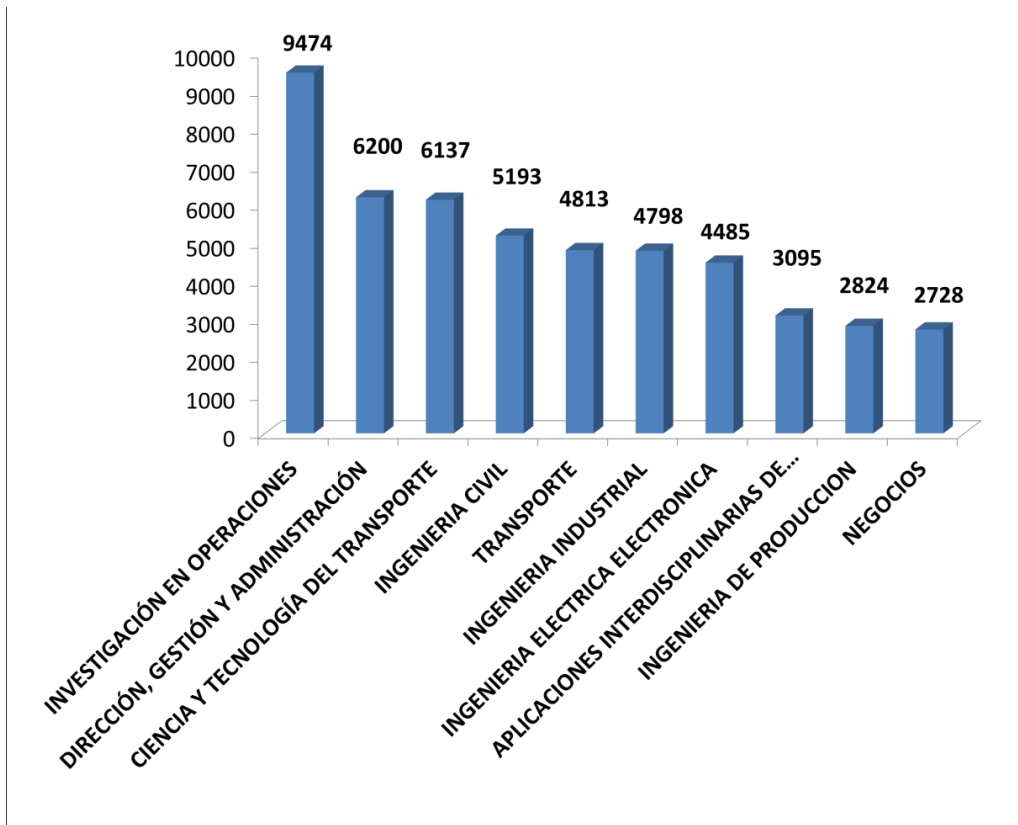
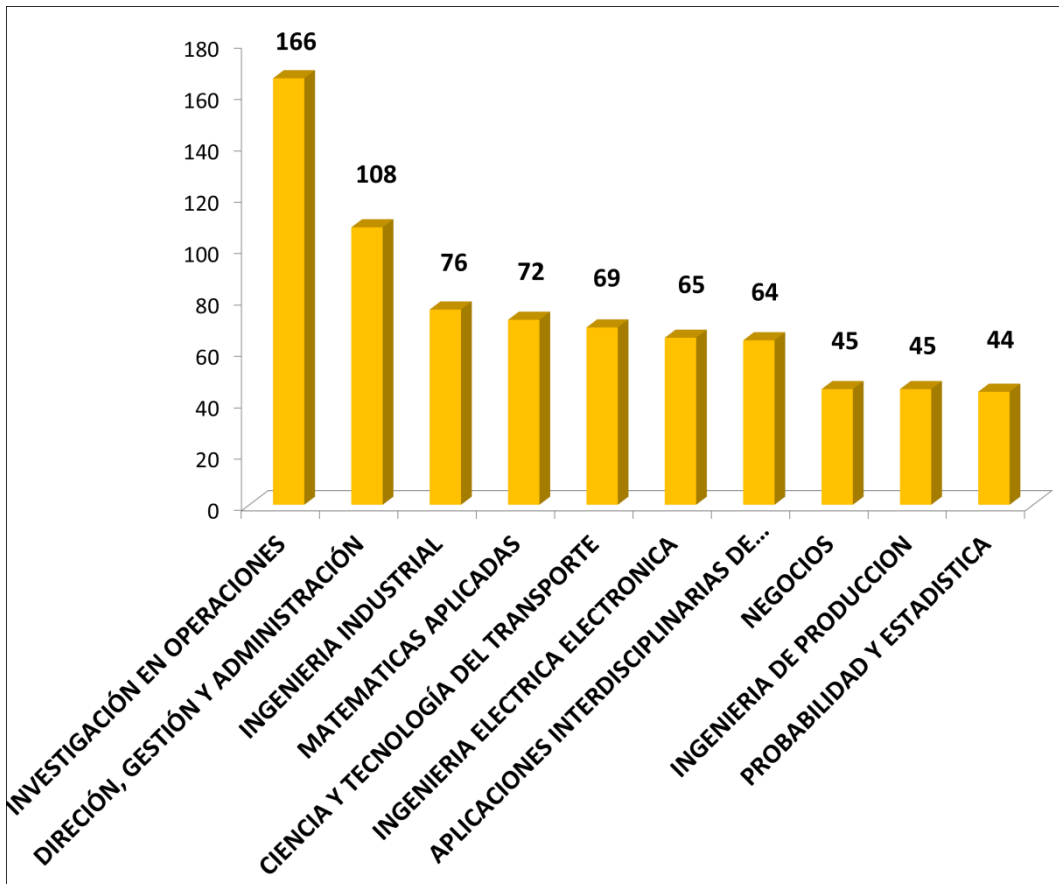


Ilustración 54 Análisis del número de publicaciones en logística por disciplina a nivel español

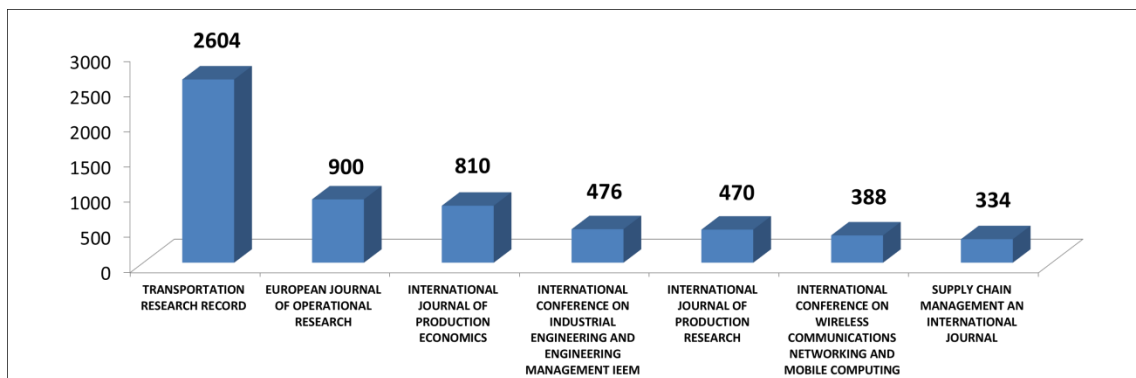


Análisis por el título de la publicación

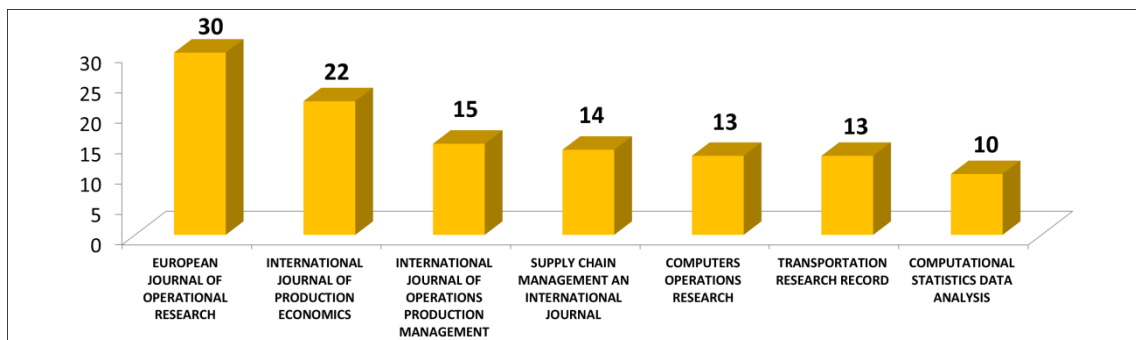
En las ilustraciones 55 y 56 se presenta el número de publicaciones por tipo de documento tanto a nivel mundial como a nivel nacional. Se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- El “*European Journal of Operations Research*” y el “*International Journal of Production Economics*” permanecen en los primeros puestos tanto para el Mundo como para España.
- Mientras “*Transportation Research Record*” se encuentra en el primer puesto para el Mundo, en España ocupa el sexto lugar. Lo contrario se observa con “*Supply Chain Management an International Journal*”, el cual ocupa el séptimo puesto para el Mundo y un cuarto para España.

**Ilustración 55 Análisis del número de publicaciones en logística por título de la publicación a nivel mundial.**



**Ilustración 56 Análisis del número de publicaciones en logística por título de la publicación a nivel nacional**



Evolución anual de publicaciones

En las ilustraciones 57 y 58 se presenta la evolución del número de publicaciones anual a nivel nacional y el puesto que ocupa España en cuanto a número de publicaciones a nivel mundial. Se pueden extraer las siguientes conclusiones:

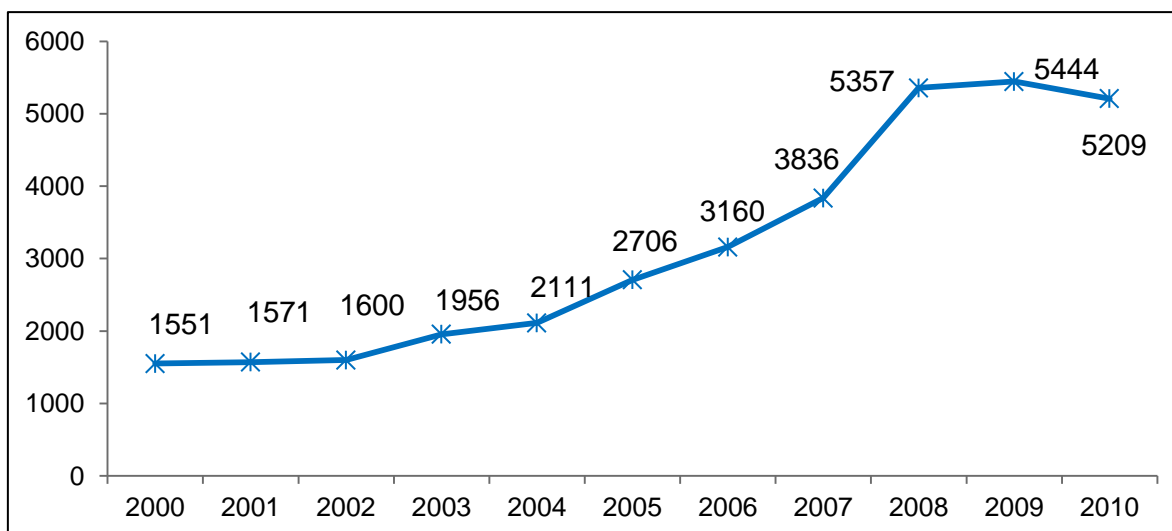
- España ha multiplicado por 10 el número de publicaciones en logística en 2010 respecto al año 2000. Este factor es muy superior al factor global mundial dado que en el mismo periodo el periodo de publicaciones se ha multiplicado por 3,5 solamente
- En los años 2009 y 2010 se observa un estancamiento en la producción científica en logística a nivel mundial. Sin embargo, España ha continuado creciendo en estos últimos años lo que lo ha posicionado en el octavo lugar lo que está por encima del

índice general que sitúa a España como novena potencia mundial en producción científica.

Ilustración 57 Evolución anual del número de publicaciones en logística y ranking de España a nivel mundial



Ilustración 58 Evolución anual del número de publicaciones a nivel mundial en logística



#### Análisis por instituciones

En las ilustraciones 59 y 60 se presentan el número de publicaciones por institución a nivel mundial y a nivel nacional respectivamente. Se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- En el Mundial se puede observar que los primeros 10 puestos son ocupados exclusivamente por universidades de China y Estados Unidos.
- En España, los principales puestos son ocupados por la Universidad Politécnica Valencia con una concentración del 7% y la Universidad de Sevilla con una concentración del 5%.

Ilustración 59 Número de publicaciones por institución a nivel mundial.

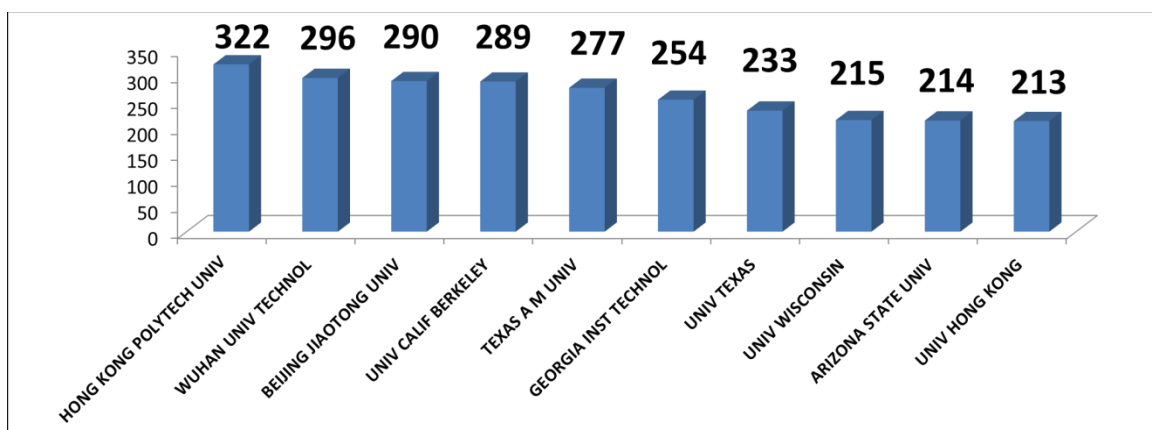
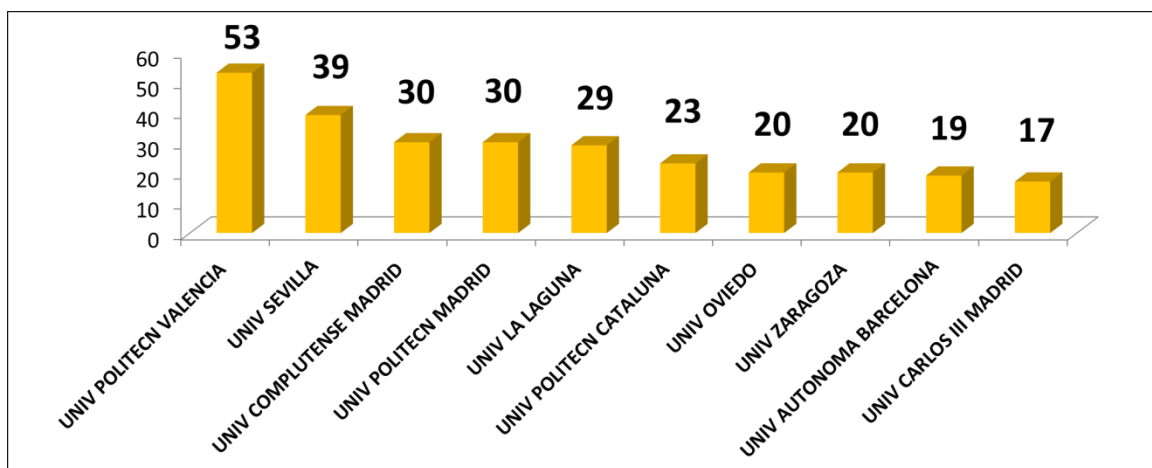


Ilustración 60 Número de publicaciones por institución a nivel nacional.



#### 5.4 Líneas estratégicas de desarrollo de I+D+I en el futuro

En este apartado se resumen las líneas estratégicas de desarrollo de I+D en el ámbito de la logística. Concretamente este apartado recoge un resumen ejecutivo de los principales documentos sobre líneas de I+D futuras en logística a nivel nacional y europeo:

- Visión Estratégica y Agenda Estratégica de Investigación de la Plataforma Tecnológica Española en Logística Integral Intermodalidad y Movilidad, Logistop.
- Agenda estratégica de Investigación 2010-2030+ de la *European Intermodal Research Advisory Council (EIRAC)*
- “Roadmap to a Single European Transport Area- Towards a competitive and resource efficient transport system. White paper European Commission”.
- “European Road Transport Research Advisory Council Research and Innovation Roadmaps”

Adicionalmente, se han tenido en cuenta análisis empresariales sobre tendencias futuras en logística y cadena de suministro:

- Estudio realizado por IBM a +400 ejecutivos de Cadena de Suministro

- The Future Value Chain.

La Agenda Estratégica de la Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Intermodalidad, Logistop incluye las acciones clave que es necesario llevar a cabo en diferentes ámbitos identificados como estratégicos fruto del análisis desarrollado en el “Documento de Visión Estratégica 2020 de la Logística en España” para alcanzar la situación deseada para el sector. Estos documentos se desarrollaron entre 2007 y 2008 y para ello se contó con una amplia representación de empresas y entidades que operan en la cadena logística.

En la Tabla 40 se recogen las distintas acciones clave identificadas en la AEI de Logistop.

Tabla 40. Líneas estratégicas de desarrollo de I+D+I en Logística. Agenda Estratégica de Logistop.

<b>ACCIONES TRANSVERSALES</b>	
<b>RECOMENDACIONES GENERALES</b>	Concienciar a las Administraciones y la población para la efectiva implantación de las diferentes regulaciones sobre recogida y tratamiento de los residuos y lograr una mayor participación en la acciones de reciclado
	Fomentar la implantación de sistemas que impidan los movimientos no controlados de productos de la cadena, así como de los medios de localización de estos productos.
<b>FORMACION Y CONOCIMIENTO</b>	Definir y reconocer laboralmente las nuevas funciones profesionales en el ámbito de la logística y efectuar un “profesiograma”
	Diseñar y proponer el mapa formativo a todos los niveles, incluyendo el reciclaje de profesionales
	Potenciar la divulgación empresarial del concepto de Logística y Cadena de Suministro, la relevancia de esta actividad económica y las nuevas estrategias y aplicaciones logísticas
<b>FOMENTO DE LA I+D+I</b>	Concienciar de la importancia de la I+D+I en el sector Logístico fomentando la generación de conocimiento y tecnologías propias españolas
	Dedicar más recursos económicos y un empleo más eficiente y coordinado de estos recursos estableciendo las prioridades estratégicas para el desarrollo del conocimiento logístico en el país
	Fomentar el desarrollo de grandes proyectos a nivel nacional e internacional en las áreas estratégicas relacionadas con la Logística
<b>ACCIONES DE INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN</b>	
<b>SOSTENIBILIDAD Y RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA</b>	Analizar los productos desde el diseño bajo requerimientos logísticos (para favorecer el reciclaje, reutilización y refabricación)
	Optimizar el flujo inverso de los materiales y todos los recursos asociados
	Desarrollar metodologías para un tratamiento más eficiente de los productos al final de su vida
	Fomentar el empleo de medios de transporte más amigables con el medio ambiente y el desarrollo de acciones que mejoren las infraestructuras logísticas en términos de sostenibilidad
	Perfeccionar los dispositivos de control y las medidas de seguridad medioambientales aplicables a la logística de todo tipo de mercancías.

<b>DESARROLLO DE LA SEGURIDAD Y LA FIABILIDAD</b>	Desarrollar herramientas y metodologías para la mejora de la seguridad en las transacciones de mercancías e información entre los agentes de la cadena de suministro, así como en la movilidad de los viajeros
	Desarrollar herramientas para garantizar la fiabilidad del producto, controlando su evolución y trazabilidad a lo largo de la cadena de suministro
<b>FOMENTO DE LA COLABORACIÓN</b>	Diseñar y desarrollar metodologías que favorezcan el intercambio de información sin afectar la privacidad del Know-how
	Desarrollar instrumentos que propicien una visión estratégica conjunta en la cadena de suministro y fomenten las alianzas estratégicas entre los agentes que colaboran en la cadena
	Desarrollar herramientas que permitan la aplicación de metodologías colaborativas especialmente en el ámbito de las PYMES
<b>COMODALIDAD/ INTERMODALIDAD</b>	Mejorar la gestión y organización de la interoperabilidad/intermodalidad
	Establecer la relación física entre los diferentes modos de transporte
	Optimizar y mejorar el uso, utilización, diseño y gestión de las infraestructuras logísticas
	Desarrollar la modelización y optimización en el ámbito del transporte
<b>TECNOLOGÍA</b>	Desarrollar plataformas tecnológicas de intercambio de información desde el punto de vista de la Interoperabilidad.
	Impulsar los avances tecnológicos en diseño de producto bajo requerimientos logísticos (envase y embalaje) y su coordinación en la gestión operativa
	Investigar en nuevos modelos de negocio que fomenten la visibilidad y la trazabilidad, impulsados por las TIC y aplicados a sistemas de transporte.
	Desarrollar la visión tecnológica de procesos de negocio e investigar en sistemas de medición de rendimiento en el contexto de la Logística y la Cadena de Suministro
	Definir los requerimientos logísticos de los aspectos físico/tecnológicos de los vehículos y materiales de transporte

Este análisis se realizó en 2008 y desde entonces el escenario ha cambiado sustancialmente, no obstante la mayoría de las acciones están hoy vigentes, como líneas en las que el sector se está desarrollando. En especial merece la pena destacar las actuaciones recogidas en el ámbito de la sostenibilidad siendo esta una de las áreas que está cobrando mayor relevancia en las políticas de transporte, comunicadas a través del libro blanco de transportes publicado



en 2011 y de las agendas estratégicas de investigación de las redes Europeas, EIRAC y ERTRAC.

En este sentido merece la pena destacar la importancia que está adquiriendo aspectos relacionados con la tecnología y concretamente con la visibilidad y la seguridad en las cadenas logísticas. Estos aspectos se mencionan en todos los documentos de referencia analizados.

Igualmente, aspectos como la colaboración entre empresas puede apoyar otros objetivos, como el incremento de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera a través por ejemplo del incremento del factor de los camiones en Europa que actualmente cifra su eficacia en un 43 % de utilización de su capacidad dado que el 25 % de los camiones viajan en vacío y el resto lo hacen a un 57 % de su capacidad.

Otro aspecto relevante destacado por ERTRAC es la necesidad de mejorar el intercambio modal y las operaciones en los nodos logísticos y el desarrollar nuevos conocimientos para implementar corredores de transporte seguros, sostenibles y eficientes en Europa y de ese modo mejorar la sostenibilidad del transporte por carretera.

Desde el punto de vista de las cadenas logísticas internacionales, destacan como líneas de desarrollo futuro la implementación de iniciativas orientadas a reducir la burocracia: ventanilla única, documento único de transporte sin papeles. En este sentido, parece que la tecnología puede jugar un papel fundamental en esta área pero hay otros aspectos como la regulación, la delimitación de la responsabilidad para los agentes que intervienen en la cadena logística, la estandarización de las aplicaciones y tecnologías para implantar efectivamente estas medidas.

## BIBLIOGRAFIA

Agenda Estratégica de Investigación de Logistop. ([www.logistop.org](http://www.logistop.org))

Agenda Estratégica de Investigación 2010-2030+ de la *European Intermodal Research Advisory Council (EIRAC)*. ([www.eirac.eu](http://www.eirac.eu))

Análisis sectorial sobre el mercado de los operadores logísticos en España (2003). Deloitte&Touche.

Ballou, R.H., (1985). Logística Empresarial. Control y Planificación. Ed: Díaz de Santos S. A.

Barómetro de Costes Logísticos de Cataluña (2008). Institut. Cerdà

Encuestas Opinòmetre (2011)

*European Road Transport Research Advisory Council Research and Innovation Roadmaps*. ([www.ertrac.org](http://www.ertrac.org)).

Visión Estratégica 2020 de la logística en España. ([www.logistop.org](http://www.logistop.org))

*WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. COM/2011/0144 final.

# ANEJOS

## 1. SISTEMA DE ANÁLISIS DE BALANCES IBÉRICOS (SABI)

SABI es una base de datos con información sobre más de 1.200.000 empresas españolas y más de 350.000 empresas portuguesas y un exclusivo software de análisis financiero. Se incluyen todas las empresas con una año o más de balance en el registro mercantil, con lo que la significancia de la base está totalmente asegurada.

Con **SABI** puede realizar análisis financieros e investigaciones estratégicas gracias a las siguientes funcionalidades:

- Búsquedas de empresas o grupos de empresas según diversos criterios: nombre, código CIF, localización, actividad, empleados, datos financieros, vinculaciones financieras, etc.
- Mostrar e imprimir informes en cualquier tipo de formato, estándar o personalizado. El usuario puede introducir sus propios coeficientes, agregar empresas no presentes en el sistema e incluso modificar, actualizar o completar datos de las ya existentes;
- Exportar datos hacia los softwares más populares (dBase, Symphony, Lotus, Multiplan o EXCEL), así como formatos ASCII y DIF;
- Imprimir directamente cualquier pantalla de SABI;
- Análisis detallados, estadísticos y/o comparativos, de empresas o grupos de empresas en función de variables y períodos definidos por el usuario;
- Ilustración de balances, cuenta de resultados, e innumerables tipos de comparaciones por gráficos;
- Construir hojas de presentación y potentes sistemas de scoring a través la función ADD-IN para Microsoft EXCEL. Los usuarios pueden extraer la información directamente del CD sin salir de EXCEL y beneficiarse de las posibilidades matemáticas y de presentación de EXCEL.

### OPERACIONES CON SABI UTILIZADAS EN ESTE ESTUDIO

#### Segmentación.

Un "Análisis de segmentación" permite dividir una selección de empresas en varios subgrupos según uno o varios criterios definidos. SABI propone los criterios de segmentación siguientes: por país, actividad, forma jurídica, fecha de constitución, empleados, ingresos de explotación, cifra de ventas, resultados de ejercicio, fondos propios, total activo, rentabilidad económica, rentabilidad financiera, endeudamiento.

#### Concentración

Este análisis permite evaluar el grado de concentración presentado por el grupo de empresas para una variable financiera o ratio. En la tabla resultante del análisis, para cada empresa del grupo, aparecen los valores para la variable considerada - clasificadas por orden decreciente - así como los valores acumulados (en valor y en porcentaje). Si la variable considerada presenta valores negativos en alguna empresa del grupo, una tabla separada permite visualizar los valores negativos y positivos.

#### Distribución

Este módulo presenta la distribución de cualquier variable (financiera o ratio) para el grupo de empresas seleccionadas. Una tabla presenta los resultados del análisis, los valores de los cuartiles y deciles de la distribución, así como la media y la desviación típica. La posición de la empresa aparece también en la lista (esta lista se puede clasificar alfabéticamente, o por el valor de la variable estudiada).

#### Agregación

Este análisis consiste en añadir las cuentas de un grupo de empresas presentando el resultado como si fuese una empresa ficticia.

#### FILTROS DE BUSQUEDA CON SABI UTILIZADOS EN ESTE ESTUDIO

Se ha utilizado un filtro mediante una búsqueda booleana, que tiene en cuenta las actividades que realizan las empresas y su estado de actividad. La formulación de la búsqueda booleana es la siguiente:

Búsqueda booleana SABI: ((1 Y 2 Y (3 O 4)) O (5 Y 2 Y (3 O 6)) O (7 Y 2 Y (3 O 8))) Y 9
---

Todos los criterios (a excepción del criterio 9) están relacionados con actividades CNAE de las empresas. Todas las actividades están vinculadas con la logística.

Los criterios exactos se muestran en la siguiente ilustración

Ilustración 61. Criterios de búsqueda de CNAE utilizado en SABI.

Sabi - [Búsqueda Sabi (c:\sabi32\user\empresas\_activas.srh)]

Archivo Ver Opciones Búsquedas Ventana Mostrar Ayuda

Búsqueda Lista Informe Presentar Comparación Estadísticas Segmentación

Nombre	Código NIF	Localización	Actividad	Empleados	Datos Financieros
Forma Jurídica	Consolidación	Actualizaciones	Archivo Guardado	Vajios	Vinculaciones Fin.

**Estrategia de Búsqueda**

Criterio	Descripción	Detalles de Búsqueda	Resultado Criterio	Resultado Búsqueda
1	Código CNAE 2009	Todos Códigos : 492 - Transporte de mercancías por ferrocarril, 494 - Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	28.461	28.461
2	Código CNAE 2009	Todos Códigos : 52 - Almacenamiento y actividades anexas al transporte	14.912	3.191
3	Código CNAE 2009	Códigos Primarios : 52 - Almacenamiento y actividades anexas al transporte	10.327	1.422
4	Código CNAE 2009	Códigos Primarios : 492 - Transporte de mercancías por ferrocarril, 494 - Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	24.395	0
5	Código CNAE 2009	Todos Códigos : 502 - Transporte marítimo de mercancías	1.299	0
6	Código CNAE 2009	Códigos Primarios : 502 - Transporte marítimo de mercancías	680	0
7	Código CNAE 2009	Todos Códigos : 512 - Transporte aéreo de mercancías y transporte espacial	199	0
8	Código CNAE 2009	Códigos Primarios : 512 - Transporte aéreo de mercancías y transporte espacial	115	0
9	Estado	Activa	1.000.307	0

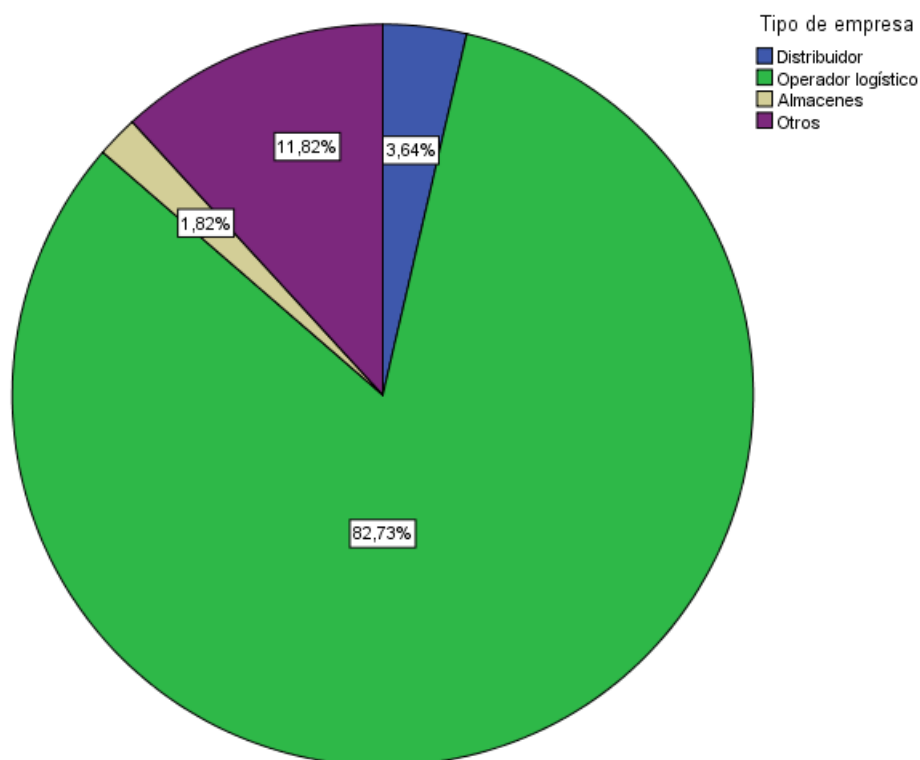
Todos Y
  Todos O
  Búsqueda Bool
 
 2.652

## 2. ENCUESTAS OPINÒMETRE

Se han obtenido respuesta de 110 empresas logísticas de las 2652, preseleccionadas a través de la base de datos de SABI, a las que se ha intentado encuestar. Esto asegura un nivel de confianza del 90%, con un error del 8.3% en la medida de los resultados.

Las tipologías de las empresas encuestadas son mayoritariamente operadores logísticos, tal como se muestra en la siguiente ilustración.

Ilustración 62. Tipologías de empresas encuestadas



Las empresas encuestadas se muestran a continuación.

Tabla 41 Empresas logísticas encuestadas por Opinòmetre (2011).

Nombre	Ubicación
AGENCIA PINTOR SA	ANDALUCIA
JUAN NICOLAS ORTEGA, SL	ANDALUCIA
TRANS INTERALMEERIA, SL	ANDALUCIA
CHEMA LOGISTICA, SL	ANDALUCIA
TRANSPORTES FRIO PICOSO SL	ANDALUCIA
TRANSPORTES INTERNACIONALES PICOSO SL	ANDALUCIA
FRIO ALJARAQUE SL	ANDALUCIA
TDN HUELVA SL	ANDALUCIA
TRUJILLO Y SALAS SL	ANDALUCIA
JOSE PEREZ MORENO SL	ANDALUCIA
TRAREMAR SL	ARAGON

TRANSAZNAR, SAL	ARAGON
TRANSPORTES LOS NAVARROS SA	ARAGON
TELETRANSPORTE ARAGON S. L.	ARAGON
TRANSPORTES Y DISTRIBUCIONES MATUTE E HIJOS SL	ARAGON
TRANSPORTES VIRODI SL	ASTURIAS
TRANSPORTES ZAMORA MARTINEZ SL	ASTURIAS
GROUNDFORCE CARGO SL	PAIS VASCO
TRANSPORTES BERNARDO PONS SL	BALEARES
AGENCIA ALZINA MARQUES SL	BALEARES
FURNET & CARDENAS SL	BALEARES
SERVICIOS PUBLICOS Y CONTRATAS SL	CANTABRIA
PENAGOS LOGISTICA Y TRANSPORTE S L	CANTABRIA
TALLERES OKEY SL	CANTABRIA
CENTRO DISTRIBUIDOR DEL NORTE SA	CANTABRIA
AGENCIA DE TRANSPORTES ELUA SL	CASTILLA Y LEON
GRUAS DESI SL	CASTILLA Y LEON
ASINTRA LOGISTICA S L	PAIS VASCO
GALANO & SANFER SL	CASTILLA Y LEON
TRANSPORTES ANTONIO SAN PABLO SL	COMUNIDAD VALENCIANA
POZOTRANS SDAD COOP DE CASTILLA-LA MANCHA	CASTILLA LA MANCHA
AS PONTES TRANSAGRUP SCL	GALICIA
COLECTIVO EUROPEO DE TRANSPORTES SL	CASTILLA LA MANCHA
GOLDTRANS PROYECTOS SL	CASTILLA LA MANCHA
UNIRECO LOGISTICA S A	CATALUNYA
WILLI BETZ ESPAÑA SA	CATALUNYA
FREDIST SL	CATALUNYA
TRANSPORTES PEÑACOBIA, SL	CATALUNYA
D&R AUSIN OPERADORES LOGISTICOS, SL	CATALUNYA
GRUES NAVAS SL	CATALUNYA
EWALS CARGO CARE, SA	CATALUNYA
BARSAN GLOBAL LOGISTICS BARCELONA, SL	CATALUNYA
TG NORD CARGO SL	CATALUNYA
GRUAS FELIX SAN JOSE SL	CATALUNYA
DISTRIBUCION ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTES SA	CATALUNYA
OSONA TEAM LOGISTICS SL	CATALUNYA
MUDANZAS LA ZAMORANA SL	CATALUNYA
MATAS SL	CATALUNYA
GRUES VIÑOLAS SL	CATALUNYA
TRANSALDIRA SL	CATALUNYA
AGENCIA DE TRANSPORTES SEGURA SA	CATALUNYA
CARCABA BARCELONA SOCIEDAD LIMITADA	CATALUNYA

COMERCIAL PIFOR SA	CATALUNYA
ADUANAS Y TRANSPORTES ANTONIO PAUBLETE SL	CEUTA
TRANSITOS CONSIGNACIONES MARTINEZ SL	CEUTA
GRUAS CATALA SA	COMUNIDAD VALENCIANA
TRANSTACT CARGO, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
HOME DEPOT LOGISTICA SL	COMUNIDAD VALENCIANA
TIREX , SL	COMUNIDAD VALENCIANA
GRUAS BONET-CASTELLON SL	COMUNIDAD VALENCIANA
DISTRIBUCION LA PLANA BAIXA SL	COMUNIDAD VALENCIANA
STOCK TRANS SL	COMUNIDAD VALENCIANA
COMERCIAL DE TRANSPORTES JOMAN SL	COMUNIDAD VALENCIANA
INTERTRAILER SL	COMUNIDAD VALENCIANA
TRANSPORTES Y MUDANZAS DEL SURESTE SL	COMUNIDAD VALENCIANA
TRANSPORTES JJ MISLATA, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
RAU LOAD CARGO SL	COMUNIDAD VALENCIANA
LOGISMAR OPERADOR LOGISTICO, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
TRANSITOS GESDEPSA, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
TRANSPED SHIPPING LEVANTE, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
RAFAEL GUILLEN MACIAN, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
TILAR VALENCIA, SA	COMUNIDAD VALENCIANA
GESTION Y SERVICIOS MARITIMOS VALENCIA, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
PALLAS Y GADEA, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
TRANSITOS Y ASESORAMIENTOS, SL	COMUNIDAD VALENCIANA



SEGEMED MARZAL, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
LAUMAR CARGO, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
LICENSA VEHICULOS, SL	COMUNIDAD VALENCIANA
AGETRANS BERGANTINOS SL	GALICIA
COOPERATIVA CALAHORRANA DE TRANSPORTES	LA RIOJA
DISERMODA, SA	MADRID
REYNMAADETE, SL	MADRID
QUICK CARGO SA	MADRID
RIECO EXTERIOR, SL	MADRID
EIS MARITIMO SA	MADRID
HIPERTRANS SA	MADRID
GESTACARGO	MADRID
DIREXPRESS IBERICA, SL	MADRID
TRANSHIPPING CARGO SA	MADRID
CORDI COOPERATIVA DE REPARTO Y DISTRIBUCION SOCIEDAD COOPERATIVA DE MADRID	MADRID
MAD CARGO SL	MADRID
IBERLOGISTICS EXPRESS SL	MADRID
TAIKO EUROPA SA	MADRID
AGENCIA DE TRANSPORTES COBERTRANS SA	MADRID
MUDANZAS YAGUE, SA	MADRID
ECOQUIMICA LOGISTICA INTEGRAL	MADRID
TRANSAGA, SL	MADRID
FM LOGISTIC	NAVARRA
AGENCIA DE TRANSPORTES CIATUR SL	NAVARRA
LODISNA SL	NAVARRA
BURGYSPED SL	PAIS VASCO
TRANSPORTES INTERNACIONALES GU BLOK SL	PAIS VASCO
TRANS-FIH CARGO SL	PAIS VASCO
MAP TRANSPORT SA	PAIS VASCO
XOXOKA GARRAIOAK, SA	PAIS VASCO
TRANSPORTES INSAUSTI SA	PAIS VASCO
TRANSPORTES BERKASAN SOCIEDAD LIMITADA	PAIS VASCO
BERGARECHE RUIZ BILBAO SOCIEDAD ANONIMA	PAIS VASCO
TRANSPORTES MAXI SA	PAIS VASCO
AUMARTRANS, SL	CATALUNYA

Se ha obtenido respuesta de 30 infraestructuras logísticas de las 35 que se consideraron como muestra universal, a partir del documento Estudio de impactos sectoriales, económicos, sociales, y medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España (ACTE, 2010).

Esta muestra garantiza un nivel de confianza del 95%, con un error en la estimación del 7%. Las infraestructuras logísticas de las que se han obtenido resultados son las siguientes.

**Tabla 42 Infraestructuras logísticas que han dado respuesta a la encuesta. Opinòmetre (2011).**

Nº CASO	Infraestructura
1	ZAL SEVILLA
2	PL HUESCA (PLHUS)
3	CT GIJON - ASTURIAS
4	CT BENAVENTE
5	CETRAMESA
6	PARC LOGISTIC DE LA ZONA FRANCA
7	CENTRO INTERMODAL DE TRANSPORTE Y LOGISTICA DE VITORIA-GASTEIZ
8	ARASUR
9	PL ZARAGOZA (PLAZA) - ARGON
10	CENTRO DE TRANSPORTES DE COSLADA
11	RED LOGISTICA DE ANDALUCIA SA
12	CTM Sevilla
13	CTM Málaga
14	PS de Antequera
15	CTM Palencia (CENTRAPAL-Cylog Palencia)
16	PL Huelva
17	ZAL Valencia
18	CIM Vallès
19	CIM Lleida
20	CIM La Selva
21	CIM el Camp
22	Logis Bages
23	Logis Empordà
24	Agencia Navarra del Transporte y Logistica
25	ZAISA
26	Bikakobo-Aparkabisa
27	CIT Murcia (CITMUSA)
28	CTI León (CETILE)
29	El Consorci de la Zona Franca (Barcelona)
30	CIM Valladolid (CENTROLID)

### 3. BASE DE DATOS DE PROYECTOS DE I+D+I

Para la identificación de los proyectos europeos de 6º y 7º Programa Marco incorporados en el análisis se utilizó la base de datos de proyectos de la página oficial de la Comisión Europea en Cordis: <http://cordis.europa.eu/search/index.cfm?fuseaction=proj.advSearch>

Utilizando esta base de datos y la metodología explicada en el punto 5.1.1 se identificaron los proyectos incluidos en el análisis que figuran en este anejo.

Respecto a los proyectos nacionales, la única información oficial publicada disponible es la que aparece en los Boletines Oficiales del Estado. De allí se ha extraído la información de partida para elaborar este informe. Posteriormente se realizó una búsqueda en internet por cada uno de los proyectos seleccionados cuyos resúmenes figuran a continuación.

#### Proyectos 7º Programa Marco (FP7)

A network of excellence for advanced road cooperative traffic management in the information society - NEARCTIS	141
Actions to stimulate participation of cooperation partners in surface transport research - CETRA	143
Advanced impacts evaluation methodology for innovative freight transport solution - AIMS	146
Advanced predictive-analysis-based decision-support engine for logistics – ADVANCE	148
Advanced sensors and lightweight programmable middleware for innovative RFID enterprise application - ASPIRE	150
An integrated wireless and traffic platform for real-time road traffic management solutions - ITETRIS	152
An interoperability service utility for collaborative supply chain planning across multiple domains supported by RFID devices - ISURF	154
Baltic - to - Balkan network for logistics competence - B2B LOCO	156
Benchmarking logistics and co-modality - BE LOGIC	158
Coordination Action on PPP Implementation for Road-Transport Electrification - CAPIRE	160
City multi-Role Optimized Vehicle - CITY MOVE	162

Collaborative communication driven decision management in non-hierarchical supply chains of the electronic industry - CONVERGE	164
Common assessment and analysis of risk in global supply chains - CASSANDRA	166
Community-based Interoperability utility for SMEs - COMMIUS	169
Co-modality - towards optimised integrated chains in freight transport logistics - KOMODA	171
Concerted coordination for the promotion of efficient multimodal interfaces - DELTA	173
Coordination Action to maintain and further develop a Sustainable Maritime Research in Europe - CASMARE	175
Coordination and support action for global RFID-related activities and standardisation - CASAGRAS	177
Development of a strategic roadmap towards a large scale demonstration project in European logistics and supply chain security - LOGSEC	179
Economic analysis of certification systems for organic food and farming - CERCOST	181
Effective green supply-chain management technologies in the competitive economic environment with pollution emission trade system – GREENSUPPLYCHAIN2009	183
EIRAC 2008-2010 - EIRAC II	184
European e-freight capabilities for co-modal transport - EFREIGHT	186
European inter-disciplinary research on intelligent cargo for efficient, safe and environment-friendly logistics - EURIDICE	189
Expanding the European Future Internet Community - EX-FI	191
Experiential Living Lab for the Internet Of Things - ELLIOT	193
GLOBAL RFID interoperability forum standars - GRIFS	195
Greening of surface transport through an innovative and competitive CARGO-VESSEL Concept connecting marine and fluvial intermodal ports - EU-CARGOXPRESS	197

How revolutionary queuing based modelling software helps keeping jobs in Europe. The creation of a lead time reduction that increases industry competitiveness and supports academic research - KEEPING JOBS IN EU	199
In Time delivery in non-hierarchical Manufacturing Networks of Machinery and Equipment Industry - INTIME	200
Intelligent megaswapboxes for advanced intermodal freight transport - TELLIBOX	202
Interconnection between short and long-distance transport networks - INTERCONNECT	204
Intermodal global door-to-door container supply chain visibility - INTEGRITY	206
Interoperable fare management project - IFM PROJECT	208
ICT System addressed to integrated logistic management and decision support for intermodal port and dry port facilities - SAIL	210
Integrated approach to IMprove the supply chain for COntainer transport and integrated SECurity simultaneously - IMCOSEC	212
ISO Shipping Container Tracking and Monitoring System - ISOTRACK	214
LOGistics & MANufacturing trends and sustainable transport - LOGMAN	216
Logistics Industry Coalition for Long-term, ICT-based Freight Transport Efficiency – LOGISTICS FOR LIFE	218
New and innovative concepts for helping European transport sustainability - towards implementation - NICHES+	220
Promotional platform for short sea shipping and Intermodality - PROPS	222
Reducing greenhouse-gas emissions of transport beyond 2020: linking R&D, transport policies and reduction targets - GHG-TRANSPORD	224
Reducing supply chain impacts: The role institutions such as country, region, industry and ISO standards in the efficacy of environmental investments - SSCM	226
RIS services for improving the integration of inland waterway transports into intermodal chains - RISING	228
Safe road trains for the environment; Developing strategies and technologies to allow vehicle platoons to operate on normal public highways with significant environmental, safety and comfort benefits - SARTRE	230

Satellite application for emergency handling, traffic alerts, road safety and incident prevention - SAFETRIP	232
Scientific synergism of nano-bio-info-cogni science for an integrated system to monitor meat quality and safety during production, storage, and distribution in EU - SYMBIOSIS-EU	234
Secure process-oriented integrative service infrastructure for networked enterprises - SPIKE	236
Secure supply chain management - SECURESCM	238
Security of road transport networks - SERON	240
Security UPgrade for PORTs - SUPPORT	242
Smart container chain management - SMARTCM	244
Smart freight transport in urban areas - SMARTFREIGHT	247
Smart and Efficient Location, idEntification, and Cooperation Techniques - SELECT	249
Stimulate sustainable freight transport systems with Latin American countries - ENABLE	251
Strengthening the industries competitive position by the development of a logistical and technological system for spare parts that is based on on-demand production - DIRECTSPARE	253
Supply chain demand forecasting based on unobserved components models - SCDFUC	255
Support action for implementation of ERTRAC`s road transport research priorities - SAFIER	257
Supporting EU's Freight Transport Logistics Action Plan on Green Corridors Issues - SUPERGREEN	259
Sustainable knowledge platform for the European maritime and logistics industry - SKEMA	261
Sustainability and efficiency of city logistics - CITYLOG	263
Tracking and Security System with Built-in Energy Generation for Containers - TRACKBOX	265

Transport EU-Western Balkan network for training, support and promotion of cooperation in FP7 research activities - TRANSBONUS	267
Transferability of urban logistic concepts and practices from a worldwide perspective – TURBLOG_WW	269
Transit via Innovative Gateway concepts solving European-Intermodal Rail needs - TIGER	271
Vision and action plans for European freight transport until 2050 - FREIGHTVISION	273
Vision for innovative transport - VIT	275
Wide scale network of E-Systems for multimodal journey planning and delivery of trip intelligent personalized data - WISETRIP	276

#### **Proyectos 6º Programa Marco (FP6)**

Behavioral Modelling and Simulation of Congested Traffic - MASCOT	278
BEST Urban Freight Solutions II - BESTUFS II	279
Brenner Rail Freight Action Strategy Aimed At Achieving a Sustainable Increase Of Intermodal Transport Volume By Enhancing Quality, Efficiency, And System Technologies - BRAVO	280
Building radio frequency identification solutions for the global environment - BRIDGE	282
Central European Network for Logistics Competence - CENTRAL LOCO	285
Concepts to reduce environmental impact and attain optimal transport performance by inland navigation - CREATING	287
Container Handling in Intermodal Nodes - Optimal and Secure - CHINOS	289
Co-operative vehicle-infrastructure systems - CVIS	291
Coordinating European efforts for promoting the European RFID value chain - CE RFID	295
Coordination Action for the European Strategic Agenda of Research on intermodalism and logistics - CAESAR	297

Coordination Action of Ports for integration Of Efficient Innovations and development of adequate Research, development and innovation Activities - CAPOEIRA	299
Co-ordination action to implement an advisory council for maritime transport research in Europe - ACMARE (CA)	301
Controlled Closed Loop Recycling for Life-Cycle Optimised Industrial Production - CONCLORE	303
Coordination of Concepts for New Collective Transport - CONNECT	305
Cost allocation of transport infrastructure cost - CATRIN	307
Customer-driven rail-freight services on a European mega-corridor based on advanced business and operating models - CREAM	309
Dangerous goods transportation routing and monitoring - GOODROUTE	311
Design of an innovative system for the drive and control of port cranes for safe remote operation - SECURCRANE	313
Developing and integrating novel technologies to improve safety, transparency and quality insurance of the chilled/frozen food supply chain - CHILL-ON	315
Development of a retro-fitted recycling unit and inter-related web-based logistical software to reduce transport costs and improve competitiveness of organisations in the recycling supply chain - START	317
Development of flexible traffic models that exploit emerging data collection technologies through the introduction of machine learning concepts - FLEXIBLETRAFFIC	319
Development of new intermodal loading units and dedicated adaptors for the trimodal transport of bulk materials in Europe - TRIMOTRANS	321
Effective Operation in ports - EFFORTS	323
European transport network model refinement regarding freight and intermodal transport to and from the rest of the world - WORLDNET	326
European road transport research advisory council European road transport 2020: a vision and strategic research agenda - ERTRAC	327
Extended Collaborative integrated Life cycle supply chain Planning System - ECLIPS	329



Fast transshipment equipment and novel methods for RailCargo in Europe - FASTRCARGO	331
Finance, logistics and production integration domain by Web-based interaction Network - FLUID-WIN	333
Flexible Change Management for the Factory of the Future - X-CHANGE	335
FREIGHT INNOVATIVE DELIVERY IN EUROPEAN URBAN SPACE - FIDEUS	337
Identity based tracking and web-services for SMEs - TRASER	339
Improved decision-aid methods and tools to support evaluation of investment for transport and energy networks in Europe - EVA-TREN	341
Innovative Track Systems - INNOTRACK	342
Integrated Approach to enable Traceability of the Cooling Chain of Fresh and Frozen Meat and Fish Products by means of Taylor-made Time/ Temperature Indicators - FRESHLABEL	345
INTEGRATED STANDARD TRANSPORTATION UNIT for self-guided freight container transportation systems on rail - ISTU	347
Integrated system for a reliable traceability of food supply chains - TRACEBACK	349
Intelligent integration of supply chain processes and consumer services based on unique product identification in a networked business Environment - SMART	352
Intelligent mobility agents, advanced positioning and mapping technologies integration interoperable multimodal, location based services - IM@GINE IT	354
Intelligent Route Guidance of Heavy Vehicles - HEAVYROUTE	356
Logistics best practice - BESTLOG	358
Logistics-based design - LOGBASED	359
Management framework for intelligent intermodal transport - FREIGHTWISE	361
Monitoring and intervention for the transportation of dangerous goods - MITRA	364
Motorway of the sea European style - MOSES	366
Operating Project for European Rail Network - NEW OPERA	369
Promote innovative intermodal freight transport - PROMIT	371
Promoting and facilitating the participation of SMEs in FP7 EU RTD projects in Surface Transport - automotive, railways, waterborne - EURO-TRANS_DAYS	373

Reorganisation of transport networks by advanced rail freight concepts - RETRACK	375
Safe and high quality supply chains and networks for the citrus industry between Mediterranean partner Countries and Europe - EUROMEDCITRUSNET	377
Safety Intelligent Fisheries Product Traceability Management throughout the Supply Chain - SAMANTHA	379
Specific Support Action for pan-European stakeholders and users sustaining integrated pilot technologies for increasing the efficiency of intermodal transport - INTERMODE-TRANS	380
Store Logistics and payment with NFC - STOLPAN	382
Supply Networks - CO-DESNET	384
Technology Platform for European Road Transport Research - ERTRAC II	386
Towards new Rail freight quality and concepts in the European Network in respect to market Demand - TREND	388
Tracing Food Commodities in Europe - TRACE	390
Validation of an Experimental Airship Transportation for Aerospace Logistic - VEATAL	393

### **Proyectos I+D+I Nacionales**



Análisis, desarrollo y evaluación de sistemas inteligentes de transporte de mercancías en un entorno intermodal SITIM -	394
Cambio modal en las cadenas logísticas puerto-hinterland, con transporte eficiente y sostenible en el umland portuario -ECOMODAL UMLANDPORT	397
Definición de una red española de plataformas logísticas - RELOG	399
Desarrollo de la comodalidad y la logística colaborativa a través de la Web 2.0, para el fomento del Short Sea - Shipping. COMODALWEB 2.0	401
Desarrollo de metodologías de evaluación del impacto económico del sistema de transportes mediante tablas input-output interregionales.- DESTINO	402
Diseño de una red de transporte marítimo de corta distancia para productos perecederos con centro en el sureste de España - REDYMAR -	404

Diseño óptimo a nivel físico y operativo de terminales marítimas de carga rodada - DISTEMAR	406
Eficiencia energética en terminales portuarias de contenedores - EFICONT	408
Modelización de previsiones de tráfico de mercancías y posibilidades del transporte intermodal con Europa - PREVITRANS	410
Modelos de simulación para la evaluación de escenarios multimodales de transporte globales y regionales - SIMETRIA -	412
Optimización del transporte de materiales en ámbito urbano bajo variables de movilidad sostenible - TRANSMATE-	413
Proyecto de potenciación de la competitividad del tejido empresarial español a través de la logística como factor estratégico en un entorno global - GLOBALOG	414
Red Española de Plataformas Logísticas Intermodales para la mejora de la Competitividad y la sostenibilidad Ambiental del transporte de mercancías - REPLICA	417
Transporte Inteligente de Mercancías Intermodal - TIMI	419

## Proyectos 7º Programa Marco (FP7)

<b>TÍTULO</b>	A NETWORK OF EXCELLENCE FOR ADVANCED ROAD COOPERATIVE TRAFFIC MANAGEMENT IN THE INFORMATION SOCIETY - NEARCTIS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Europe Recherche Transport
<b>FECHA INCIO</b>	2008-07-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	3.13 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2.5 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>NEARCTIS (Network of Excellence: Advanced Road Cooperative Traffic management in the Information Society) is an academic network involving several of the main teams working on the field of traffic management and optimisation, with a particular focus on cooperative systems. Within the field of ICT for mobility, the project deals more specifically with the question of cooperative systems for road traffic optimisation, but it covers a wider scope as it appears that cooperative systems have to be integrated into the whole traffic management system. This aims to develop systems able to cope with what are the main problems at stake: safety, energy consumption, environmental impacts and congestion as an obstacle to mobility.</p> <p>The main objective of the project is to constitute what could be considered as a virtual research institute. This means elaborating the main elements of this reach institute: building a consistent research program, defining a set of shared resources (data, experimental means, bibliographical databases), organising the spreading of knowledge and research results. To reach these objectives, the project will include a harmonisation of the research program of all the partners on the various topics addressed, specification of case studies to be made in common, and the elaboration of a dissemination and training program for researchers and professionals. A focus is made on spreading excellence towards the scientific community of the field, particularly for the European Union newcomers.</p> <p>The project is designed as a first step towards constituting a permanent virtual institute ensuring consistency between research programs and good mutualisation of resources. Tight relationships with the international scientific community, but also with the main stakeholders of the field (traffic operators, local authorities, consultants</p>

	<p>or manufacturers) are ensured through a network of associated partners who are involved into all the main activities of the project.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ UNIVERSITY COLLEGE LONDON. UNITED KINGDOM.</li> <li>✚ UNIVERSITY COLLEGE OF SOUTHAMPTON. UNITED KINGDOM.</li> <li>✚ DEUTSCHES ZENTRUM FUR LUFT UND RAUMFAHRT E. V. GERMANY.</li> <li>✚ ECOLE POLYTECHNIQUE FEDERALE DE LAUSANE. SWITZERLAND.</li> <li>✚ TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT. THE NETHERLANDS.</li> <li>✚ IMPERIAL COLLEGE OF SCIENCE, TECHNOLOGY AND MEDICINE. UNITED KINGDOM</li> <li>✚ TECHNICAL UNIVERSITY OF CRETE. GREECE.</li> <li>✚ INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE. FRANCE.</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<p><a href="http://www.nearctis.org/">http://www.nearctis.org/</a></p>

<b>TÍTULO</b>	ACTIONS TO STIMULATE PARTICIPATION OF COOPERATION PARTNERS IN SURFACE TRANSPORT RESEARCH - CETRA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	TBS Innovationsagentur Berlin GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2008-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-05-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0.50 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.50 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Contributing to the European Research Area in surface transport to strengthen the competitiveness of the European surface transport sector. This will be achieved by using the excellent EURNEX competence to provide research excellence capabilities to European Small and Medium Size Enterprises (SMEs). Furthermore the cooperation with research excellences from non EU countries will stimulate research that is of mutual interest and strengthen the European as well as non-European research excellences. EURNEX, the European Rail Research Network of Excellence, started on 01 January 2004 and has been granted for 4 years with 6 Mio within the 6th Framework Programme of EC. It involves 66 research institutes from 20 European countries and the associations of industry and operators UNIFE, UIC and UITP. More than 80 % of the members cover not only the rail research domain but surface transport. EURNEX supports the aims of the EC to see an interoperable and harmonised European rail system contributing to co-modality and a strong internationally competitive European railway industry by integrating the fragmented research, sharing knowledge and coordinating current research. The main benefits for the integration of non EU researchers in EURNEX are the scientific exchange on an international level, the training of junior scientists and researchers using the EURNEX assets, the identification of research areas that are of mutual interest, and the solving of problems in the international railway sector with European know how. The main benefits, that SMEs contributing as associated partners in EURNEX can gain, are an overview of the state of the art of the surface transport sector as a whole as well as specific topics, an insight in current research trends, an evaluation of their individual know how (respecting sensitive information), and an access to excellent research capabilities and test facilities.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> URALS STATE UNIVERSITY OF RAILWAY TRANSPORT RUSSIAN FEDERATION</li> <li> OMSK STATE TRANSPORT UNIVERSITY RUSSIAN</li> </ul>


	<p>FEDERATION PETERSBURG STATE TRANSPORT UNIVERSITY RUSSIAN FEDERATION</p> <p>✚ MOSCOW STATE UNIVERSITY OF RAILWAY ENGINEERING RUSSIAN FEDERATION</p> <p>✚ STATE UNITARY ENTERPRISE RUSSIAN RESEARCH AND DESIGN INSTITUTE FOR RAILWAY INFORMATION AUTOMATION AND COMMUNICATION MINISTRY OF RAILWAYS RUS RUSSIAN FEDERATION</p> <p>✚ TRENMO, ENGENHARIA LDA PORTUGAL</p> <p>✚ TECNOGAMMA S.P.A. ITALY</p> <p>✚ RIVAL LIMITED IRELAND LINK CONSULTING - TECNOLOGIAS DE INFORMACAO S.A. PORTUGAL</p> <p>✚ INTERAUTOMATION DEUTSCHLAND GMBH GERMANY HUMAN-FACTORS-CONSULT GMBH GERMANY</p> <p>✚ CSA COMPUTER &amp; ANTRIEBSTECHNIK GMBH GERMANY ASCI SYSTEMHAUS GMBH GERMANY</p> <p>✚ RTCA RAIL TECHNOLOGY CLUSTER AUSTRIA</p> <p>✚ EISENBAHNTECHNOLOGIECLUSTER ÖSTERREICH AUSTRIA</p> <p>✚ ANCHORAGE INDIA</p> <p>✚ CHINESE ACADEMY OF METEOROLOGICAL SCIENCES CHINA</p> <p>✚ TONGJI UNIVERSITY CHINA</p> <p>✚ HONG KONG UNIVERSITY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY HONG KONG</p> <p>✚ IRKUTSK STATE UNIVERSITY OF RAILWAY ENGINEERING RUSSIAN FEDERATION</p> <p>✚ SIBERIAN TRANSPORT UNIVERSITY OF RAILWAY ENGINEERING RUSSIAN FEDERATION</p> <p>✚ MER MEC SPA ITALY</p> <p>✚ EURNEX E. V. GERMANY</p> <p>✚ CESKE VYSOKE UCENI TECHNICKE V PRAZE CZECH REPUBLIC</p> <p>✚ EIDGENÖSSISCHE TECHNISCHE HOCHSCHULE ZÜRICH SWITZERLAND</p> <p>✚ TIS PT, CONSULTORES EM TRANSPORTES, INOVACAO E SISTEMAS, SA PORTUGAL</p> <p>✚ WITT INDUSTRIELEKTRONIK GMBH GERMANY</p> <p>✚ INSTITUTO SUPERIOR TECNICO PORTUGAL</p>
--	---




<b>EB PROYECTO</b>	<a href="http://www.cetra.eu">www.cetra.eu</a>
--------------------	--



<b>TÍTULO</b>	ADVANCED IMPACTS EVALUATION METHODOLOGY FOR INNOVATIVE FREIGHT TRANSPORT SOLUTION - AIMS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	PTV Planung Transport Verkehr AG
<b>FECHA INCIO</b>	2008-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-02-28
<b>PRESUPUESTO</b>	1,09 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,09 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>AIMS applies an innovative approach to develop a methodology to assess and evaluate research projects related to freight transport supported in FP5 and FP6. Freight transport is a key element for the economy, raising various environmental, social, security or safety issues that are severely increasing, also in the future. Innovation is a key bridging both streams. High investments in freight transport RTD are made however, various RTD projects have never passed the commercialization threshold. AIMS aims to minimize the risks of public or private investments in freight transport RTD. AIMS will identify critical factors of RTD projects through success and failure analysis of previous FP5 and FP6 projects. Based on results coming from the analysis of the past, present and future (notably as seen by Technological Platforms and Advisory councils), AIMS will assess the positive or negative impacts of European research FP and projects in particular in the economic, social and environmental fields. A specific care will be given to depict changes operated by the different Member States and catalyzed by EU research programs. Guidelines for current and future FP7 projects will then be produced and recommendations for the definition of new research policy objectives provided.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ TL &amp; ASSOCIES SCA FRANCE</li> <li>✚ TECHNISCHE UNIVERSITAET HAMBURG-HARBURG GERMANY</li> <li>✚ UNIVERSITE LIBRE DE BRUXELLES BELGIUM</li> <li>✚ KOEZLEKEDESTUDOMANYI INTEZET KOEZHASZNU TARSASAG HUNGARY</li> <li>✚ CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES MARITIMES ET FLUVIALES FRANCE</li> <li>✚ INTERNATIONAL CONSULTING - ENVIRONMENT SERVICES FRANCE</li> <li>✚ CENTRE DE RECHERCHE PUBLIC HENRI TUDOR LUXEMBOURG</li> </ul>



	 EIDGENÖSSISCHE TECHNISCHE HOCHSCHULE ZÜRICH SWITZERLAND
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.aims-project.net">www.aims-project.net</a>

<b>TÍTULO</b>	ADVANCED PREDICTIVE-ANALYSIS-BASED DECISION-SUPPORT ENGINE FOR LOGISTICS – ADVANCE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	MAGYAR TUDOMANYOS AKADEMIA SZAMITASTECHNIKAI ES AUTOMATIZALASI KUTATO INTEZET
<b>FECHA INCIO</b>	2010-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2013-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	2.78 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.98 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Logistics networks accumulate OVER 1 BILLION new items of information per month (customer orders, pallet-vehicle movement, GPS data, postcodes, depot data, etc.), generated every minute of each day by thousands of pallets travelling on hundreds of trailers for more than one million customers under hundreds of thousands of postcodes, each with multiple different service requirements. Patterns and dependencies in 50 million or more data elements can only be analyzed by intelligent data-mining approaches linked to strategic decision making based on longer term analyses of billions of pieces of information.</p> <p>ADVANCE will develop an innovative predictive-analysis-based decision support platform for novel competitive strategies in logistics operations.</p> <p>The ADVANCE software will have the capacity to both analyse massive data sets for long term planning, and rapidly process huge amounts of new data in real time. It will provide a dual perspective on transport requirements and decision making dependent on the latest snapshot information and the best higher-level intelligence.</p> <p>We will employ data mining, machine learning and optimisation techniques (heuristics, ant colony optimisation, evolutionary algorithms) to aggregate structured but locally confined data, and extract actionable information to improve local dispatching decisions (deadheading minimization, early detection of missed due-dates, forecast of expected partnership modification, etc.). As a key to incorporating appropriate end-user perspectives and enabling users to interpret and assess automatically suggested decisions, ADVANCE will integrate human expertise (through cognitive modelling; Bayesian belief networks) with data mining algorithms and distributed data mining in particular. Industrial implementations will have a networked enterprise group as main piloting partner, involving three different operational and decision levels, and including multiple independent companies on the local distribution levels.</p>
<b>SOCIOS</b>	 ASTON UNIVERSITY UNITED KINGDOM

	 TECHNOLOGY TRANSFER SYSTEM S.R.L. ITALIA
	 PALLETWAYS (UK) LIMITED UNITED KINGDOM
	 RIJKSUNIVERSITEIT GRONINGEN NEDERLAND

<b>TÍTULO</b>	ADVANCED SENSORS AND LIGHTWEIGHT PROGRAMMABLE MIDDLEWARE FOR INNOVATIVE RFID ENTERPRISE APPLICATION - ASPIRE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	ALBORG UNIVERSITET
<b>FECHA INCIO</b>	2008-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	6,10 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	4,47 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>ASPIRE will research and provide a radical change in the current RFID deployment paradigm through innovative, programmable, royalty-free and privacy friendly middleware. This new middleware paradigm will be particular beneficial to European SME, which are nowadays experiencing significant cost-barriers to RFID deployment. European networked enterprises in general and SME in particular are still reluctant to adopt RFID, since they perceive RFID as unprofitable or too risky. This is largely due to the fact that the adoption of RFID technology incurs a significant Total Cost of Ownership (TCO). ASPIRE will significantly lower SME entry costs for RFID technology, through developing and providing a lightweight, royalty-free, innovative, programmable, privacy friendly, middleware platform that will facilitate low-cost development and deployment of innovative RFID solutions. This platform will act as a main vehicle for realizing the proposed swift in the current RFID deployment paradigm. The ASPIRE middleware platform will take into account innovative European developments in the area of ubiquitous RFID-based sensing (i.e., physical quantities sensing (temperature, humidity, pressure, acceleration), mobile sensing) towards enabling novel business cases that ensure high ROI (Return on Investment). The ASPIRE RFID middleware paradigm, as well as the unique and novel characteristics of the ASPIRE middleware platforms are thoroughly described in this proposal.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ OPEN SOURCE INNOVATION LTD UNITED KINGDOM MELEXIS TECHNOLOGIES SA SWITZERLAND</li> <li>✚ P. DIMITROPOULOS - ELECTRONIC SYSTEMS AND SOFTWARE APPLICATIONS S.A. - SENSAP SA GREECE</li> <li>✚ EUROPEAN ASSOCIATION OF CRAFT SMALL AND MEDIUM SIZED ENTERPRISES BELGIUM</li> <li>✚ UNIVERSITE JOSEPH FOURIER GRENOBLE 1 FRANCE ASSOCIATION POLE TRACABILITE FRANCE</li> <li>✚ INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE EN INFORMATIQUE ET</li> </ul>

	<p>EN AUTOMATIQUE FRANCE</p> <p>✚ RESEARCH AND EDUCATION LABORATORY IN INFORMATION TECHNOLOGIES GREECE</p> <p>✚ INSTITUTO DE TELECOMUNICACOES PORTUGAL LABORATOIRE D'INFORMATIQUE FONDAMENTALE DE LILLE UNITE DE RECHERCHE ASSOCIEE AU CNRS (UMR 8022) FRANCE</p>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.fp7-aspire.eu/">http://www.fp7-aspire.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	AN INTEGRATED WIRELESS AND TRAFFIC PLATFORM FOR REAL-TIME ROAD TRAFFIC MANAGEMENT SOLUTIONS - ITETRIS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	THALES COMMUNICATIONS SA
<b>FECHA INCIO</b>	2008-07-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	4,46 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,97 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Wireless vehicular cooperative systems have been identified as an attractive solution to improve road traffic management, thereby contributing to the European goal of safer, cleaner, and more efficient and sustainable traffic solutions. The use of V2V and V2I communication technologies can not only help reducing road fatalities but also a more efficient and adaptive traffic management that contributes to reducing energy and environmental costs while improving our lives.</p> <p>V2V-V2I communication technologies can improve traffic management through real-time exchange of data among vehicles and with road infrastructure. Routing and data dissemination policies suited to the wireless vehicular environment operational characteristics need to be designed and optimized. It is also of great importance to investigate the adequate combination of V2V and V2I technologies to ensure the continuous and cost-efficient operation of traffic management solutions based on wireless vehicular cooperative solutions. However, to adequately design and optimize these communication protocols and analyze the potential of wireless vehicular cooperative systems to improve road traffic management, adequate testbeds and field operational tests need to be conducted.</p> <p>Despite the potential development of Field Operational Tests to get the first insights into the benefits and problems faced in the development of wireless vehicular cooperative systems, there is yet the need to evaluate in the long term and large dimension the true potential benefits of wireless vehicular cooperative systems to improve traffic efficiency. To this aim, iTETRIS is devoted to the development of advanced tools coupling traffic and wireless communication simulators. This will enable large scale computing analysis and development of adequate protocols and algorithms, overcoming the limitations of current data dissemination and routing proposals; characterized by over-simplistic wireless conditions.</p>
<b>SOCIOS</b>	 HITACHI EUROPE SAS. FRANCE  EURECOM. FRANCE

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ PEEK TRAFFIC B.V. NEDELAND</li><li>✚ ASOCIACION DE EMPRESAS TECNOLOGICAS INNOVALIA. ESPAÑA</li><li>✚ INTERNATIONAL RELATIONS AND PROJECTS UNIT. ITALY</li><li>✚ UNIVERSIDAD MIGUEL HERNANDEZ DE ELCHE. ESPAÑA</li><li>✚ CBT COMUNICACION &amp; MULTIMEDIA, S.L. ESPAÑA</li><li>✚ DEUTSCHES ZENTRUM FUER LUFT - UND RAUMFAHRT EV. DEUTSCHLAND</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://ict-itetris.eu/">http://ict-itetris.eu/</a>



<b>TÍTULO</b>	AN INTEROPERABILITY SERVICE UTILITY FOR COLLABORATIVE SUPPLY CHAIN PLANNING ACROSS MULTIPLE DOMAINS SUPPORTED BY RFID DEVICES - ISURF
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	MIDDLE EAST TECHNICAL UNIVERSITY
<b>FECHA INCIO</b>	2008-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-07-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3,13 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,00 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Today`s competitive and demanding world of business requires new networked applications and services capable of interoperation across variety of business domains and organizations of all sizes. iSURF will provide an intelligent collaborative supply chain planning network that will:</p> <p>Realize a knowledge-oriented inter-enterprise collaboration environment in which distributed intelligence of multiple trading partners will be exploited in the planning and fulfillment of customer demand in the supply chain. Develop a Semantic Interoperability Service Utility for achieving the semantic reconciliation of the planning and forecasting business documents exchanged between the companies according to different standards.</p> <p>Provide an open source smart product infrastructure for SMEs in order to enhance their capabilities of gathering product information through RFID devices, filtering and aggregating the collected data and putting them into a business context.</p> <p>Enable the definition and execution of inter-enterprise collaboration across wide variety of business domains through the Service Oriented Collaborative Supply Chain Planning Process Definition and Execution Platform.</p> <p>Wrap the existing legacy applications with semantically enriched web services to solve the technical interoperability problem during interaction with the underlying legacy business processes.</p> <p>Facilitate establishing transitory supply chain planning collaborations in case of exceptions. Dynamic visibility information will enable the European SMEs to be more agile, sustainable and responsive to the changes in the supply chain dynamics.</p> <p>Provide a Global Data Synchronization Service Utility in order to ensure the accuracy and reliability of master data used in the supply chain by developing standards based open platform for SMEs. Ensure the security and privacy of the real time visibility data gathered through RFID devices, the planning and forecasting messages</p>

	exchanged across enterprise.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ SRDC YAZILIM ARASTIRMA VE GELISTIRME VE DANISMANLIK TICARET LIMITED SIRKETI TURKEY</li><li>✚ INTEL PERFORMANCE LEARNING SOLUTIONS LIMITED IRELAND</li><li>✚ FRATELLI PIACENZA S.P.A. ITALY</li><li>✚ UNINOVA - INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO DE NOVAS TECNOLOGIAS PORTUGAL</li><li>✚ FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER</li><li>✚ ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V GERMANYTXT SOLUTIONS SPA ITALY</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.srdc.com.tr/projects/isurf">http://www.srdc.com.tr/projects/isurf</a>

<b>TÍTULO</b>	BALTIC - TO - BALKAN NETWORK FOR LOGISTICS COMPETENCE - B2B LOCO
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA
<b>FECHA INCIO</b>	2009-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0.93 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.84 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Based on successful FP5&amp;6 experiences of POLLOCO and CENTRAL LOCO projects, the revised and expanded concept of the B2B LOCO project is that local market-oriented research units - collaborating in an international network aimed at experience exchange - can substantially increase the participation of SMEs in the FP projects by demonstrating and actively promoting the most business practice-oriented results of past and current RTD projects of the FP among the enterprises.</p> <p>The dramatically increased project area covers now 15 countries, including Old and New Member States and 2 Candidate Countries, covering most of the East of the continent and beyond, from Estonia to Israel. B2B LOCO will target Regional Clusters gathering different types of SMEs: transport and logistics companies, manufacturing and retail companies, hi-tech companies and green technologies companies that are of a particular focus of this call. Companies from these three groups are often FP-ready yet they are not realising their potential because the FP is best communicated to the research community. Therefore B2B LOCO consortium groups research organisations with considerable experience in FPs and a track record in talking directly to SMEs, using their own language and knowing what drives them in everyday operations.</p> <p>B2B LOCO will provide SME community with two international conferences, two practical workshops and three brokerage events, supplemented with permanent communication mechanisms (www, newsletters, alumni networks). As a result of B2B LOCO activities, SMEs will benefit from advanced solutions developed by FP consortia, experiences of successful SME- RTD - Academia co-operation cases which are laudable and should be copied. In addition to this, project will support processes of forming partnerships for future Framework Programmes. Moreover, new information channels which will be created during the project, will support transfer of essential information on transport and</p>
<b>SOCIOS</b>	<p>🇪🇺 ARISTOTELIO PANEPISTIMIO THESSALONIKIS HELLAS</p> <p>🇪🇺 UNIVERSITY OF ROUSSE ANGEL KUNCHEV BULGARIA</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS LIETUVA</li><li>✚ TECHNION - ISRAEL INSTITUTE OF TECHNOLOGY. ISRAEL</li><li>✚ CENTRUM DOPRAVNIHO VYZKUMU V.V.I. CESKA REPUBLIKA</li><li>✚ PANNON GAZDASAGI HALOZAT EGYESUELET MAGYARORSZAG</li><li>✚ UNIVERZA V MARIBORU SLOVENIJA</li><li>✚ VYSKUMNY USTAV DOPRAVNYhSLOVENSKA REPUBLIKA</li><li>✚ AKDENIZ UNIVERSITY TURKEY</li><li>✚ S.T.A.R. SRL - STRATEGIES TOOLS ADVICES AND RESEARCH SRL ITALIA</li><li>✚ WYZSZA SZKOLA LOGISTYKI Z SIEDZIBA W POZNANIU POLSKA</li><li>✚ PROMETIS D.O.O. PROJEKTIRANJE I ISTRA}IVAKO-RAZVOJNI RAD U PODRUJU PROMETA Hrvatska</li><li>✚ TALLINNA TEHNIKAKORGKOOL EESTI</li><li>✚ TRANSPORT AND TELECOMMUNICATION INSTITUTE LATVIJA</li><li>✚ SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CENTER SRL ROMANIA</li></ul>
--	---




<b>TÍTULO</b>	BENCHMARKING LOGISTICS AND CO-MODALITY - BE LOGIC
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	ECORYS NEDERLAND B.V.
<b>FECHA INCIO</b>	2008-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-02-28
<b>PRESUPUESTO</b>	2,75 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,75 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Efficient use of transport modes and resources requires understanding the options and alternatives and being able to make the right logistics choices. Benchmarking is an instrument which can help to answer this question. Differences in the performance of various modes within the transport sector of a given country, and between the transport systems of different countries, imply that there is a significant potential for improvement.</p> <p>Ongoing technological advances and changes in economic and institutional approaches ensure that this potential is constantly evolving. The transportation sector is influenced and moulded by ongoing economic, environmental and political (usually in the form of public finances) pressures to realise its potential for improvement. BE LOGIC project vision In our opinion, the major improvement potential in logistics performance is among small and medium sized enterprises (SMEs), including shippers with relative small transport volumes. Therefore, the focus in BE LOGIC lies on applying the logistics benchmark methodology on SME´s.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Key objectives of BE LOGIC <ul style="list-style-type: none"> <li>Improve the efficiency within and across different modes of transport</li> </ul> </li> <li>➤ Support the development of a quality logistics system</li> </ul> <p>Derived objectives and research questions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Develop a methodology to assess transport logistics performance in quantitative terms at different levels in Europe and globally</li> <li>➤ Applying the benchmark methodology to assess logistics and intermodal policies of Member States and other countries - and to assess transport logistics choices and performance from shippers/LSP - and to assess transport logistics performance from transshipment point</li> <li>➤ Examine existing quality standards (e.g. ISO, CEN) for transport logistics</li> <li>➤ Consider the need for new quality standards for transport</li> </ul>

	<p>logistics</p> <p>Our approach includes 3 viewpoints:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Viewpoint from the policy maker</li> <li>➤ Viewpoint from transport chains             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Viewpoint from transshipment points</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ UNION INTERNATIONAL DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COMBINÉRAIL-ROUTE BELGIUM</li> <li>✚ VILNIUS GEDIMINAS TECHNICAL UNIVERSITY LITHUANIA</li> <li>✚ HERRY CONSULT GMBH AUSTRIA</li> <li>✚ D'APPOLONIA S.P.A. ITALY</li> <li>✚ INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK GERMANY</li> <li>✚ ATHENS UNIVERSITY OF ECONOMICS AND BUSINESS-RESEARCH CENTER GREECE</li> <li>✚ MOBYCON BV NETHERLANDS</li> <li>✚ UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://www.be-logic.info/">http://www.be-logic.info/</a></p>

<b>TÍTULO</b>	COORDINATION ACTION ON PPP IMPLEMENTATION FOR ROAD-TRANSPORT ELECTRIFICATION - CAPIRE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	RENAULT S.A.S. REPRESENTED BY GIE REGIENOV
<b>FECHA INCIO</b>	2010-12-01
<b>FECHA FIN</b>	2014-11-30
<b>PRESUPUESTO</b>	2.14 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.69 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The Coordination Action CAPIRE will prepare and support the realization of a Public Private Partnership (PPP) sustaining and putting into practice the European Green Cars Initiative. Its activities will be focused on two major fields: a careful consideration of options for the aims, shape, and implementation paths a PPP, and the identification of technology roadblocks and the respective research needs within FP7. Major outcomes will be an appropriate and proven PPP implementation model and a dedicated roadmap based on an elaborated and deep analysis of R&amp;D needs, respective milestones and supporting measures. The goal is to increase by a joint approach of the involved economic sectors and the public authorities the competitiveness of global European Automotive Industry in the domain of energy efficient, safe, non-polluting and CO2-free vehicles.</p> <p>To be broad enough, this strategy has to be based on the three following technology pillars:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Passenger cars and LCV: to reduce local pollution, emission of greenhouse gases, and noise by accelerating electrification of vehicles and provision of a dedicated infrastructure for the connection to CO2-free energy sources</li> <li>➤ Trucks and Buses: to improve overall efficiency of transport of people and goods by accelerating the improvement of ICE technologies and their potential partial electrification.</li> <li>➤ Logistics: to increase the efficiency of goods transport by optimizing loading rate of trucks and mixing different energy saving transport vectors as rail transport and road transport.</li> </ul> <p>The results of CAPIRE shall serve as a guideline for automotive R&amp;D and European road transport policy related to the Green Cars topic. Their deployment will require a strong cooperation between OEMs, automotive &amp; technology suppliers, road and traffic operators, energy and service providers, Universities and public authorities to reach the ambitious target related to key technologies in a medium and long term perspective.</p>

<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ CENTRO RICERCHE FIAT SCPA ITALIA</li><li>✚ TUEV RHEINLAND CONSULTING GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ AVL LIST GMBH ÖSTERREICH</li><li>✚ CONTINENTAL TEVES AG &amp; CO. OHG DEUTSCHLAND</li><li>✚ VDI/VDE INNOVATION + TECHNIK GMBH mDEUTSCHLAND</li><li>✚ PROCTER &amp; GAMBLE EUROCOR N.V.BELGIË</li><li>✚ ROBERT BOSCH GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ TRANSPORT FOR LONDON*TFL UNITED KINGDOM</li><li>✚ IBERDROLA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.A. ESPAÑA</li><li>✚ VOLVO TECHNOLOGY AB SVERIGE</li><li>✚ VALEO SA FRANCE</li><li>✚ SOLARIS BUS &amp; COACH S.A. POLSKA</li><li>✚ HIDRIA D.D. PODJETJE ZA USTANAVLJANJE IN UPRAVLJANJE DRUZH SLOVENIJA</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.capire.eu/public/">http://www.capire.eu/public/</a>



<b>TÍTULO</b>	CITY MULTI-ROLE OPTIMIZED VEHICLE - CITY MOVE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CENTRO RICERCHE FIAT SCPA
<b>FECHA INCIO</b>	2010-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	5.81 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	3.29 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The delivery of freight in urban areas is based on general purpose commercial vehicles, not dedicated to a mission in a very specific scenario like urban areas. This is particularly true for medium vehicles (7,5-12 tons) that are however widely used in towns.</p> <p>CITY MOVE aims to develop a new concept for urban delivery vehicles, a real breakthrough from the actual vehicle platforms, using the latest state-of-the-art technologies to guarantee the market introduction in short term (leaving from 2013 i.e. two years after the end of the project). It is a co-operative venture between the leading freight vehicle companies in Europe and other key stakeholders.</p> <p>The aim is to develop an innovative freight vehicle solution that is adaptable to the diverse needs of European cities. The solution will provide freight transport vehicles that are secure, flexible, reliable, clean, CO2 energy efficient and safe. Developing this common industrial platform for future freight transport systems in Europe requires a greater emphasis on economic efficiency, but combined with a necessary emphasis on social, energy and environmental considerations. These are paramount concerns for European city policy makers when matching the objectives of local economic growth with a sustainable environment. Developing such a range of freight vehicles requires a co-ordinated effort by all stakeholders, so that future freight vehicles have the flexibility to adapt to changes in the city commercial environment over the short, medium and long terms.</p> <p>In developing these new freight vehicle options, CITY MOVE will involve all Stakeholders from the outset of the project: acting as a bridge between the freight vehicle industry, the transport research community, city planning authorities and local business communities.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE FRANCE</li> <li> POLIS - PROMOTION OF OPERATIONAL LINKS WITH INTEGRATED SERVICES, ASSOCIATION INTERNATIONALE BELGIË</li> <li> FIT CONSULTING SRL ITALIA</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ CONTINENTAL REIFEN DEUTSCHLAND GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ IVECO S.P.A. ITALIA</li><li>✚ STATENS VAG- OCH TRANSPORTFORSKNINGSINSTITUT SVERIGE</li><li>✚ VOLVO TECHNOLOGY AB SVERIGE</li><li>✚ JEAN CHEREAU SAS FRANCE</li><li>✚ IVECO S.P.A. ITALIA</li><li>✚ COLD CAR ITALIA</li><li>✚ SCHENKER AB SVERIGE</li><li>✚ DANONE PDPA SRL ROMANIA</li><li>✚ CONTINENTAL AUTOMOTIVE GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ PLASTIC OMNIUM AUTO EXTERIEUR SERVICES SAS FRANCE</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.citymoveproject.eu/">http://www.citymoveproject.eu/</a>


<b>TÍTULO</b>	COLLABORATIVE COMMUNICATION DRIVEN DECISION MANAGEMENT IN NON-HIERARCHICAL SUPPLY CHAINS OF THE ELECTRONIC INDUSTRY - CONVERGE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CAS SOFTWARE AG
<b>FECHA INCIO</b>	2009-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-11-30
<b>PRESUPUESTO</b>	2,87 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,72 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The European electronic industry faces strong competition with far eastern and US manufacturers. European companies have to respond with improved flexibility to changing requirements and collaborate across the supply chain effectively capitalizing on collaborative decision making, shorter distances, high- skill levels and shared cultural understanding. To do so in the electronic industry a number of non-hierarchical networks are forming.</p> <p>The new collaboration level requires a higher level of coordination on tactical and strategic management level and therefore a new level of data and information sharing with network partners. Managers have to distinguish in a new manner between shareable and non-shareable information. As they weren't obliged to do this in the past tools and methods are missing. The CONVERGE project closes this gap by providing a framework and tools for exchanging tactical and strategic information for decision making in non-hierarchical supply chain networks.</p> <p>CONVERGE delivers a de-centralized decision support system for production planning and resource optimization based on:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) a new reference model for inter-organizational decision taking,</li> <li>2) deployment methods to adapt the generic reference model to application fields, networks and companies and</li> <li>3) existing software supporting customer and supplier relations.</li> </ol> <p>Besides scientific and technological experts the CONVERGE consortium involves:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) four manufacturing companies addressing directly their network problems and</li> <li>b) a supply chain interest group (non funded) representing the companies network partners.</li> </ol> <p>This ensures a high industrial impact and dissemination level. In about</p>

	<p>5 years the expected cost saving is in the order of 180 Mio. Just assuming a diffusion rate of 10% of the 600 European Electronic Manufacturing Service companies.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ SIEGERT ELECTRONIC GMBH GERMANY</li><li>✚ BIBA - BREMER INSTITUT FUER PRODUKTION UND LOGISTIK GMBH GERMANY</li><li>✚ UNIVERSITY OF SZEGED HUNGARY</li><li>✚ SINGKIOULAR LOTZIK ANONYMOS ETAIRIA PLIROFORIAKON SYSTIMATON &amp; EFARMOGON GREECE</li><li>✚ MILTECH HELLAS AE GREECE</li><li>✚ DELTA TECHNOLOGIES SUD OUEST FRANCE</li><li>✚ MAGNETI MARELLI FRANCE</li><li>✚ CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (CNRS) FRANCE</li><li>✚ THE OPEN UNIVERSITY UNITED KINGDOM</li></ul>

<b>TÍTULO</b>	COMMON ASSESSMENT AND ANALYSIS OF RISK IN GLOBAL SUPPLY CHAINS - CASSANDRA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	NEDERLANDSE ORGANISATIE VOOR TOEGEPAST NATUURWETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK - TNO
<b>FECHA INCIO</b>	2011-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2014-05-31
<b>PRESUPUESTO</b>	14.81 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	09.95 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The challenges facing international intermodal container logistics is efficiency and security. These seemingly conflicting issues have a common solution: supply chain visibility, where data for visibility can be shared between business and government.</p> <p>Since technical solutions already exist, the challenge lies in integrating solutions across the supply chain. CASSANDRA will:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Facilitate the adoption of a risk based approach in the supply chain, on the basis of integral monitoring data on cargo flows and container integrity,</li> <li>➤ Build interfaces between existing visibility solutions, and visualization tools, in an open architecture,</li> <li>➤ Demonstrate the integration of data and risk assessment in supply chains in three major trading routes to and from Europe</li> <li>➤ Evaluate the quality of the integral data with business and government.</li> <li>➤ Facilitate a dialogue between business and government to gain consensus on the criteria for data sharing between business and government.</li> </ul> <p>The project participants cover all relevant stakeholders, including some global players. This expertise will guarantee the successful adoption of the CASSANDRA solutions. The value drivers in CASSANDRA will include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Logistics efficiency benefits</li> <li>➤ Security benefits for business as a result of the risk self-assessment</li> <li>➤ Security benefits for government as a result of the high quality and complete data for government risk analysis.</li> </ul> <p>CASSANDRA will contribute to the priorities of DG TAXUD, will facilitate security and crime-fighting priorities of DG Enterprise and DG Justice, Liberty and Security, and enables priorities in the DG TREN Freight Logistics Action Plan, and builds on previous work in</p>





	<p>standardisation bodies.</p> <p>The development of integral supply chain data that is the basis for risk based supply chain management and the input for government supervision tasks, as envisaged in CASSANDRA, will set a new standard for global door-to-door goods flows to and from Europe: efficient &amp; secure</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ SENATOR FUER WIRTSCHAFT UND HAEFEN BREMEN DEUTSCHLAND</li> <li>✚ GMVIS SKYSOFT SA PORTUGAL</li> <li>✚ INSTITUT FUER SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK DEUTSCHLAND</li> <li>✚ CROSS-BORDER RESEARCH ASSOCIATION SVIZZERA</li> <li>✚ INTRASOFT INTERNATIONAL SA</li> <li>✚ RAMFOS LUXEMBOURG</li> <li>✚ ECT PARTICIPATIONS BV NEDERLAND</li> <li>✚ TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT NEDERLAND</li> <li>✚ KUHNE + NAGEL GMBH ÖSTERREICH</li> <li>✚ DHL MANAGEMENT (SWITZERLAND) LTD SVIZZERA</li> <li>✚ SEACON VENLO EXPEDITIE B.V. NEDERLAND</li> <li>✚ HM REVENUE AND CUSTOMS UNITED KINGDOM</li> <li>✚ ERASMUS UNIVERSITEIT ROTTERDA NEDERLAND</li> <li>✚ FUNDACION ZARAGOZA LOGISTICS CENTER ESPAÑA</li> <li>✚ ADMINISTRACAO DOS PORTOS DE SETUBALE SESIMBRA SA PORTUGAL</li> <li>✚ IBM NEDERLAND NV NEDERLAND</li> <li>✚ MINISTERIE VAN FINANCIEN DIRECTORAAT GENERAAL BELASTINGDIENST NEDERLAND</li> <li>✚ BAP LOGISTICS LTD UNITED KINGDOM</li> <li>✚ ZEMBLAZ N BELGIË</li> <li>✚ MINISTERIE BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES NEDERLAND</li> <li>✚ INTEGRATED SOLUTIONS FOR PORTS JSC EGYPT</li> <li>✚ PORTIC BARCELONA S.A ESPAÑA</li> <li>✚ DBH LOGISTICS IT AG DEUTSCHLAND</li> <li>✚ NORTH-SOUTH CONSULTANTS EXCHANGE LLC EGYPT</li> <li>✚ PORTBASE BV NEDERLAND</li> </ul>

	 GS1 AISBL BELGIË  ATOS SPAIN SA ESPAÑA
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.cassandra-project.eu/">http://www.cassandra-project.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	COMMUNITY-BASED INTEROPERABILITY UTILITY FOR SMEs - COMMIUS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	SOFTECO SISMAT S.P.A
<b>FECHA INCIO</b>	2008-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3,83 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,60 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>More than 99% of European enterprises are SMEs. While collaboration with other enterprises provides potential for improving business performance, enterprise interoperability research is yet to produce results which can be used by SMEs without the need for high start-up costs (learning costs as well as system purchasing and installation costs).</p> <p>For a solution to be taken up by SMEs it must offer both 'zero costs of entry' and 'zero time for set-up' to the SMEs; its initial interaction with the system should follow familiar interaction patterns based on existing tools such as email or a web browser. Commius aims to deliver an adaptable and customizable software prototype, providing SMEs with 'zero-cost of entry' into interoperability using the ideas behind the Interoperability Service Utility. This will be made possible by a number of innovative scientific, technical and business advances over the existing state-of-art.</p> <p>We will build such an interoperability solution for SMEs, allowing them to reuse existing and familiar applications for electronic communication. The solution will be downloaded with an SME's consent using automated self-installation routines. The solution will hook into their email infrastructure and collaboration systems such as Microsoft Exchange. It will then proceed to establish interoperability agreements with the peers of the SME at the levels of system, semantics and even process. Semantic analysis of actual enterprise data and documents - used within and exchanged between pairs of SMEs - will form a core part of this process.</p> <p>The consortium will validate results using 3 business cases: one business case comes from an technological district of SMEs; one from cross border interoperability and collaboration for European export; and one from inter-enterprise resource planning.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> TECHNISCHE UNIVERSITAET WIEN AUSTRIA</li> <li> USTAV INFORMATIKY, SLOVENSKA AKADEMIA VIED SLOVAKIA</li> <li> SINGKIOULAR LOTZIK ANONYMI ETAIRIAPLIROFORIAKON</li> </ul>





	<p>SYSTIMATON &amp; EFARMOGON GREECE</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✚ THE UNIVERSITY OF MANCHESTER UNITED KINGDOM</li><li>✚ ATOS ORIGIN SOCIEDAD ANONIMA ESPANOLA SPAIN</li><li>✚ FEDERACION ESPANOLA DE ENTIDADES DE INNOVACION Y TECNOLOGIA SPAIN</li><li>✚ TECHFIN SRL ITALY</li><li>✚ DEUTSCHES FORSCHUNGSZENTRUM FUER KUENSTLICHE INTELLIGENZ GMBH GERMANY</li><li>✚ AITEK SOCIETA' PER AZIONI ITALY</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.commius.eu/">http://www.commius.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	CO-MODALITY - TOWARDS OPTIMISED INTEGRATED CHAINS IN FREIGHT TRANSPORT LOGISTICS - KOMODA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Instytut Logistyki i Magazynowania * Institut of Logistics and Warehousing
<b>FECHA INCIO</b>	2008-08-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1,25 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,02 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The KOMODA proposal is presented as an answer to the research objectives launched by call TPT 2007.2 concerning the optimization of the logistics chain through co-modality. More precisely, KOMODA's objective is to produce a roadmap, with associated action plans, to nurture an integrated e-Logistics platform by and between modes of freight transport across Europe. Such platform must comply with a series of basic requirements: has to be based in open standards, usable by any concern, able to communicate freely between existing applications and allow the integration of legacy systems and future development.</p> <p>Several of such IT logistics platforms are currently in use, but mostly consist of private company applications not connected and not even compatible. For such developments, KOMODA will identify the industry requirements in terms of organization of the logistic chain and technical specifications of the integrated information system. Opportunities and obstacles affecting the future implementation of the e-Logistics integrated platform will be identified, resulting in the development of recommendations to empower the former and minimize the later. KOMODA will follow a bottom-up approach, with a strong involvement of freight industry stakeholders.</p> <p>The work will include a wide Delphi survey amongst the logistics chain stakeholders to obtain a comprehensive picture of available e-logistics applications used in transport operations, their sources, availability, functionality and use by companies. A desk research on transport and technical requirements will complement such exercise. Obstacles and opportunities will be identified for finally developing a structured and coherent action plan for innovation and change leading towards an integrated e-logistics system Europe-wide.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Mobisoft OY FINLAND</li> <li> Turun Yliopisto FINLAND</li> <li> Amrie Italia ITALY</li> <li> Univerza V Mariboru SLOVENIA</li> </ul>

-Observatorio de la Logística en España-




	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ TIS PT, Consultores em Transportes, Inovacao e Sistemas, SA PORTUGAL</li><li>✚ Centre for Research and Technology Hellas GREECE</li><li>✚ Politechnika Poznanska POLAND</li><li>✚ UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li><li>✚ PTV Planung Transport Verkehr AG GERMANY</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.komodaproject.com/">http://www.komodaproject.com/</a>

<b>TÍTULO</b>	CONCERTED COORDINATION FOR THE PROMOTION OF EFFICIENT MULTIMODAL INTERFACES - DELTA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CENTRE FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS
<b>FECHA INCIO</b>	2009-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1,08 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,08 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Regions suffering from strong and seasonal variations of transport demand face growing problems, such as congestion, environmental pollution, energy loss and increased travel times. Furthermore, multimodal interfaces linking the various means serving these regions do not exist, passenger trips are organized on the basis of empirical estimations and there is ad-hoc handling of seasonal demand. Other available transport means will have to play a greater role, while the use of intelligent mobility schemes and the creation of synergies between transport modes will relief the existing situation.</p> <p>Having recognized the critical role that regions with steep seasonal demand can play to economic growth and development, DELTA will initiate a coordination and networking action, and commence an active dialogue among projects, research stakeholders, policy makers, experts, representatives of regions and local governmental agencies to promote sustainable solutions and efficient multimodal interfaces in regions with seasonal peaks. The action will lead to a Decision Support Instrument composed of mobility schemes, measures or policies that can be applied by cities towards integrated and sustainable mobility. Additional outcomes will be: Knowledge base with the detailed characteristics of the cities and regions with seasonal demand profile; Cities classification; Framework of mobility schemes; Handbook of benchmarks; Local and External Research Stakeholders Forums; Network of European cities; and Future research needs.</p> <p>All these results will be widely disseminated and spread to local stakeholders and members of the mobility management community. Finally, the collective character of the proposed coordination effort is quite strong, since the partners have different experience backgrounds, which when put all together comprise a consortium that covers all disciplines that are essential and necessary for the successful implementation of the project.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> ANATOLIKI S.A. DEVELOPMENT COMPANY GREECE</p> <p> UNIVERSITA DEGLI STUDI DI SALERNO ITALY</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ MIZAR AUTOMAZIONE SPA ITALY</li><li>✚ BDO EOS SVETOVANJE DOO* SLOVENIA</li><li>✚ TRIVECTOR TRAFFIC AB SWEDEN</li><li>✚ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT MOBILITAET -AUSTRIAN MOBILITY RESEARCH FGM - AMOR GEMEINNUTZIGE GMBH AUSTRIA</li><li>✚ STATENS VAG- OCH TRANSPORTFORSKNINGSINSTITUT SWEDEN</li><li>✚ CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DU SUD OUEST FRANCE</li><li>✚ THE MUNICIPALITY OF SOLCAVA SLOVENIA</li><li>✚ EAV BUS SRL ITALY</li><li>✚ SEGURA DURAN ASSESSORS S.A. SPAIN</li><li>✚ BUDAPESTI MUSZAKI ES GAZDASAGTUDOMANYI EGYETEM HUNGARY</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.delta-project.eu/">http://www.delta-project.eu/</a>


<b>TÍTULO</b>	COORDINATION ACTION TO MAINTAIN AND FURTHER DEVELOP A SUSTAINABLE MARITIME RESEARCH IN EUROPE - CASMARE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS ASSOCIATIONS ASBL
<b>FECHA INCIO</b>	2009-03-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,97 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,87 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Under CA ACMARE, the ETP WATERBORNE (WB) has completed its initial phase and has established itself as a key adviser to and a strategic partner of the Commission for the generation of consensus views relating to maritime research policy. After three years, the CA ACMARE has developed and published the WB Research Strategy in three key documents: the Vision 2020, the WB Strategic Research Agenda and the WB Implementation Route Map.</p> <p>The Coordination Action CASMARE aims to provide support to the maritime community so that the ETP WB can move forward to its next objective which is the implementation and delivery of the WB Research Strategy. By using the successful consultation processes established within the ETP, CASMARE will continue to raise awareness of the WB Research Strategy and to broaden the consensus among the stakeholders, with a special emphasis on engagement with national programmes and industry activities.</p> <p>CASMARE will inform stakeholders to stimulate and mobilise the maritime research resources so that the WB Research Strategy will find wide acceptance and the outcomes will be realized.</p> <p>CASMARE will assess RDI results from EU and national programmes and monitor the progress against the WIRM.</p> <p>CASMARE will expand the platform`s horizons within and beyond maritime transport by linking with other transport ETPs, ERANets, and with any other relevant research grouping or initiative outside transport such as MANUFUTURE and the Marine Science World.</p> <p>WB`s critical enablers include the development of human capital, education and the protection of IPR. The advancement of education and training presents significant opportunities to improve the situation of the WB community. WB related lead markets will be analyzed and recommendations will be made to the relevant deciders.</p> <p>The partners of the CASMARE consortium represent the key stakeholders of the WB community and have a long tradition of</p>

	research cooperation and good track record of delivering.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ EUROPESE BINNENVAART UNIE BELGIUM</li> <li>✚ INTERNATIONAL COUNCIL OF MARINE INDUSTRY ASSOCIATIONS BELGIUM</li> <li>✚ EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS ASSOCIATIONS BELGIUM</li> <li>✚ LLOYD'S REGISTER EMEA UNITED KINGDOM</li> <li>✚ EUROPEAN COUNCIL FOR MARITIME APPLIED R&amp;D ASSOCIATION BELGIUM</li> <li>✚ FOUNDATION WEGEMT - A EUROPEAN ASSOCIATION OF UNIVERSITIES IN MARINE TECHNOLOGY AND RELATED SCIENCES NETHERLANDS</li> <li>✚ EUROPEAN MARINE EQUIPMENT COUNCIL/CONSEIL EUROPEEN DE L'EQUIPMENT NAVAL BELGIUM</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	COORDINATION AND SUPPORT ACTION FOR GLOBAL RFID-RELATED ACTIVITIES AND STANDARDISATION - CASAGRAS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	AIM UK LTD
<b>FECHA INICIO</b>	2008-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	0,53 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,53 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Standardizations, and associated regulations, in respect of RFID is of critical importance in realising open systems applications of global significance, such as supply chain traceability and logistics. Of parallel significance is the numbering and identification coding required facilitating global systems applications. While much of the emphasis of European attentions to RFID focuses upon electronic product code (EPC) and associated EPC-compliant data carriers it has to be recognized that other numbering systems exist and are being promoted for global applications.</p> <p>The ubiquitous identification (UID) system being promoted widely within the Asia-Pacific regions of the world. There is a need to resolve the global numbering requirements and the means whereby these numbers can be freely issued, managed and maintained.</p> <p>The European emphasis upon EPC also extends to a disproportionate attention to EPCglobal designated standards in contrast to ISO/IEC standards and promotion of the Internet of Things as an aspirational objective for RFID and alignment with the European research framework in respect of ubiquitous computing and networks. Again there is a need to identify and consider the components that distinguish a global framework for RFID regulation, standardization and developments with respect to RFID.</p> <p>A support action programme is proposed in which this broader framework can be recognized and used as a basis for providing a more incisive reference platform for European usage of RFID and a more informative foundation for European regulatory decisions. The team assembled for the support action benefits from involvement in two UK Government funded Global Watch missions on RFID, one to the USA and one to Japan. It also includes experts on ISO/IEC standardization and regulatory issues.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Q.E.D. SYSTEMS UNITED STATES</li> <li> YOKOSUKA TELECOM RESEARCH PARK KABU SHIKI GAISHA JAPAN</li> <li> HONG KONG SCIENCE AND TECHNOLOGY PARKS</li> </ul>




	<p>CORPORATION CHINA</p> <p>✚ AIDC UK LTD UNITED KINGDOM</p> <p>✚ INSTITUT EUROPEEN DES NORMES DE TELECOMMUNICATION FRANCE</p> <p>✚ FEIG ELECTRONIC GMBH GERMANY</p> <p>✚ ELECTRONICS AND TELECOMMUNICATIONS RESEARCH INSTITUTE. KOREA, REPUBLIC OF</p>
--	---

<b>TÍTULO</b>	DEVELOPMENT OF A STRATEGIC ROADMAP TOWARDS A LARGE SCALE DEMONSTRATION PROJECT IN EUROPEAN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN SECURITY - LOGSEC
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	EFP CONSULTING (UK) LTD
<b>FECHA INCIO</b>	2010-04-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-03-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0.80 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.75 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The goal of the LOGSEC project is to develop a strategic roadmap for a large scale demonstration project in European logistics and supply chain security, characterized by adequate security for the benefit of business and governments, on low time-delay and other cost implications.</p> <p>A broad set of security policies, regulations, standards, technologies, procedural aspects, services, IPR-issues and links to other related projects will be assessed and evaluated during the project in close collaboration between the beneficiaries and business and governmental security end-users. Key technologies and procedural aspects covered by the project include: Container and goods/inventory, authentication, traceability, inspection and monitoring technologies; Risk assessment systems and models; Information transfer systems; Intermodal transport security; Modernization of customs procedures; Protection of supply chain infrastructure. As the main output, LOGSEC will identify the most relevant/promising research areas and research gaps, which should be addressed in the follow-up demonstration project. The LOGSEC project team consists of organizations with in depth experience in European and global supply chain security research and technology analysis and end-user partners representing a broad set of European shippers and logistics operators and customs administrations. The methodology consists of literature and project reviews; expert interviews; user surveys; user workshops.</p> <p>Background theory will be drawn from supply chain and logistics management; security management; and crime prevention theories. Lessons learnt in other regions, including North and South America and Asia will be exploited during the course of the project. Links to key parallel projects will be established, including demonstrations in Integrated border management (Security) and China-EU secure trade lane (Transportation); related projects with the World Customs Organization and the World Bank amongst others.</p>
<b>SOCIOS</b>	 CLECAT - EUROPEAN ASSOCIATION FOR FORWARDING,

	<p>TRANSPORT, LOGISTICS AND CUSTOMS SERVICE BELGIË</p> <p> CROSS-BORDER RESEARCH ASSOCIATION SVIZZERA</p> <p> ATOS SPAIN SA ESPAÑA</p> <p> INNOVATIVE COMPLIANCE EUROPE LTD UNITED KINGDOM</p> <p> EUROPEAN COUNCIL OF TRANSPORT USERS BELGIË</p> <p> EIDGENÖSSISCHE ZOLLVERWALTUNG SVIZZERA</p> <p> SZKOLA GLOWNA HANDLOWA W WARSZAWIE POLSKA</p>
<b>WEB PROYECTO</b>	<p><a href="http://www.logsec.org/">http://www.logsec.org/</a></p>

<b>TÍTULO</b>	ECONOMIC ANALYSIS OF CERTIFICATION SYSTEMS FOR ORGANIC FOOD AND FARMING - CERCOST
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	UNIVERSITAET HOHENHEIM
<b>FECHA INCIO</b>	2008-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3,48 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,76 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>With the ongoing growth of the organic sector and the spread of organic production across the EU, the field of organic certification has become a maze of competing labels and logos, involving different private and public standards, in addition to European law. This diversity reflects the specific conditions for organic operators in countries or regions but can also lead to confusion for both producers and consumers and may create a variety of costs. Reg. (EC) 834/2007 intends a review of the revised regulation by the year 2011. It is imperative to conduct a comprehensive economic analysis of the variety of existing certification systems and their impact on the internal market for organic goods.</p> <p>This project proposes to combine the experience and knowledge of both researchers and SMEs to fulfill the following objectives: analyse the implementation of organic certification systems and estimate all relevant expenditures or transaction costs for different certification systems along the organic food supply chain in various regions of the EU, including a candidate country and Switzerland. It will involve stakeholders. Access to the necessary data has already been agreed with the involved partners or appropriate agencies for all seven study countries.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ INSTITUT FUER MARKTOEKOLOGIE SWITZERLAND</li> <li>✚ AARHUS UNIVERSITET DENMARK</li> <li>✚ UNIVERSITAET KASSEL GERMANY</li> <li>✚ CESKA ZEMEDELSKA UNIVERSZITA V PRAZE CZECH REPUBLIC</li> <li>✚ EGE UNIVERSITESI TURKEY</li> <li>✚ ISTITUTO PER LA CERTIFICAZIONE ETICA ED AMBIENTALE ITALY</li> <li>✚ UNIVERSITA POLITECNICA DELLE MARCHE ITALY</li> <li>✚ FORSCHUNGSINSTITUT FUER BIOLOGISCHEN LANDBAU SWITZERLAND</li> </ul>

	 ABERYSTWYTH UNIVERSITY UNITED KINGDOM
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.certcost.org/">http://www.certcost.org/</a>

<b>TÍTULO</b>	EFFECTIVE GREEN SUPPLY-CHAIN MANAGEMENT TECHNOLOGIES IN THE COMPETITIVE ECONOMIC ENVIRONMENT WITH POLLUTION EMISSION TRADE SYSTEM – GREENSUPPLYCHAIN2009
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	FUNDACION ZARAGOZA LOGISTICS CENTER
<b>FECHA INCIO</b>	2010-09-02
<b>FECHA FIN</b>	2012-09-01
<b>PRESUPUESTO</b>	0.20 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.20 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>This project attempts to set up a scientific framework for the study of the economic and managerial impact of pollution emission trading systems. Its primary goal is to innovate decision-making technologies that enable emitters to identify risks and opportunities of versatile emission trading markets around the world, so as to maintain competitive edge and financial health. These technologies will enable emitters to efficiently plan their productions and considerably control cost of reducing extra pollution emission. They can be further utilized to develop financial valuation rules for swap of emission credit and risk management of investment in clean energy and new industrial projects, and contracting strategies and game analysis for firms to seal relevant bilateral or multilateral deals. In addition, the project can transfer consultable knowledge to the regulator in establishing fair rule to distribute emission allowance under a given pollution cap.</p>
<b>SOCIOS</b>	Unknown

<b>TÍTULO</b>	EIRAC 2008-2010 - EIRAC II
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CONSORZIO PER LA RICERCA E LO SVILUPPO DI TECNOLOGIE PER IL TRASPORTO INNOVATIVO
<b>FECHA INCIO</b>	2008-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-11-30
<b>PRESUPUESTO</b>	1,39 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,10 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>On May 3rd, 2005, more than 50 CEOs and Managing Directors from large Intermodal businesses launched the European Intermodal Research Advisory Council (EIRAC). EIRAC determined that a Strategic Intermodal Research Agenda 2020 (SIRA) for Intermodal Transport and its Implementation Plan (IP) were needed, being the instruments to direct European and national resources to targeted research. The SIRA has been published on December 14th, 2005, whilst the IP has been published on December 12th, 2006. EIRAC has been very successful in its first two years of activities being acknowledged by the European Commission as a major source of expertise and a reliable entity to deal with. The value of the EIRAC SIRA and IP has been recognized by different Directorates General of the European Commission, and it is considered as a primary source of valuable input to the workprogrammes of FP7.</p> <p>The EIRAC work will be continued in the next years, aiming at the following objectives:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stimulate the main public stakeholders and market players in the Intermodal and Logistics domain to invest into research; Strengthen the potential of research results to be endorsed and used by the market;</li> <li>➤ Provide the assessment of these results, both before and after the execution of research, including the financial conditions needed to ensure the full exploitation of the innovation;</li> <li>➤ Ensure that its work is communicated in a professional way to the non-EIRAC members or International Parties, so that they also can benefit from the work;</li> <li>➤ Foster the participation of industrial SMEs in innovating and changing their mindset;</li> <li>➤ Stimulate the implementation of indications contained in the Implementation Plan into national programmes of research, including the identification of needs for breakthrough technologies;</li> <li>➤ Enhance the opportunities to participate to or observe EIRAC</li> </ul>

	<p>work;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Stimulate the creation of Intermodal Advisory Councils or Technology Platforms at national level</li></ul>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>🇫🇷 METTLE SARL FRANCE</li><li>🇳🇱 STICHTING CONNEKT NETHERLANDS</li><li>🇧🇪 EUROPEAN INTERMODAL ASSOCIATION BELGIUM</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.eirac.eu">http://www.eirac.eu</a>



<b>TÍTULO</b>	EUROPEAN E-FREIGHT CAPABILITIES FOR CO-MODAL TRANSPORT - EFREIGHT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	BMT GROUP LIMITED
<b>FECHA INCIO</b>	2010-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2013-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	12.63 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	8.38 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The key issues that will be addressed in e-Freight are:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intra-European trade is complicated due to disconnected logistic chains. This hindrance conflicts with the legitimate ambition of achieving a European maritime transport space without barriers. Linked to these issues is the broader need for simplification and harmonisation of regulatory requirements and accelerated development of EU and National Single Windows to streamline traffic and cargo reporting to authorities particularly in the context of co-modal transport. Further, safety and security issues need special attention, particularly in establishing efficient collaboration between authorities and transportation stakeholders to improve the development of capabilities for proactive and remedial measures to protect the environment as well as the security of freight transport networks.</li> <li>2. Optimisation of road, rail, and waterborne transportation resources to achieve co-modality requires improved ways for transport stakeholders to establish co-operation and to integrate their processes. For this, the e-Freight project will introduce Information Highways for Co-modality to denote solutions assisting transport operators to establish common end-to-end transportation processes incorporating regulations compliance and intelligent monitoring and control.</li> <li>3. In centrally managed networks prevailing in transportation services, coordination is achieved through the network s formal structure and central communications.</li> </ol> <p>The movement towards a much more open environment for the realization of co-modality goals is dependent on transport service providers publishing their services in the internet in a manner that can readily be used by independent web based transport management systems. This requires both stakeholder engagement in the promotion of open networks and innovative but practical utilization of web services standards and enabling technologies including a suitable registry of e-Freight services.</p>
<b>SOCIOS</b>	 MARLO AS NORGE

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ INLECOM SYSTEMS LTD UNITED KINGDOM</li> <li>✚ BUDAPESTI MUSZAKI ES GAZDASAGTUDOMANYI EGYETEM MAGYARORSZAG</li> <li>✚ MJC2 LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li>✚ CENTRE FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS FINLAND</li> <li>✚ DIEVROPAIKI ETAIRIA SYMBOULON METAFORON ANAPTIXIS KAI PLIROFORIKIS AE HELLAS</li> <li>✚ INSTITUT FUER SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK DEUTSCHLAND</li> <li>✚ VIA DONAU ÖSTERREICHISCHE WASSERSTRASSEN-GESELLSCHAFT MBH ÖSTERREICH</li> <li>✚ EBOS TECHNOLOGIES LTD KYPROS/KIBRIS</li> <li>✚ UNIVERSITAET INNSBRUCK ÖSTERREICH</li> <li>✚ NORSK MARINTEKNISK FORSKNINGINSTITUTT AS NORGE</li> <li>✚ MOBYCON BV NEDERLAND</li> <li>✚ UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li> <li>✚ PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG DEUTSCHLAND</li> <li>✚ PORT INFOLINK BV NEDERLAND</li> <li>✚ PORT OF CORK COMPANY IRELAND</li> <li>✚ ALLROUND CONTAINER SERVICE HELMUT FRANK GMBH DEUTSCHLAND</li> <li>✚ STENA LINE SCANDINAVIA AB SVERIGE</li> <li>✚ AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA ESPAÑA</li> <li>✚ DSV ROAD AB SVERIGE</li> <li>✚ NAUTICAL ENTERPRISE CENTRE LTD. IRELAND</li> <li>✚ VALSTS AKCIJU SABIEDRIBA LATVIJAS JURAS ADMINISTRACIJA*MARITIME ADMINISTRATION OF LATVIA MAL LATVIJA</li> <li>✚ UNIVERSITY OF THE AEGEAN-RESEARCH UNIT HELLAS</li> <li>✚ SERVICIO PORTUGUES DE CONTENTORES PORTUGAL</li> <li>✚ SCHENKER AB SVERIGE</li> <li>✚ K-NET S.A. HELLAS</li> <li>✚ FORDESI - FORMAÇÃO, DESENVOLVIMENTO E INVESTIGAÇÃO, SA PORTUGAL</li> <li>✚ J.A.M. DE RIJK BV NEDERLAND</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.efreightproject.eu/">http://www.efreightproject.eu/</a>




<b>TÍTULO</b>	EUROPEAN INTER-DISCIPLINARY RESEARCH ON INTELLIGENT CARGO FOR EFFICIENT, SAFE AND ENVIRONMENT-FRIENDLY LOGISTICS - EURIDICE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INSIEL - INFORMATICA PER IL SISTEMA DEGLI ENTI LOCALI S.P.A.
<b>FECHA INCIO</b>	2008-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	14,08 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	8,25 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>EURIDICE is an Integrating project that will create the necessary concepts, technological solutions and business models to establish information services platform centred on the context of individual cargo items and their interaction with the surrounding environment and the types of users. The EURIDICE platform will simultaneously improve the logistics, business processes and public policy aspects of freight transportation, by dynamically combining services at different levels: Immediate proximity of a RFID tagged cargo item, mobile users and vehicle services; Producer Shipper and Carrier Supply chain including qualification, handling and routing; Freight corridor, represented by authority and infrastructure services including authorization, security and safety control.</p> <p>The EURIDICE platform will support `on the fly` combination of services between user, context and cargo improving and integrating a number of advanced technologies, including: Service-oriented architectures incorporating mobile technologies, interoperability between heterogeneous environments and advanced security features: semantic web and domain ontologies, for automated discovery of services associated to any specific cargo item, context and user request; advanced context technologies, for combination of item, vehicle and user IDs with automatically detected conditions like, e.g., position and status of cargo; distributed intelligent agents, for optimisation, anomaly and threat detection (alerting) and decisions support.</p> <p>The beneficiaries of the EURIDICE platform will be a variety of private and public sector including: industrial companies, for proactive, real-time `bottom-up` monitoring of goods, logistic services providers, for synchronization of schedules across multi-modal routes, public authorities, for automated security and public safety control, infrastructures, for emergency management and congestion prevention.</p>

<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ ORACLE POLSKA SP. Z O. O. POLAND</li> <li>✚ AKARNANIKO KENTRO SYNDYASMENON SYSTIMATON METAFORON ANONYMOS ETAREIA GREECE</li> <li>✚ VENICE INTERNATIONAL UNIVERSITY ITALY</li> <li>✚ SDAG GORIZIA SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI SPA ITALY</li> <li>✚ CAEN RFID S.R.L. ITALY</li> <li>✚ AUTORITA PORTUALE DI TRIESTE ITALY</li> <li>✚ ASSOCIAZIONE FRA GLI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI BELLUNO ITALY</li> <li>✚ OMEGA INTERNATIONAL TRANSPORT &amp; LOGISTICS SRL ROMANIA</li> <li>✚ GEBRUEDER WEISS GESELLSCHAFT M.B.H. AUSTRIA SEARAIL EEIG FINLAND</li> <li>✚ DIEVROPAIKI ETAIRIA SYMBOULON METAFORON ANAPTIXIS KAI PLIROFORIKIS AE GREECE</li> <li>✚ TELIT COMMUNICATIONS S.P.A. ITALY</li> <li>✚ ENICMA GMBH GERMANY</li> <li>✚ SINGKIOULAR LOTZIK ANONYMI ETAIRIA PLIROFORIAKON SYSTIMATON &amp; EFARMOGON GREECE</li> <li>✚ ANONYMOS ETAIREIA ELLINIKON KAI DIETHNON METAFORON PROODOS AE GREECE</li> <li>✚ CETIM - CENTER FOR TECHNOLOGY AND INNOVATION MANAGEMENT GMBH GERMANY</li> <li>✚ JOZEF STEFAN INSTITUTE SLOVENIA</li> <li>✚ VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS FINLAND</li> <li>✚ LOGICACMG NEDERLAND B.V. NETHERLANDS</li> <li>✚ FACHHOCHSCHULE VORARLBERG GMBH AUSTRIA</li> <li>✚ VEREIN ZUR FOERDERUNG DER WISSENSCHAFTLICHEN FORSCHUNG IN DER FREIEN HANSESTADT BREMEN E.V. GERMANY</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://www.euridice-project.eu/">http://www.euridice-project.eu/</a></p>

<b>TÍTULO</b>	EXPANDING THE EUROPEAN FUTURE INTERNET COMMUNITY - EX-FI
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	EURESCOM-EUROPEAN INSTITUTE FOR RESEARCH AND STRATEGIC STUDIES IN TELECOMMUNICATIONS GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2010-05-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-07-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0.43 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.32 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>In order to used the funding for R&amp;D activities on Future Internet in an efficient way and to ensure that reasonable results will correspond to the investments, it is necessary to establish tight and coordinated partnership among all relevant European stakeholder in the sector. To realise it, the European Future Internet Initiative is ready to involve the stakeholders into discussions on definition of the R&amp;D objectives related to the Future Internet, to ensure coverage of all for the investigations relevant topics, and to encourage their participation in related projects. The first step forward establishment of this coordinated partnership is enlargement of the European Future Internet Initiative into a broad European community, which is the main goal of EX-FI project.</p> <p>The enlargement of the European Future Internet Initiative community will be carried in accordance with the scope and objectives as well as initial planning of a European PPP (Public Private Partnership) on Future Internet. Thus, work done and contributions made by the enlarged Future Internet community can be efficiently integrated within overall PPP activities, in particular in its strategic documents presenting the major R&amp;D areas to be addressed by specific Future Internet calls.</p> <p>The EX-FI project will establish a required partnership scheme and facilitate necessary discussions among the stakeholders, in order to specify a number of usage areas and to identify major R&amp;D challenges. The initial usage areas in discussion are: Content delivery and production, e-Health, Smart energy grid, Utilities, environment, and enhanced collaboration, as well as Transport, mobility, and logistics.</p> <p>The main project objectives are:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Identification of Future Internet usage areas</li> <li>➤ Definition of related R&amp;D challenges</li> <li>➤ Strategy for implementation of testbeds related to the usage</li> </ul>

	<p>areas</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Roadmap for creation of innovative Future Internet services</li><li>➤ Enlarged European Future Internet Initiative community</li></ul>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ SIEMENS AG DEUTSCHLAND</li><li>✚ FRANCE TELECOM SA FRANCE</li><li>✚ TECHNICOLOR R&amp;D PARIS SNC FRANCE</li><li>✚ ALCATEL - LUCENT BELL LABS FRANCE</li><li>✚ ATOS ORIGIN SOCIEDAD ANONIMA ESPANOLA ESPAÑA</li></ul>






<b>TÍTULO</b>	EXPERIENTIAL LIVING LAB FOR THE INTERNET OF THINGS - ELLIOT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	TXT E-SOLUTIONS SPA
<b>FECHA INCIO</b>	2010-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2013-02-28
<b>PRESUPUESTO</b>	3.30 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2.31 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The ELLIOT project aims to develop an Internet Of Things (IOT) experiential platform where users/citizens are directly involved in co-creating, exploring and experimenting new ideas, concepts and technological artefacts related to IOT applications and services. ELLIOT will allow studying the potential impact of IOT and the Future Internet in the context of the Open User Centred Innovation paradigm and of the Living Lab approach.</p> <p>Our research programme is built upon four main activities: Study and develop a set of KSB (Knowledge-Social-Business) Experience Models integrating social, intellectual-cognitive, economical, legal and ethical aspects related to the use of IOT technologies and services into a single, holistic meta model.</p> <p>Design and develop an Experiential Platform where the KSB Experience Models will be implemented to explore socially enabled ICT/IOT, including its validation as well as the corresponding impact evaluation. This experiential platform will operate as knowledge and experience gathering environment in the IOT context.</p> <p>Explore the potential of user co-creation techniques and tools, such as serious gaming, participative requirements engineering and verification/validation, in the context of IOT. Experiment within three Living Labs, each composed of a physical space artifact, information space architecture and a societal space community.</p> <p>Various scenarios will be concurrently defined in three different sectors, namely Logistics, Wellbeing and Environment. They will allow exploring and validating the KSB Experience Model, the Experiential Platform as well as the co-creation techniques and tools in the context of IOT technologies and services. The project is expected to dramatically increase the adoption of IOT and to enhance the potential of collaborative innovation for the discovery of innovative IOT application/service opportunities in bridging the technological distance with users/citizens.</p>
<b>SOCIOS</b>	 INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE EN INFORMATIQUE ET EN AUTOMATIQUE FRANCE



	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ BIBA - BREMER INSTITUT FUER PRODUKTION UND LOGISTIK GMBH DEUTSCHLAND ITALIA</li><li>✚ THE UNIVERSITY OF READING UNITED KINGDOM</li><li>✚ ASSOCIATION FONDATION INTERNET NOUVELLE GENERATION A.F.I.N.G FRANCE</li><li>✚ THE UNIVERSITY OF NOTTINGHAM UNITED KINGDOM</li><li>✚ COLLABORATIVE ENGINEERING S.R.L. ITALIA</li><li>✚ VU LOG SAS FRANCE</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.elliott-project.eu/">http://www.elliott-project.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	GLOBAL RFID INTEROPERABILITY FORUM STANDARDS - GRIFS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	GS1 AISBL
<b>FECHA INCIO</b>	2008-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,49 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,45 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>A support action for global RFID-related standardisation activities, involving in particular organisations from Europe, China, Japan, Korea and USA is sought and additional countries have been included to give good global coverage. A world where global supply chains are the norm requires that RFID tags and associated sensors can operate, can be seen and can be interrogated anywhere in the world. For maximum competitiveness and greatest efficiency this requires standards that are global and open in definition and in application. GS1/EPC proposes a two-year project to improve collaboration and thereby to maximize the global consistency of RFID standards.</p> <p>Following the establishment of a worldwide view of the status of RFID standards, it is envisaged that the GRIFS project puts in place agreements for co-operation and initiates a Forum that will continue to work constructively thereafter. The activities of the Forum will be overseen by an Advisory Board with high-level representation of key standards and other related bodies and should continue beyond this support action for as long as required</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> GS1 US UNITED STATES</li> <li> GS1 SOUTH AFRICA SOUTH AFRICA</li> <li> GS1 SINGAPORE SINGAPORE</li> <li> GS1 RUSSIA RUSSIAN FEDERATION</li> <li> GS1 KOREA. KOREA, REPUBLIC OF</li> <li> GS1 JAPAN</li> <li> GS1 INDIA</li> <li> GS1 HONG KONG</li> <li> GS1 CHINA</li> <li> GS1 BRASIL BRAZIL</li> <li> INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA POLAND</li> <li> COMITE EUROPEEN DE NORMALISATION BELGIUM</li> </ul>

	 INSTITUT EUROPEEN DES NORMES DE TELECOMMUNICATION FRANCE  GS1 UK LIMITED UNITED KINGDOM
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.grifs-project.eu/">http://www.grifs-project.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	GREENING OF SURFACE TRANSPORT THROUGH AN INNOVATIVE AND COMPETITIVE CARGO-VESSEL CONCEPT CONNECTING MARINE AND FLUVIAL INTERMODAL PORTS - EU-CARGOXPRESS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	COMPANIA TRASMEDITERRANEA SA
<b>FECHA INCIO</b>	2009-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-04-30
<b>PRESUPUESTO</b>	3.81 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2.60 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>EU CargoXpress is going to develop a groundbreaking innovative cargo vessel to meet the expectations of green transport and contributing to decongesting of Europe s roads. It gives particular attention to the role of SMEs not only in the composition of the consortium (2 out of 6 industry partners are SMEs plus 6 research institutions and a public body) but also when delivering the design of the cargo vessel of the future which is particularly suited for the small and medium sized European Shipyards and equipment suppliers.</p> <p>The vessel Concept EU-CargoXpress goes far beyond existing approaches from aspects of ship equipment (combined superstructure with bridge, crane and sail) new propulsion Concept (superconducting energy conversion, PODs) ship structure (lightweight fit for serial production) maintenance (modularized/ standardized and boxed equipment for immediate exchange rather than repair on board) ship operation (sailor in home base, through fixed routes) and promotes a logistic philosophy which has the potential to revolutionize the Short Sea Shipping (SSS) business in the Motorways-of-the-Sea. It follows the Ryanair approach which has developed service to hundreds of small airports.</p> <p>EU-CARGOEXPRESS will do a similar thing it provides a high tech vessel for medium and small marine or fluvial ports to shorten considerably the remaining road-transport. This will clearly impact on CO2 and other pollutants emission. First calculations show a potential of total fuel savings of 10,3 Mt/year which accounts for 0,63 % of total EU25 energy consumption per year, when applying the concept to the next 3000 new buildings for SSS.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> CENTER OF MARITIME TECHNOLOGIES EV DEUTSCHLAND</li> <li> UNIVERSIDAD POLITECNICA DE MADRID ESPAÑA</li> <li> SWEREA SICOMP AB SVERIGE</li> <li> NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS HELLAS</li> <li> KUNGLIGA TEKNISKA HOEGSKOLAN SVERIGE</li> </ul>




	<ul style="list-style-type: none"><li> SDC SHIP DESIGN &amp; CONSULT GMBH DEUTSCHLAND</li><li> AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJON ESPAÑA</li><li> NORSK MARINTEKNISK FORSKNING SINSTITUTT AS NORGE</li><li> KOCKUMS AB SVERIGE</li><li> SIEMENS AG DEUTSCHLAND</li><li> FJELLSTRAND AS NORGE</li><li> INNOVACION LOGISTICA CARGO-XPRESS SL ESPAÑA</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.cargoxpress.eu/espanol/">http://www.cargoxpress.eu/espanol/</a>

<b>TÍTULO</b>	HOW REVOLUTIONARY QUEUING BASED MODELLING SOFTWARE HELPS KEEPING JOBS IN EUROPE. THE CREATION OF A LEAD TIME REDUCTION THAT INCREASES INDUSTRY COMPETITIVENESS AND SUPPORTS ACADEMIC RESEARCH - KEEPING JOBS IN EU
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	UNIVERSITE DE NEUCHATEL
<b>FECHA INICIO</b>	2008-03-31
<b>FECHA FIN</b>	2012-02-29
<b>PRESUPUESTO</b>	0,61 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,61 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>What does European industry need to know about time? Although there is a wide-spread belief that low-cost-production companies will gain market share over more expensive competitors there are considerable opportunities for more expensive producers as long as they provide a certain value-added for their customers: customized products and at the same time much faster delivery.</p> <p>We are suggesting that improving our knowledge of how European factories can shorten their delivery lead times, and thus substantially increase their competitiveness, will not only help to keep European jobs in Europe but also contribute to the scientific field of Operations Management and Strategy. Recently, lead time reduction has considerably pushed mass customization because traditionally production and delivery of individualized products took too long. But lead time reduction methods can speed up any process in manufacturing as well as in service businesses. The goal of this project is to develop state of the art software that will further support lead time reductions in European industry and through these efforts provide a source of data for scientific publications in top journals.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> REHAU GESELLSCHAFT M.B.H. AUSTRIA</li> <li> LANCER CALLON LTD. UNITED KINGDOM</li> <li> SOFTSOLUTION EDV GMBH AUSTRIA</li> <li> UNIVERSITE DE LAUSANNE SWITZERLAND</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	IN TIME DELIVERY IN NON-HIERARCHICAL MANUFACTURING NETWORKS OF MACHINERY AND EQUIPMENT INDUSTRY - INTIME
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	RHEINISCH-WESTFAELISCHE TECHNISCHE HOCHSCHULE AACHEN
<b>FECHA INCIO</b>	2009-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	4,63 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	3,19 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Non-hierarchical production networks are a common environment of today s manufacturing companies. Each company is facing multiple and dynamic relationships within several networks. This complex situation causes permanent delivery delays. Delayed supplies lead to wasteful turbulences in the entire network and to expensive compensations. For the European manufacturing industry the loss of efficiency is estimated to be 1 billion Euros per year. Besides the costs the missing delivery reliability leads to poor customer satisfaction and increased lead times.</p> <p>The key objective of inTime is to improve delivery reliability in each customer-supplier relationship balancing production in the overall network. In order to foster delivery reliability each supply has to be rewarded according to his delivery performance. Today only a minority of supplies is successfully secured by manual negotiated delivery penalties. Due to the high variation of supplies manual leveling of incentives is a time consuming process. Therefore a fair share of risk between customer and supplier is not transparent. inTime will reach transparency by developing a market based negotiation mechanism rewarding delivery reliability at minimum transaction costs. Key innovation of the project is to establish an electronic market for trading reliability incentives.</p> <p>Besides the development of the market mechanism, the integration into the entire order process requires several novelties which have to be developed simultaneously:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The negotiation mechanism supports a new kind of order prioritisation. To realise this potential new planning and sequencing algorithms are needed.</li> <li>- In order to gain transparency on the criticality of each supply, functions analysing the internal risk and related costs of the required parts have to be developed.</li> <li>- Enabler for inTime is an automated order data communication. To avoid redundant developments inTime will apply the existing</li> </ul>

	communication platform myOpenFactory.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ POLITECNICO DI MILANO ITALY</li><li>✚ OTTO JUNKER GMBH GERMANY</li><li>✚ FUJITSU TECHNOLOGY SOLUTIONS GMBH GERMANY</li><li>✚ FIDIA SPA ITALY</li><li>✚ ESTARTA RECTIFICADORA S.COOP SPAIN</li><li>✚ ASOCIACION ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE MAQUINAS-HERRAMIENTA SPAIN</li><li>✚ UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE ITALY</li><li>✚ SAP AG GERMANY</li><li>✚ DIN DEUTSCHES INSTITUT FUER NORMUNG E.V. GERMANY</li><li>✚ IDEKO S. COOP. SPAIN</li><li>✚ FORSCHUNGSINSTITUT FUER RATIONALISIERUNG GERMANY</li></ul>




<b>TÍTULO</b>	INTELLIGENT MEGASWAPBOXES FOR ADVANCED INTERMODAL FREIGHT TRANSPORT - TELLIBOX
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	RHEINISCH-WESTFAELISCHE TECHNISCHE HOCHSCHULE AACHEN
<b>FECHA INCIO</b>	2008-04-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-03-31
<b>PRESUPUESTO</b>	4,37 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	3,10 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Faced with a trend towards increasing freight transport, a global market that is constantly growing and the need for a resource-saving transport system, it is mandatory that European transport policy shifts the balance between all transport systems. 'Intelligent MegaSwapBoxes for Advanced Intermodal Freight Transport (TelliBox) as an all-purpose loading unit will actively promote the EU's objectives of achieving intermodal integration and operational optimisation.</p> <p>By drawing together the ideas and contributions of freight forwarders, manufacturers and scientists, the scientific aim is to achieve an all-purpose, intermodal loading unit that is applicable to transport via road, rail, short sea and inland shipping. The advantages of containers and semitrailers will be combined by a MegaSwapBox. Challenges facing the development are that the MegaSwapBox has to - be trimodal, - be stackable and applicable for handling from the top, - use existing low floor wagons for rail transport, - provide an adaptable chassis for road transport, - have an optimised cargo volume of 100m<sup>3</sup> with an internal height of 3m, - have loading facilities from three sides (completely openable doors), - offer improved safety features against pilferage.</p> <p>Within six decisive project steps, an interdisciplinary European consortium will realise three optimised and certified prototypes which will be tested on an intermodal European corridor (PL-D-NL-UK). TelliBox will achieve its objectives by combining new materials with innovative and intelligent constructions. A complementary bundle of scientific evaluation methods and profitability calculations will reduce project risk, and the integration of all interest groups will ensure that the MegaSwapBox is accepted. The project TelliBox seeks to successfully introduce the MegaSwapBox onto the market with a view to encouraging the standardisation of new loading units in the long run.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> EUROPEAN INTERMODAL ASSOCIATION BELGIUM</li> <li> WINCANTON GMBH GERMANY</li> <li> CTL LOGISTICS S.A. POLAND</li> </ul>


	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ ZILINSKA UNIVERZITA V ZILINE SLOVAKIA</li><li>✚ HRD TRAILER-ENGINEERING GMBH GERMANY</li><li>✚ WESOB SPOLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA POLAND</li><li>✚ WECON GMBH NUTZFAHRZEUGE-CONTAINER-TECHNIK GERMANY</li><li>✚ EWALS CARGO CARE B.V. NETHERLANDS</li><li>✚ INTERMODAL CONCEPTS &amp; MANAGEMENT AG SWITZERLAND</li></ul>
--	--

<b>TÍTULO</b>	INTERCONNECTION BETWEEN SHORT AND LONG-DISTANCE TRANSPORT NETWORKS - INTERCONNECT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	EDINBURGH NAPIER UNIVERSITY
<b>FECHA INCIO</b>	2009-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-05-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1,95 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,49 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>INTERCONNECT is concerned with the role of local and regional connections in the context of growing importance of interregional passenger journeys in the European Union. Poor interconnectivity among different transport networks and among different scales of modal networks might compromise the objectives of integration of the TEN-T network investments and policy measures.</p> <p>The proposal addresses the potential for greater efficiency and reduced environmental impact of passenger transport by judicious encouragement of integration, co-operation and, where appropriate, competition in the provision of local connections, paying attention to land, air and maritime modes.</p> <p>Building on the attributes of a well-connected transport system identified in past research and policy documents, as well as on the review of available evidence on the extent and nature of problems affecting local connectivity for longer distance journeys, INTERCONNECT will develop an analytical approach to provide effective recommendations to national and European policy makers.</p> <p>The applicability of mechanisms for improving interconnectivity between the different network scales and between road, rail, maritime and air passenger modes of transport will be explored through a combination of literature reviews, interviews with key stakeholders and - above all - detailed investigation of selected case studies.</p> <p>The range and applicability of specified solutions, which will be tested in the project case studies, will take into account legal and institutional issues and will make use of policy measures like integrated pricing, and ticketing, improved links and interchanges, infrastructure pricing, strategic planning, information and marketing.</p> <p>While promoting take-up of organisational, administrative and technical best practice and coordination among policy makers,</p>

	INTERCONNECT will also make a contribution to the wider use of analytical tools that are appropriate to this field at both European and local level.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li> TETRAPAN AS DENMARK</li><li> MKMETRIC GESELLSCHAFT FÜR SYSTEMPLANUNG MBH GERMANY</li><li> MCRIT, S.L SPAIN</li><li> UNIWERSYTET GDANSKI POLAND</li><li> TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL ITALY</li><li> UNIVERSITY OF LEEDS UNITED KINGDOM</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.interconnect-project.eu/">http://www.interconnect-project.eu/</a>



<b>TÍTULO</b>	INTERMODAL GLOBAL DOOR-TO-DOOR CONTAINER SUPPLY CHAIN VISIBILITY - INTEGRITY
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INSTITUT FUER SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK Universitaetsallee GERMANY
<b>FECHA INCIO</b>	2008-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-05-31
<b>PRESUPUESTO</b>	10,84 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	6,50 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Main challenges facing today s international intermodal door to door container transport system are logistics efficiency and security which may lead to contradictory business strategies. However, a safe, secure and efficient intermodal transport system is a common goal of all the participants in the supply chain.</p> <p>INTEGRITY will reconcile these challenges and link all elements of the supply chain through accurate, reliable, timely, value adding tracking and status data thus enhancing trade facilitation through the use of high quality, neutral, sophisticated equipment, including scanning equipment in ocean ports, whilst remaining accessible to all eligible stakeholders, large and small. INTEGRITY will develop procedures and technologies allowing for supply chain visibility, security and predictability. Based on consensus, the project partners (3PLs, cargo owners, logistics companies, research organisations, Customs Authorities, technology companies, IT developers, (inland) terminal operators) will guarantee a successful implementation in a real environment. INTEGRITY will validate targeted and verifiable benefits through real operational business and customs operations in door to door supply chains in the major trade corridor of China to the EU via the ports of Yantian, Rotterdam and Felixstowe, using all modes of transports within the EU to various destinations.</p> <p>INTEGRITY is embedded into international initiatives e.g. from World Customs Organization (WCO), EU/China Customs project supported by DG TAXUD, e-Customs project, Freight Logistics Action Plan of DG TREN and to intermodal initiatives like EIRAC. It will also be combined with the AEO concept and scanning/monitoring technology and will support the trust but verify approach. INTEGRITY will raise the standard for door-to-door container chains by providing high quality and integrity information. Its validation and demonstration will verify the benefits for all current and future, big or small players.</p>
<b>SOCIOS</b>	 CROSS-BORDER RESEARCH ASSOCIATION SWITZERLAND

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ BAP LOGISTICS LTD UNITED KINGDOM</li><li>✚ HM REVENUE AND CUSTOMS UNITED KINGDOM</li><li>✚ SEACON VENLO EXPEDITIE B.V. NETHERLANDS</li><li>✚ XEROX MANUFACTURING NEDERLAND B.V. NETHERLANDS</li><li>✚ DECETE DUISBURGER COINTAINER- TERMINALGESELLSCHAFT GERMANY</li><li>✚ YANTIAN INTERNATIONAL CONTAINER TERMINALS LIMITED CHINA</li><li>✚ THE FELIXSTOWE DOCK AND RAILWAY COMPANY UNITED KINGDOM</li><li>✚ ECT DELTA TERMINAL B.V. NETHERLANDS</li><li>✚ OHB TELEDATA GMBH GERMANY</li><li>✚ ECT VENLO B.V. NETHERLANDS</li><li>✚ MINISTERIE VAN FINANCIEN DIRECTORAAT GENERAAL BELASTINGDIENST NETHERLANDS</li><li>✚ A.S. WATSON (EUROPE) HOLDINGS B.V. NETHERLANDS</li><li>✚ DHL GLOBAL FORWARDING (BELGIUM) BELGIUM</li><li>✚ ERASMUS UNIVERSITEIT ROTTERDAM NETHERLANDS</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.integrity-supplychain.eu/">http://www.integrity-supplychain.eu/</a>



<b>TÍTULO</b>	INTEROPERABLE FARE MANAGEMENT PROJECT - IFM PROJECT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	ITSO LIMITED
<b>FECHA INCIO</b>	2008-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,92 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,74 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>This project aims to make public transport more user-friendly by facilitating seamless accessibility to different public transport networks. In 2015 payment processes shall no longer be a barrier for the users of public transport. The objective of the 'Interoperable Fare Management Project' (IFM Project) is to provide travellers with common styles of contact-less media throughout Europe which can be used for multiple transport products in different geographic areas and for sustainable modal switching, such as the use of 'Park and Ride"- unlike existing smartcards which are restricted to specific city or regional geographies. The project is expected to significantly lower the barriers to mobility and encourage the use of public rather than private transport, contributing to a reduction of carbon emissions and a reduction or elimination of paper tickets, thus further enhancing the impact of smart media on environment and on the efficiency of public transport. It will be possible to tailor the media to assist specific groups (e.g. existing concessionary travellers, benefit recipients or part-time workers) thereby supporting the Social Inclusion Agenda. The project is based on delivering an ICT environment that supports nomadic passengers. It will be delivered through work packages covering trust modelling, privacy modelling, common applications and interoperable media, model of IFM organisations and supporting back office ICT system interfaces. It will be managed to ensure effective and efficient consensus and dissemination of best practice among all stakeholders. The project is designed to provide world leadership in its segment and to deliver results which can be transferred to areas outside of the transportation sector world-wide. It will allow manufacturers and suppliers to offer the end-to-end, loss-less nature of IFM the platform and transactions in other fields, thereby reducing time to market and lowering the cost of implementing other comparable schemes.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> URBA 2000 FRANCE</li> <li> VDV-KERNAPPLIKATIONS GMBH &amp; CO. KG GERMANY</li> <li> TUEV RHEINLAND CONSULTING GMBH GERMANY</li> <li> UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS BELGIUM</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ UNIVERSITE PARIS X NANTERRE FRANCE</li><li>✚ SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS SNCF FRANCE</li><li>✚ THE UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li><li>✚ REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS FRANCE</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.ifm-project.eu/">http://www.ifm-project.eu/</a>








<b>TÍTULO</b>	ICT SYSTEM ADDRESSED TO INTEGRATED LOGISTIC MANAGEMENT AND DECISION SUPPORT FOR INTERMODAL PORT AND DRY PORT FACILITIES - SAIL
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	UNIVERSITA DEGLI STUDI DI TRIESTE
<b>FECHA INCIO</b>	2010-11-15
<b>FECHA FIN</b>	2014-11-14
<b>PRESUPUESTO</b>	0.87 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.87 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The project aims at developing an integrated ICT tool able to support logistic chain of goods flow and all business operations provided in the port and the dry port areas. In recent years maritime traffic flow has been increasing in terms of volume of goods and interconnections with different means of transport, such as railway and road networks. As a matter of fact the available space in all port areas cannot follow this growing trend, since ports are usually located close to or within the cities. For that reason in many metropolis available port areas are becoming scarce resources. In order to increase the available space dry ports are often established outside the classical port borders and directly connected via rail infrastructures or roads. In this new terminal operators can leave and/or collect their goods as if they were in the port. Moving the time-consuming processing of containers inland away from congested seaports can speed up the flow of cargo among ships and land transportation networks. Moreover many services such as customs clearance, storage and maintenance of containers can be transferred to the dry port. However, the overall management will become more and more complex, since the two terminals have to be managed as if they were one.</p> <p>The SAIL project will develop a Decision Support System (DSS) and a Discrete Event Simulation (DES) to support the management of port intermodal facilities in a European context. Within this framework, experienced researchers will work on a precise representation, modelling and simulation of the intermodal port. There will be developed an advanced DSS based on cognitive based methodologies using soft computing along with computational intelligence techniques to provide an online strategic decision support though a state-of-the-art ICT platform. The research efforts will focus on optimizing the intermodal management between the two terminals to achieve optimal transportation and improving the environmental impact.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> TEOREMA ENGINEERING SRL ITALIA</li> <li> TECHNOLOGIKO EKPEDEFTIKO IDRYMA IPIROU HELLAS</li> </ul>



<b>TÍTULO</b>	INTEGRATED APPROACH TO IMPROVE THE SUPPLY CHAIN FOR CONTAINER TRANSPORT AND INTEGRATED SECURITY SIMULTANEOUSLY - IMCOSEC
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	TSB INNOVATIONSAGENTUR BERLIN GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2010-04-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-03-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1.14 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.93 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>There are two contradicting trends in global transport (which are valid also for the segment of containers and other ILUs ) that have to be aligned in the most efficient way assuring free trade and assuring transport security. Thus, it is essential that private end-users and public end-users work together on the improvement of supply chain security to ensure public safety and security as well as the efficient flow of goods.</p> <p>IMCOSEC Integrated approach to IMprove the supply chain for COntainer transport and integrated SECurity simultaneously is a risk based approach to identify and characterize the security gaps, preventive measures will be discussed and a guiding concept for demonstrations in phase II will be defined, with the aim to make the supply chains in their totality more secure without major negative impacts on their performance and without creating unjustifiable additional cost. An optimal solution will be creating win-win situations between industry and administration and will not imply as much security as possible, but as much security as needed and acceptable. Acceptance is one of the most important issues on the sustainability of the strategic roadmap to be developed. Therefore the consortium results will be discussed reflected and validated by a series of international workshops with stakeholders and the projects Advisory Board involving additional stakeholders from private end-users and public end-users. This will mainly contribute to European wide awareness and shall ensure that the target processes defined and technologies assembled will be applicable in the real world business.</p> <p>The partners are well experienced in the sector either from its logistics or from its security angle. The Consortium includes international associations, security consultants and research institutions, experts from the maritime and inland/combined transport, as well as an operator of a container security platform.</p>
<b>SOCIOS</b>	 POLITECNICO DI MILANO ITALIA  INSTITUT FUER SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK

	<p>DEUTSCHLAND</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✚ TECHNISCHE UNIVERSITAET HAMBURG-HARBURG DEUTSCHLAND</li><li>✚ INTERNATIONAL CONTAINER SECURITY ORGANISATION BELGIË</li><li>✚ BUREAU INTERNATIONAL DES CONTAINERS ET DU TRANSPORT INTERMODAL FRANCE</li><li>✚ UNION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COMBINÉ RAIL ROUTE BELGIË</li><li>✚ CBRNE LTD UNITED KINGDOM</li><li>✚ STUDIENGESELLSCHAFT FUR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR EV DEUTSCHLAND</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.imcosec.eu/">http://www.imcosec.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	ISO SHIPPING CONTAINER TRACKING AND MONITORING SYSTEM - ISOTRACK
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	THE DEFENCE MANUFACTURERS ASSOCIATION LIMITED
<b>FECHA INCIO</b>	2008-11-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-10-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2.72 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2.14 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>90% of all cargo moves in containers and approximately 250 million are shipped annually. There were 1138035 SMEs in EU 25 as of 2003 in the transport and communications industry. The SME segment of the road transport industry in EU 25 employs 3.2 Million people, whilst 107200 personnel are employed in the SME maritime transport industry. Our member transport operators face theft of goods, illegal immigration, transport of dangerous goods and drug and contraband smuggling. In addition to these crimes, authorities must be vigilant to possible terrorist use or targeting of transport vehicles and infrastructure. Among these multiple threats, the misuse of the ISO maritime shipping container transport system is the most important one requiring a co-ordinated pan European response. The ubiquity of containers is the system s principal strength; however there is little or no control over possible mis-use of the system by terrorists because less than 2% of containers are X-rayed or checked at ports. Current tracking devices require external antennas and are prone to damage or vandalism. Our concept is to replace the container door with a composite one which is transparent to RF. Tracking and sensing electronics to detect door opening, chemical explosives, radioactive devices and stowaways would be encapsulated in the door, thus greatly improving security and reducing losses. Target price of the system is 740. We have estimated that over a ten year period insurance savings alone would amount to approximately 38 billion across Europe.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> BULGARIAN NATIONAL FORWARDERS ASSOCIATION BULGARIA</li> <li> THE UK INTELLIGENT SYSTEMS RESEARCH INSTITUTE LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li> TEKNOLOGISK INSTITUTT AS NORGE</li> <li> CLECAT - EUROPEAN ASSOCIATION FOR FORWARDING, TRANSPORT, LOGISTICS AND CUSTOMS SERVICE BELGIË</li> <li> ZOCA CONTAINER SECURITY BV NEDERLAND</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ TTS- (SHIPPING) LIMITED UNITED KINGDOM</li><li>✚ FLEXTRACK APS DANMARK</li><li>✚ CONTAINERSHIPS LTD OY FINLAND</li><li>✚ SAIRP COMPOSITES S.A. FRANCE</li><li>✚ LLOYD'S REGISTER EMEA UNITED KINGDOM</li><li>✚ ASTRATA EUROPE LIMITED UNITED KINGDOM</li><li>✚ EMA DOO - OZNACEVANJE IN SLEDLJIVOST V INDUSTRIJI IN LOGISTIKI SLOVENIJA</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.isotrack.info/">http://www.isotrack.info/</a>

<b>TÍTULO</b>	LOGISTICS & MANUFACTURING TRENDS AND SUSTAINABLE TRANSPORT - LOGMAN
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	AUSTRIATECH - GESELLSCHAFT DES BUNDES FUER TECHNOLOGIEPOLITISCHE MASSNAHMEN GMBH
<b>FECHA INICIO</b>	2009-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2.45 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.82 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Factors like global competition, labour cost, recycling technologies and environmental restrictions force companies to implement new logistics and manufacturing systems. From a transport s point-of-view most of these new systems (e.g. offshoring) have negative impacts as they induce additional freight transport. But on the other hand they are implemented as they have positive effects like cheaper production processes (e.g. due to economies of scale) or even environmental benefits (e.g. due to recycling).</p> <p>The objective of this study is</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ to give an insight into new logistics and manufacturing trends and - their impacts on economic and environmental sustainability,</li> <li>➤ to provide scenario based recommendations for European freight transport policy considering both economic and environmental sustainability and</li> <li>➤ to improve existing tools (TRANSTOOLS, I-O tables) used for impact assessment and cost benefit analysis.</li> </ul> <p>This will be done by analyzing status and trends of the external factors (world trade, policy &amp; legislation, transport system, technology) and performing case studies in crucial economic sectors. These cases studies will analyze new best practices of logistics and manufacturing systems, when CO2 emissions are considered an important design criterion. These microeconomic results will be used to improve TRANSTOOLS and I-O tables.</p> <p>Based on these results a scenario analysis will be done to estimate the possible impacts of these new best practices on European environmental (criteria: freight transport s carbon footprint, products logistics and manufacturing carbon footprint) and economic (criterion: economic growth) sustainability. Storylines will be developed and their likeness, chances and risks estimated. Finally transport policy s costs and benefits will be assessed for the different scenarios. This will lead to recommendations for transport policy for reducing transport emissions without negative impacts on the other sustainability criteria.</p>

<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="517 215 1283 282">✚ THE CHANCELLOR, MASTERS AND SCHOLARS OF THE UNIVERSITY OF OXFORD UNITED KINGDOM</li><li data-bbox="517 304 1198 331">✚ WIRTSCHAFTSUNIVERSITAT WIEN ÖSTERREICH</li><li data-bbox="517 353 1082 380">✚ SUOMEN YMPARISTOKESKUS FINLAND</li><li data-bbox="517 403 1353 470">✚ INSTITUT FUER SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK DEUTSCHLAND</li><li data-bbox="517 492 1334 604">✚ COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES - DIRECTORATE GENERAL JOINT RESEARCH CENTRE - JRC BELGIË</li><li data-bbox="517 627 1010 654">✚ TRANSVER GMBH DEUTSCHLAND</li><li data-bbox="517 676 1249 743">✚ UNIVERSITY OF PORTSMOUTH HIGHER EDUCATION CORPORATION UNITED KINGDOM</li><li data-bbox="517 766 922 792">✚ PROGTRANS AG SVIZZERA</li><li data-bbox="517 815 890 842">✚ PROGNOSES AG SVIZZERA</li></ul>
---------------	--






<b>TÍTULO</b>	LOGISTICS INDUSTRY COALITION FOR LONG-TERM, ICT-BASED FREIGHT TRANSPORT EFFICIENCY – LOGISTICS FOR LIFE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INSIEL - INFORMATICA PER IL SISTEMA DEGLI ENTI LOCALI S.P.A.
<b>FECHA INCIO</b>	2010-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	1.95 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.42 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Logistics for LIFE brings together leading logistic companies, technology providers and research organizations working on innovative ICT solutions to ensure long-term sustainability of the logistic industry by increasing its operational efficiency.</p> <p>The project is motivated by freight transport heavy reliance on fossil fuel, its contribution to CO2 emissions and by its impact on the environment and quality of life. These issues are counterbalanced by considerations specific to the logistics industry, where attempts to direct cargo towards environment friendly transport modes are failing to meet expectations and firms face problems of volatile fuel prices, infrastructures saturation and low margins typical of a commoditized sector. Logistics for LIFE will drive European ICT for Transport research in the direction of making logistic operations more efficient, and thus more environmentally friendly, financially and socially sustainable on the long term.</p> <p>The following results will be achieved:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) a multi-disciplinary network pursuing efficiency-related initiatives within EU, international or industrial programs, and attracting key stakeholders through a dedicated Forum;</li> <li>2) a reference framework linking the stakeholders efficiency requirements to sustainability strategic objectives and to relevant ICT solutions;</li> <li>3) a strategic roadmap including concrete actions and strategies for ICT solutions implementation;</li> <li>4) coordinated dissemination activities and</li> <li>5) a common working platform aimed at the community of users and researchers pursuing ICT-based logistics sustainability.</li> </ol> <p>The Logistics for LIFE Consortium is formed by 19 partners including global leaders in logistics, vehicle and technology manufacturing, ICT companies and research organizations representing some of the major initiatives and research projects in the field. International Cooperation partners from China, US and Eastern Europe are part of the</p>





	Consortium or expressed their interest in Forum participation.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ MARLO AS NORGE</li> <li>✚ INTEL PERFORMANCE LEARNING SOLUTIONS LIMITED IRELAND</li> <li>✚ DIEVROPAIKI ETAIRIA SYMBOULON METAFORON ANAPTIXIS KAI PLIROFORIKIS AE HELLAS</li> <li>✚ FACHHOCHSCHULE VORARLBERG GMBH ÖSTERREICH</li> <li>✚ SEARAIL OY FINLAND</li> <li>✚ GEBRUEDER WEISS GESELLSCHAFT M.B.H. ÖSTERREICH</li> <li>✚ TEKNOLOGIAN TUTKIMUSKESKUS VTT FINLAND</li> <li>✚ STIFTELSEN SINTEF NORGE</li> <li>✚ COSCO NETWORK E LOGISTICS CO LTD CHINA</li> <li>✚ BIBA - BREMER INSTITUT FUER PRODUKTION UND LOGISTIK GMBH DEUTSCHLAND</li> <li>✚ DEUTSCHE POST AG DEUTSCHLAND</li> <li>✚ BLG LOGISTICS GROUP AG &amp; CO KG DEUTSCHLAND</li> <li>✚ KUEHNE+NAGEL SOCIETE ANONYME FOR TRANSPORTS &amp; LOGISTICS HELLAS</li> <li>✚ VOLVO TECHNOLOGY AB SVERIGE</li> <li>✚ CHALMERS TEKNISKA HOEGSKOLA AB SVERIGE</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.logistics4life.eu/">http://www.logistics4life.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	NEW AND INNOVATIVE CONCEPTS FOR HELPING EUROPEAN TRANSPORT SUSTAINABILITY - TOWARDS IMPLEMENTATION - NICHES+
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	POLIS - PROMOTION OF OPERATIONAL LINKS WITH INTEGRATED SERVICES, ASSOCIATION INTERNATIONALE
<b>FECHA INCIO</b>	2008-05-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-04-30
<b>PRESUPUESTO</b>	1,24 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,24 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>NICHES+ aims to network actors engaged in developing innovative urban transport concepts. This proposal relates to the successful previous NICHES project, with similar objectives, but different topics. Both share the mission to stimulate a debate on innovative urban transport between stakeholders from different sectors, to promote the most promising new concepts from their current niche position to a mainstream urban transport application.</p> <p>NICHES+ will explore innovative urban transport concepts, which are high on the European &amp; local agenda, while also looking into the needs of its potential users and implementers, i.e. concepts to increase accessibility to urban mobility options; concepts to increase the use &amp; efficiency of infrastructure &amp; interchanges; concepts to exploit functionalities of urban traffic management centres; concepts for automated &amp; space efficient transport. These topics add to the work started under NICHES, which already examined a set of innovative concepts and successfully promoted them. NICHES+ will collect information &amp; encourage networking by gathering urban transport experts in Working Group meetings. Selected concepts will be looked at in terms of their transferability to ensure wider replication. The project will develop policy notes for decision makers, implementation scenarios for selected cities and site visit programmes to promote the concepts.</p> <p>Recommendations for further research on urban transport innovation will be formulated. The project will work directly with cities, developing implementation scenarios for integrating innovative concepts in urban policies and move from the development of innovative mobility solutions to practical implementation. The added value of funding NICHES+, which can build on the basis of its predecessor project NICHES, is that a substantial coordination platform for innovative urban transport will continue to expand. Synergies between the 2 projects will help to achieve results in a very efficient way.</p>

<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="518 212 1364 246">✚ UNIVERSITY OF SOUTHAMPTON UNITED KINGDOM</li><li data-bbox="518 264 1364 331">✚ TRANSMAN CONSULTING FOR TRANSPORT SYSTEM MANAGEMENT LTD HUNGARY</li><li data-bbox="518 349 1364 383">✚ EUROCITIES ASBL BELGIUM</li><li data-bbox="518 400 1364 468">✚ RUPPRECHT CONSULT - FORSCHUNG &amp; BERATUNG GMBH GERMANY</li><li data-bbox="518 486 1364 519">✚ UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.niches-transport.org/">http://www.niches-transport.org/</a>

<b>TÍTULO</b>	PROMOTIONAL PLATFORM FOR SHORT SEA SHIPPING AND INTERMODALITY - PROPS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	ALLIANCE OF MARITIME REGIONAL INTERESTS IN EUROPE
<b>FECHA INCIO</b>	2008-07-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	2,46 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,31 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The PROPS project builds on previous EU and national activities undertaken to promote and develop short sea shipping. In particular, PROPS aims to work closely with the Short Sea Promotion Centres (SPCs) to develop a workable and replicable methodology that will enhance their practical promotion activities in the fields of legislative, technical, and operational actions and to extend their operations to encompass inter-modal and co-modal transport.</p> <p>The first step will be to identify, from the SPCs, the best practices aimed at improving the integration of short sea shipping with relevant inland logistics chains. Particular attention will be paid to the linkages of key supply chain stakeholders and the removal of bottlenecks. This initial activity will be followed by a comprehensive analysis of the core processes that are, or need to be, carried out by SPCs, both individually and via the SPC European Network, to develop and utilise a business networking approach to enhance the current practical work of the SPCs. One outcome of this activity will be a set of performance indicators and benchmarks, linked to self-assessment tools and training programmes for the SPCs. Tools will be developed to assist the SPCs improve their performance and their overall integration into European logistics business networks.</p> <p>For instance, an e-booking system integrator, to improve access to commercial freight booking systems, will be established. Both strategic and tactical support mechanisms will be developed, and learning from past failures will be formalised as a mechanism for improving the work of the SPCs to promote short sea shipping and intermodal transport. A media campaign, run by a large, professional media company will establish and test the campaign in enhancing role of the SPCs and the perception by business of the need to increase the amount of freight transport by short sea shipping as an integral part of logistics supply chains.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> BELL POTTINGER GROUP UNITED KINGDOM</li> <li> NORSK MARINTEKNISK FORSKNINGSINSTITUTT AS NORWAY</li> <li> PORT AUTHORITY OF GIJON SPAIN</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ BULGARIAN SHORTSEA PROMOTION CENTRE BULGARIA</li><li>✚ LONDON METROPOLITAN UNIVERSITY UNITED KINGDOM</li><li>✚ SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HAEFEN, BUNDESLAND BREMEN GERMANY</li><li>✚ ELSAG DATAMAT S.P.A. ITALY</li><li>✚ K-NET CONSULTANCIES SERVICES, EDUCATIONAL AND COMMERCIAL COMPANY GREECE</li><li>✚ TIS.PT, CONSULTORES EM TRANSPORTES, INOVAÇÃO E SISTEMAS, SA PORTUGAL</li><li>✚ INLECOM SYSTEMS LTD UNITED KINGDOM</li><li>✚ NAUTICAL ENTERPRISE CENTRE LTD IRELAND</li><li>✚ COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA SPAIN</li><li>✚ IRISH EXPORTERS ASSOCIATION IRELAND</li><li>✚ TURUN YLIOPISTO FINLAND</li><li>✚ UNIVERSITY OF PIRAEUS RESEARCH CENTER GREECE</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.props-sss.eu/">http://www.props-sss.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	REDUCING GREENHOUSE-GAS EMISSIONS OF TRANSPORT BEYOND 2020: LINKING R&D, TRANSPORT POLICIES AND REDUCTION TARGETS - GHG-TRANSPORD
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V
<b>FECHA INCIO</b>	2009-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	1,42 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,94 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>In early 2007 the EU adopted the objective to limit climate change to 2 degrees Celsius. More specific, the European leaders defined a target to reduce greenhouse gases by at least -20% until 2020, or -30% if an international agreement is achieved, compared with the emission levels of 1990. Until 2050 the reductions of the EU emissions should reach -60 to -80%. Transport currently contributes about 27% of the total EU greenhouse gas (GHG) emissions. In a baseline scenario this share is expected to grow due to continued strong growth of transport demand, in particular of freight transport and air passenger transport, and slower efficiency improvements than for other GHG emitting sectors.</p> <p>The existing GHG reduction targets do not force reductions of the transport sector, though for specific modes like air transport the planned inclusion into the European emissions trading scheme (EU-ETS) will indirectly impose targets for these modes in a few years. Thus it is obvious that in the future (1) the transport sector will have to contribute to GHG emission reductions such that (2) reduction targets for the different transport modes have to be anticipated and (3) aligned R&amp;D strategies and transport policies have to be developed to efficiently and effectively meet these reduction targets for the medium to long-term. The GhG-TransPoRD proposal aims to contribute to the development of a R&amp;D strategy for the EU to reduce the GHG emissions of the different transport modes (road, rail, air and shipping) linking this R&amp;D strategy with the available policy measures. Thus the proposal supports the FP7 objective to develop integrated, 'greener' and smarter transport systems.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> TRANSPORT &amp; MOBILITY LEUVEN NV BELGIUM</li> <li> TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL ITALY</li> <li> COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES - DIRECTORATE GENERAL JOINT RESEARCH CENTRE - JRC BELGIUM</li> <li> UNIVERSITY OF LEEDS UNITED KINGDOM</li> </ul>

<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.ghg-transpord.eu/ghg-transpord/index.php">http://www.ghg-transpord.eu/ghg-transpord/index.php</a>
---------------------	---




<b>TÍTULO</b>	REDUCING SUPPLY CHAIN IMPACTS: THE ROLE INSTITUTIONS SUCH AS COUNTRY, REGION, INDUSTRY AND ISO STANDARDS IN THE EFFICACY OF ENVIRONMENTAL INVESTMENTS - SSCM
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	UNIVERSITY COLLEGE DUBLIN, NATIONAL UNIVERSITY OF IRELAND, DUBLIN
<b>FECHA INCIO</b>	2009-08-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	0,14 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,14 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>This research addresses a vital issue facing all organizations; how to remain economically viable while becoming environmentally sustainable. In addition, the research leverages a data base of investments and practices from for-profit entities located all over the globe.</p> <p>Data from multiple countries and regions is vital because the manner in which organizations from different parts of the globe address environmental issues tends to vary, with organizations located in the EU adopting different strategies and practices than those located elsewhere. What is not known is if this variance also relates to the efficacy of investment and practices. Without a global sample it is then impossible to determine if an investment and or practice is universally linked to reduced environmental impacts, or if the efficacy of an investment and or practice is linked to the setting in which it is adopted. This project will help to make this delineation clear.</p> <p>A Fellowship for Dr. Pagell will make it possible to do this research. Dr. Pagell is an expert on sustainable supply chain management (SSCM), in a North American context. The fellowship would bring Dr. Pagell and his knowledge to University College Dublin (UCD). There his skills and knowledge would be combined with the skills and knowledge of the UCD community as well as EU organizations engaged in SSCM. The project team will then combine global expertise and a unique data set to address this pressing issue.</p> <p>The project will use a data-base with detailed information on the actual environmental investments and supply chain management practices of 1125 firms located in 17 countries to explore the role of institutions such as country, industry, and the adoption of voluntary standards such as ISO 14,000 in the efficacy of investments made to reduce the environmental impact of a supply chain. The project then leverages a unique data set and rare skills to address a question of immediate importance.</p>
<b>SOCIOS</b>	Unknown



<b>TÍTULO</b>	RIS SERVICES FOR IMPROVING THE INTEGRATION OF INLAND WATERWAY TRANSPORTS INTO INTERMODAL CHAINS - RISING
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INSTITUT FUER SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK
<b>FECHA INCIO</b>	2009-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	7,50 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	5,28 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>River Information Services (RIS) are operational in European waterway corridors in a variety of sophistication levels. Their major objective is to collect and distribute river related information in order to support not only public waterways authorities, but also commercial operators in the Inland Waterway Transport (IWT) sector. The use of such information for logistics purposes is still quite under-exploited. RISING will investigate how such information can lead to useful solutions and services supporting complete transport chains involving inland waterways transport.</p> <p>For this purpose, existing RIS will be equipped with additional intelligent software modules. In addition, transport operators´ chain planning, execution and monitoring systems will gain the ability to implement such information into their planning and monitoring processes. On top of improved tracking and tracing capabilities, new concepts, such as Supply Chain Event Management (SCEM), will be used to facilitate automated chain monitoring such that chain managers are informed only when manual intervention is required for cargo to move properly. These new modules and their interaction with systems for chain planning and execution will be implemented according to the framework architecture and mode independent information exchange principles laid out in the Freightwise project. In order to make IWT a part of the co-modal transport chain, this mode must be able to supply at least the same quality services as all other transport modes.</p> <p>Therefore services need to be developed and offered in a harmonised way - harmonised across borders, as well as between different modes. A key results of RISING is a harmonised set of events, messages and services to be offered for providing RIS information to the logistics chain operators using inland waterway transport. RISING will develop the new capabilities by adopting an evolutionary approach enhancing existing systems rather than re-inventing everything from scratch. The results of RISING will be demonstrated in different logistics chains (containers, bulk, steel) in different geographical regions (Danube,</p>

	Rhine, Scheldt, Elbe/Weser) covering the major European inland waterways based on the existing RIS information available.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ LOGIT SYSTEMS A.S. NORWAY</li> <li>✚ MARLO AS NORWAY</li> <li>✚ INDUSTRIE-LOGISTIK-LINZ GMBH &amp; CO KG AUSTRIA</li> <li>✚ REPUBLIC OF SERBIA, DIRECTORATE FOR INLAND</li> <li>✚ WATERWAYS SERBIA SACHSISCHE BINNENHAFEN OBERELBE GMBH GERMANY</li> <li>✚ KIOS S.R.O. SLOVAKIA</li> <li>✚ ANONYMOS ETAIREIA ANTIPROSOPEION EMPORIOU KAI VIOMICHANIAS GREECE</li> <li>✚ RHINECONTAINER BV NETHERLANDS</li> <li>✚ VIA DONAU - ÖSTERREICHISCHE WASSERSTRASSEN - GESELLSCHAFT MBH AUSTRIA</li> <li>✚ ARS TRAFFIC &amp; TRANSPORT TECHNOLOGY NETHERLANDS</li> <li>✚ STICHTING MARITIEM RESEARCH INSTITUUT NEDERLAND NETHERLANDS</li> <li>✚ TINC ASSOCIATES NV BELGIUM</li> <li>✚ PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN BELGIUM TRESKO CVBA BELGIUM</li> <li>✚ ASOCIATIA CENTRUL NATIONAL DE PROMOVARE A TRANSPORTULUI INTERMODAL ROMANIA</li> <li>✚ PORT INFOLINK BV NETHERLANDS ALLROUND CONTAINER SERVICE HELMUT FRANK GMBH GERMANY</li> <li>✚ DEUTSCHE BINNENREEDEREI AKTIENGESELLSCHAFT GERMANY</li> <li>✚ STICHTING CENTRUM VOOR DE ONTWIKKELING VAN TRANSPORT EN LOGISTIEK IN EUROPA NETHERLANDS</li> <li>✚ RÁDIÓS SEGÉLYHÍVÓ ÉS INFOKOMMUNIKÁCIÓS ORSZÁGOS EGYESÜLET HUNGARY</li> <li>✚ CENTAR ZA RAZVOJ UNUTARNJE PLOVIDBE D.O.O. CROATIA</li> <li>✚ MOBYCON BV NETHERLAND</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	SAFE ROAD TRAINS FOR THE ENVIRONMENT; DEVELOPING STRATEGIES AND TECHNOLOGIES TO ALLOW VEHICLE PLATOONS TO OPERATE ON NORMAL PUBLIC HIGHWAYS WITH SIGNIFICANT ENVIRONMENTAL, SAFETY AND COMFORT BENEFITS - SARTRE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	RICARDO UK LIMITED
<b>FECHA INCIO</b>	2009-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-10-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,64 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0,38 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The project aims to encourage a step change in personal transport usage through the development of environmental road trains (platoons). Systems will be developed that will facilitate the safe adoption of road trains on un-modified public highways with full interaction with non-platoon vehicles. These systems will be developed as prototype systems. A scheme will be developed whereby a lead vehicle (initially a commercial truck) with a professional driver will take responsibility for a platoon. Following vehicles will enter a semi-autonomous control mode that allows the driver of the following vehicle to undertake other activities that would normally be prohibited for reasons of safety; for example, operate a phone.</p> <p>The programme will address the 3 cornerstones of transportation issues, environment, safety and congestion while at the same time encouraging driver acceptance through the increased driver comfort. The programme is addressing a concept that as a whole will facilitate a step change in the use of private transportation. The consideration of how platoons interact with other non-platoon users is a critical facet of the programme. This programme has a significant element of research that is looking into this aspect and this will provide clear strategies that will be implemented in the prototype system.</p> <p>A further unique element of the programme is the interaction between the lead vehicle and the following vehicles and how this can lead to a new business model for road use. I.e. following vehicles may be charged to join a platoon. The introduction of platooning on normal roads with private vehicles will achieve environmental benefits (with an estimated 20% emissions reduction), safety benefits (reduction of accidents caused by driver action) and a reduction on congestion (smoother traffic flow with potential consequential increase in throughput).</p>
<b>SOCIOS</b>	 VOLVO PERSONVAGNAR AB. GOTEBORG

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ SP SVERIGES TEKNISKA FORSKNING SINSTITUT AB*. GOTEBOG</li><li>✚ RHEINISCH-WESTFAELISCHE TECHNISCHE HOCHSCHULE AACHEN. DEUTSCHLAND</li><li>✚ IDIADA AUTOMOTIVE TECHNOLOGY SA. ESPAÑA</li><li>✚ VOLVO TECHNOLOGY AB. GOTEBOG</li><li>✚ FUNDACION ROBOTIKER. ESPAÑA</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.sartre-project.eu/en/Sidor/default.aspx">http://www.sartre-project.eu/en/Sidor/default.aspx</a>

<b>TÍTULO</b>	SATELLITE APPLICATION FOR EMERGENCY HANDLING, TRAFFIC ALERTS, ROAD SAFETY AND INCIDENT PREVENTION - SAFETRIP
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	SANEF
<b>FECHA INCIO</b>	2009-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	11,25 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	7,89 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>SAFETRIP project s general objective is to improve the use of road transport infrastructures and to improve the alert chain (information / prevention / intervention) in case of incidents by offering an integrated system from data collection to transport safety service provision. SAFETRIP directly contributes to the achievement of the EC objectives regarding road transport safety, road mortality reduction and environment protection. SAFETRIP benefits from a new satellite technology: the S-band supported by the W2A satellite that was launched in April 2009.</p> <p>Opening new perspectives for European telecommunications, the S-band transmitter is optimized for content delivery and two-way communications for on-board vehicles units interoperable with Galileo and UMTS systems. This new satellite technology gives the opportunity to progress beyond the state of art allowing communicating in both directions with mobile units (down link and up link). It presents determinant advantages, including global and full coverage on the European scale, multicast data transmission, quick and easy deployment, ecologic energy as the satellite operates through solar panels.</p> <p>Low price on-board-units (GREENBOX receiver) will be installed in vehicles to provide personalized services: emergency calls and messages, traffic alerts, incident / accident warning, speed alert, floating car data, vehicle monitoring, vehicle tracking and tracing, eco driving monitoring, driver behavior monitoring, etc. These customer-oriented applications dedicated to cars drivers &amp; passengers, buses / coaches drivers &amp; passengers and road operators will be tested in the field, by French and Spanish road operators and road users. SAFETRIP is probably one of the most innovative projects of the last decades due to its holistic approach integrating: infrastructure / vehicle / drivers. Within the SAFETRIP consortium, transportation actors and services providers will work together to predict road conditions.</p>

<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ AUTOPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.U. SPAIN</li> <li>✚ MACIF MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L INDUSTRIE ET DU COMMERCE FRANCE</li> <li>✚ ABERTIS AUTOPISTAS ESPAÑA, S.A. SPAIN</li> <li>✚ INDRA ESPACIO SA SPAIN</li> <li>✚ ALGOE FRANCE</li> <li>✚ EUTELSAT S.A. FRANCE</li> <li>✚ EUROLINES FRANCE</li> <li>✚ RETEVISION I, S.A. SPAIN</li> <li>✚ MASTernaut FRANCE</li> <li>✚ QUANTUM S.P.A. ITALY</li> <li>✚ M.B.I. S.R.L. ITALY</li> <li>✚ MUTUELLE ASSURANCE DES INSTITUTEURS DE FRANCE</li> <li>✚ INTER MUTUELLES ASSISTANCE FRANCE</li> <li>✚ FONDAZIONE UGO BORDONI ITALY</li> <li>✚ DEUTSCHES ZENTRUM FUER LUFT - UND RAUMFAHRT EV GERMANY</li> <li>✚ FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V GERMANY</li> <li>✚ BUDAPESTI MUSZAKI ES GAZDASAGTUDOMANYI EGYETEM HUNGARY</li> <li>✚ UNIVERSITY COLLEGE LONDON UNITED KINGDOM</li> <li>✚ PRZEMYSLOWY INSTYTUT AUTOMATYKI I POMIAROW POLAND</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://www.safetrip.eu/">http://www.safetrip.eu/</a></p>





<b>TÍTULO</b>	SCIENTIFIC SYNERGISM OF NANO-BIO-INFO-COGNI SCIENCE FOR AN INTEGRATED SYSTEM TO MONITOR MEAT QUALITY AND SAFETY DURING PRODUCTION, STORAGE, AND DISTRIBUTION IN EU - SYMBIOSIS-EU
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	AGRICULTURAL UNIVERSITY OF ATHENS
<b>FECHA INCIO</b>	2008-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	3,03 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,28 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The SYMBIOSIS-EU project will bring together 14 partners from 6 EU countries (plus one each from NZ and US) to study meat safety &amp; quality. The overall aim is to identify and quantitatively evaluate practical and easy to use chemical, biochemical and molecular indices and establish their applicability as quality monitors for inspection of meat safety and quality. The project will apply a multidisciplinary system-wide approach relying on converging technologies (bioinformatics, nanotechnology, modelling) to obtain knowledge for meat safety that will be translated into simple devices and practical indicators of quality and safety.</p> <p>The main objectives are:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ To develop and/or validate easy to use chemical/biochemical methods (e.g. biosensors, fluorescence, FT-IR), molecular methods (DNA microarrays).</li> <li>➤ To develop a suitable software platform for data sharing and integration.</li> <li>➤ To apply multivariate statistical methods and machine learning (neural networks, fuzzy logic, genetic algorithms) to identify robust multiple compound quality indices.</li> <li>➤ Integration of the sensors and information platform and development of a system to automatically transform data acquired from a sample into a diagnosis of meat safety and quality.</li> </ul>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>🇬🇧 CRANFIELD UNIVERSITY UNITED KINGDOM</li> <li>🇬🇷 ZENON S.A. ROBOTICS AND INFORMATICS GREECE NATIONAL AGRICULTURAL RESEARCH FOUNDATION. GREECE</li> <li>🇫🇷 ECOLE NATIONALE D'INGENIEURS DES TRAVAUX</li> </ul>



	<p>AGRICOLES DE CLERMONT-FERRAND FRANCE</p> <p>✚ TECHNOBIOCHIP S.C.A R.L. ITALY FLEX PACKAGINGAL SPA ITALY</p> <p>✚ PAPADOPOULOS APOSTOLOS SIA OE GREECE</p> <p>✚ VIDEOMETER A/S DENMARK</p> <p>✚ INSTITUTE OF ENVIRONMENTAL SCIENCE AND RESEARCH LIMITED NEW ZEALAND</p> <p>✚ UNIVERSITA DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II.ITALY</p> <p>✚ STICHTING DIENST LANDBOUWKUNDIG ONDERZOEK NETHERLANDS</p> <p>✚ THE UNIVERSITY OF MANCHESTER UNITED KINGDOM</p> <p>✚ COLORADO STATE UNIVERSITY UNITED STATES</p>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.symbiosis-eu.net/">http://www.symbiosis-eu.net/</a>

<b>TÍTULO</b>	SECURE PROCESS-ORIENTED INTEGRATIVE SERVICE INFRASTRUCTURE FOR NETWORKED ENTERPRISES - SPIKE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	UNIVERSITAET REGENSBURG
<b>FECHA INCIO</b>	2008-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2,83 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,96 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>SPIKE will develop a software platform for the easy and fast setup of business alliances. The project targets two main organisational objectives: first, outsourcing parts of the value chain to business partners (and vice versa, offering such parts in form of services); second, enabling collaboration between members of participating organisations through ad-hoc created as well as predefined business processes. SPIKE will enable collaboration and cooperation between the networked enterprises.</p> <p>The solution will encompass a semantically enriched service oriented infrastructure including a virtual semantic service bus for workflow control and handling and transformation of messages. At the enterprise interface level, we follow a collaborative process portal approach, capturing the user's working context and seamlessly transmitting it to other applications and services according to the current workflow. This will also enable integration of legacy systems via tailored portlets and connectors. Special focus will be put on the security issues involved; the solution will include an easy-to-administer security infrastructure for the networked enterprise which will provide security services for service and workflow management.</p> <p>The user partners will demonstrate the potential of SPIKE at the case of pilot deployments and use cases, i.e. a collaborative business alliance and two services ready for use in the networked enterprise. Because of its focus, the project will have an impact on organizations of all sizes that want to collaborate with each other. The base SPIKE components will be developed as an open source solution, with a special emphasis on easy adoption and cost feasibility. Where possible, we will build upon and enhance existing open source software. This way, SPIKE will have a special impact on SMEs. It will enable them to offer their services to potential new customers in a cost-saving and timely manner.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p>🚩 CITEC INFORMATION OY AB FINLAND</p> <p>🚩 ADDIT DIENSTLEISTUNGEN GMBH &amp; CO KG AUSTRIA</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ TECHNICKA UNIVERZITA V KOSICIACH SLOVAKIA</li><li>✚ UNIVERSIDAD DE MALAGA SPAIN</li><li>✚ INFINEON TECHNOLOGIES IT-SERVICES GMBH AUSTRIA</li><li>✚ IT INKUBATOR OSTBAYERN GMBH GERMANY</li><li>✚ INTERSOFT A.S. SLOVAKIA</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.spike-project.eu/">http://www.spike-project.eu/</a>




<b>TÍTULO</b>	SECURE SUPPLY CHAIN MANAGEMENT - SECURESCM
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	SAP AG
<b>FECHA INCIO</b>	2008-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3,46 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,41 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>It is a well-known fact that collaborative supply chain management and planning reduces overall costs. Nevertheless it is not being exploited due the fact that partners are reluctant to share the necessary, but sensitive data. This is due to inherent risks associated with exposing this private data.</p> <p>This project proposes to use secure computation to overcome this data sharing problem in supply chain management and enable the secure collaboration and interoperation of supply chain partners to gain the advantages of knowledge-based collaborative supply chain planning, forecasting, benchmarking and management. We are extending existing techniques to more elaborate theoretical settings: first for the use case of an airplane manufacturing organization where several mutually distrustful SMEs need to collaborate in a partially integrated supply chain and second inter-enterprise where all companies in the supply chain are interoperating. We start by defining the requirements and necessary computations for each of the two use cases. We then extend the theoretical results to cover the cases of these computations if they do not exist already. Such a result is a protocol enabling this computation as part of a tool for generating the new knowledge of the computation result and managing the existing knowledge of the collaborating partners, such that it remains private.</p> <p>Based on the theoretical foundation we want to develop prototypes to evaluate the practical performance of the protocols. In parallel to the technical implementation track, the business track needs to identify the obstacles for the technology to be exploited. We need to identify the criteria for user acceptance of the technology and a benefit distribution model needs to be developed, such that all partners in the supply chain share the profit in a fair manner. The results of the business and technical track are combined when it comes to building the demonstration of the results.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> EBS EUROPEAN BUSINESS SCHOOL GEMEINNUETZIGE GMBH GERMANY</p> <p> FUNDACION ZARAGOZA LOGISTICS CENTER SPAIN</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ DHITECH DISTRETTO TECNOLOGICO HIGH-TECH SCARL ITALY</li><li>✚ INTERNATIONAL UNIVERSITY IN GERMANY BRUCHSAL GEMEINNUETZIGE GESELLSCHAFT MIT BESCHRAENKTER HAFTUNG GERMANY</li><li>✚ UNIVERSITA DEGLI STUDI DI MILANO ITALY</li><li>✚ TECHNISCHE UNIVERSITEIT EINDHOVEN NETHERLANDS</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.securescm.org/">http://www.securescm.org/</a>

<b>TÍTULO</b>	SECURITY OF ROAD TRANSPORT NETWORKS - SERON
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG.
<b>FECHA INCIO</b>	2009-11-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-10-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2,94 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,25 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The European road network, particularly TERN highways and TENT projects, is of major importance for the European economy and the mobility of the European citizens. A major task of highway owners and operators is to ensure a high availability of all important links. Even smaller disruptions due to traffic restrictions or failure of road network elements lead to severe traffic interferences resulting in high economic follow-up costs and negative environmental impacts.</p> <p>Such infrastructures also constitute attractive terrorist targets due to their accessibility and great potential impact on human lives and economic activity. Attacks may cause considerable damage, including structural damage or demolition, substantial human casualties, socio-economic losses (unemployment, relocation of firms, reconstruction costs) and socio-political damage (public uncertainty, confidence loss) and even environmental consequences, each being accompanied by the related costs. Particularly bridges and tunnels, key elements of the road network, are highly vulnerable to terrorist attacks due to their bottleneck function. The SeRoN project will undertake a holistic approach both at individual infrastructure object and at road network level. Its main objectives are to investigate the impacts of possible terrorist attacks on the transport network, in particular the resulting regional and supra-regional impacts on transport links and their economic impacts.</p> <p>SeRoN will focus on the development of a methodology which is to help owners and operators to analyze critical road transport networks or parts hereof with regard to possible terrorist attacks. It will evaluate planned protection measures for critical road transport infrastructures concerning their impact on security and cost-effectiveness. Finally SeRoN will give adequate recommendations concerning possible current and future threat situations and the related most effective security measures.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> NIRAS RADGIVENDE INGENIORER OG PLANLAEGGERE AS DENMARK</p> <p> ERNST BASLER + PARTNER AG SWITZERLAND</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ TRAFICON NV BELGIUM</li><li>✚ PARSONS BRINCKERHOFF LTD UNITED KINGDOM</li><li>✚ TECHNISCHE UNIVERSITAET GRAZ AUSTRIA</li><li>✚ BUNDESANSTALT FUER STRASSENWESEN GERMANY</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.seron-project.eu/">http://www.seron-project.eu/</a>



<b>TÍTULO</b>	SECURITY UPGRADE FOR PORTS - SUPPORT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	BMT GROUP LIMITED
<b>FECHA INCIO</b>	2010-07-01
<b>FECHA FIN</b>	2014-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	14.62 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	09.92 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Port security remains of paramount importance for Europe both due to potential threats on passenger life and the potential for crippling economic damage arising from intentional unlawful attacks on port facilities. Challenges arise due to the complexity of operational modalities of sea and hinterland traffic and the lack of efficient organisational and technological interfaces linking ports to border control authorities, the police and other intervention forces, and transport-logistics operators. Considerable progress with port security has been achieved in recent years primarily associated with adoption of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.</p> <p>SUPPORT is aimed at building on these achievements by engaging representative stakeholders to guide the development of next generation solutions for upgraded preventive and remedial security capabilities in European ports. The overall benefit will be the secure and efficient operation of European ports enabling uninterrupted flows of cargo and passengers while suppressing illegal immigration and trafficking of drugs, weapons and illicit substances all in line with the efforts of FRONTEX and EU member states. SUPPORT will deliver public formal specifications and open standards based tools that will aid security upgrade in EU ports and will be complementary to and usable by other EU projects and initiatives in this area. Emphasis will be given to bring together advances from research on security with results from the main EU projects in maritime and intermodal transport, specifically those concerned with security and interoperability issues.</p> <p>Thus, SUPPORT will address total port security upgrade solutions encompassing legal, organisational, technology and human factors perspectives. These solutions should provide substantial improvements in the performance, reliability, speed and cost of European port security which will be demonstrated during the course of the project.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> MARLO A NORGE</li> <li> INLECOM SYSTEMS LTD UNITED KINGDOM</li> <li> INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE EN INFORMATIQUE ET EN AUTOMATIQUE FRANCE</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ TOTALFORSVARETS FORSKNING SINSTITUT SVERIGE</li><li>✚ EBOS TECHNOLOGIES LTD IBRIS</li><li>✚ MARAC ELECTRONICS, S.A. HELLAS</li><li>✚ UNIVERSITAET INNSBRUCK ÖSTERREICH</li><li>✚ NAUTICAL ENTERPRISE CENTRE LTD. IRELAND</li><li>✚ VALSTS AKCIJU SABIEDRIBA LATVIJAS JURAS ADMINISTRACIJA* MARITIME ADMINISTRATION OF LATVIA MAL LATVIJA</li><li>✚ VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS FINLAND</li><li>✚ STENA LINE SCANDINAVIA AB SVERIGE</li><li>✚ GEMEENTE AMSTERDAM NEDERLAND</li><li>✚ NORSK MARINTEKNISK FORSKNING SINSTITUTT AS NORGE</li><li>✚ SECURITAS AB SVERIGE NEDERLAND</li><li>✚ CARGOTEC OYJ FINLAND</li><li>✚ PIRAEUS PORT AUTHORITY SA HELLAS</li><li>✚ EUROPHAR GEIE-AEIEESPAÑA</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.support-project.eu">http://www.support-project.eu</a>




<b>TÍTULO</b>	SMART CONTAINER CHAIN MANAGEMENT - SMARTCM
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CENTRE FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS
<b>FECHA INCIO</b>	2008-08-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-07-31
<b>PRESUPUESTO</b>	10,26 millones de Euros
<b>FINANCIACION</b>	6,50 millones de Euros
<b>RESUMEN</b>	<p>SMART_CM aims to do advanced technology implementation and research in order to overhaul the complete container door-to-door transport chain so that it is more efficient, secure, market driven, and competitive. It systematically analyses current processes and systems, produces new innovative concepts for processes and technologies, and demonstrates all these in a set of 2 world scale Demonstrators covering 4 supply chain corridors. Its view, analyses, and recommendations fall in the following four areas thus ensuring a fully comprehensive coverage of the call subject:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Innovation / Technology</li> <li>➤ Commercial / market issues</li> <li>➤ Business / organisational issues</li> <li>➤ Legal / Security issues</li> </ul> <p>The SmartCM project objectives may be summarized as following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stimulate interoperable B2B co-operation in door-to-door container transport security.</li> <li>➤ Develop compliant application of B2B and B2A container security data solutions with international Customs operations.</li> <li>➤ Develop a neutral approach and service platform for secure and interoperable data communications.</li> <li>➤ Define added value services and chain visibility enabling techniques for fulfilling operational requirements of the actors</li> <li>➤ Develop prototypes of advanced applications in global container management, such dynamic scheduling at the containers</li> <li>➤ Assess large applicability of the above-mentioned project solutions by considering costs and benefits</li> <li>➤ Analyze existing business models in global container chain management and operation and study e-managing business</li> </ul>

	<p>models</p> <p>➤ Contribute to standards development for advancing of interoperability of technologies SMART-CM involves all type of actors and big global players in the container trade today, such as: K&amp;N, DHL, COSCO, PSA and DPW, as well as SMEs, and International Organizations that are world players in setting standards, promoting Intermodal Transport or Container registration, and security</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ EUROPEAN DATACOMM NV BELGIUM</li> <li>✚ COSCO CONTAINER LINES CHINA</li> <li>✚ COSCO NETWORK E LOGISTICS CO LTD CHINA</li> <li>✚ AMRIE ITALIA ITALY</li> <li>✚ THE PENINSULAR &amp; ORIENTAL STEAM NAVIGATION COMPANY UNITED KINGDOM</li> <li>✚ HELLENIC MINISTRY OF ECONOMY AND FINANCE GREECE</li> <li>✚ INTERNATIONAL CARGO SECURITY ORGANISATION BELGIUM</li> <li>✚ DHL MANAGEMENT (SWITZERLAND) LTD SWITZERLAND</li> <li>✚ ANONYMOS ETAIREIA ELLINIKON KAI DIETHNON METAFORON PROODOS AE GREECE</li> <li>✚ PORTHUS NV BELGIUM</li> <li>✚ VLAAMS INSTITUUT VOOR DE LOGISTIEK VZW BELGIUM</li> <li>✚ SEQUOYAH NV BELGIUM</li> <li>✚ BPV - BERATUNG UND PLANUNG IM VERKEHRSWESEN GMBH GERMANY</li> <li>✚ GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN (PORT OF ANTWERP) BELGIUM</li> <li>✚ ADMINISTRATION OF CUSTOMS AND EXCISES BELGIUM</li> <li>✚ HESSE-NOORD NATIE NV BELGIUM</li> <li>✚ KUHNE + NAGEL GMBH AUSTRIA</li> <li>✚ THESSALONIKI PORT AUTHORITY SA GREECE</li> <li>✚ NINGBO PORT GROUP INFORMATION &amp; COMMUNICATION CO. LTD. CHINA</li> <li>✚ TIFFA EDI SERVICES CO., LTD THAILAND</li> <li>✚ THAI INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION THAILAND</li> <li>✚ UNIVERSITA DEGLI STUDI DI ROMA TOR VERGATA ITALY</li> <li>✚ PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG. GERMANY</li> <li>✚ PLANET S.A GREECE</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ DIEVROPAIKI ETAIRIA SYMBOULON METAFORON ANAPTIXIS KAI PLIROFORIKIS AE GREECE</li><li>✚ EUROPEAN INTERMODAL ASSOCIATION BELGIUM</li><li>✚ COMITE EUROPEEN DE NORMALISATION BELGIUM</li><li>✚ VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS FINLAND</li><li>✚ FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V GERMANY</li><li>✚ NEDERLANDSE ORGANISATIE VOOR TOEGEPAST NATUURWETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK - TNO NETHERLANDS</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.smart-cm.eu/Home.aspx">http://www.smart-cm.eu/Home.aspx</a>




<b>TÍTULO</b>	SMART FREIGHT TRANSPORT IN URBAN AREAS - SMARTFREIGHT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	STIFTELSEN SINTEF
<b>FECHA INICIO</b>	2008-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	3,01 millones de Euros
<b>FINANCIACION</b>	2,20 millones de Euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Goods distribution is important for businesses and the life of a city. However, the efficiency as well as the environmental impacts is negatively influenced by traffic congestion, scarcity of loading areas, sub-optimal delivery routes and too little use of return loads. The transport of dangerous goods is also a safety risk.</p> <p>This project will make urban freight transport more efficient, environmentally friendly and safe through smarter use of the distribution networks and improved delivery and return-load systems. The basic idea is to integrate urban traffic management systems with freight management and onboard systems.</p> <p>This project will try to create a win-win situation, where both city authorities and freight operators will gain. ICT will enable a co-operation between traffic and freight management operations, as a step towards an integrated urban transport system. Freight transport will be monitored and controlled through open ICT services. Traffic management measures will be tailored towards individual vehicles by means of onboard units and a wireless communication infrastructure based on CALM (the ISO framework for heterogeneous communication in mobile environments). Individual routing and control depending on the individual vehicle profile, type of cargo and traffic situation will be possible.</p> <p>Freight operations will benefit from access to real travel time and traffic status information. Onboard units, sensors and smart tags using CALM MAIL (enabling DSRC communication with battery-powered units) and the wireless infrastructure will enable monitoring of goods transport, loading and unloading. An architecture will specify open solutions applicable to European cities. This will be achieved by obtaining user viewpoints addressing concepts, logical relations, open ICT services and preferred technical solutions. Test sites will evaluate the technical solutions, through real and simulated application of the concepts for urban traffic and transport in cities.</p>


<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ ASOCIACION PARA EL DESARROLLO DE LA LOGISTICA SPAIN</li><li>✚ DUBLIN TRANSPORTATION OFFICE IRELAND</li><li>✚ STATENS VEGVESEN VEGDIREKTORATET NORWAY</li><li>✚ COMUNE DI BOLOGNA ITALY</li><li>✚ POLIS - PROMOTION OF OPERATIONAL LINKS WITH INTEGRATED SERVICES AISBL BELGIUM</li><li>✚ UNIVERSITY OF SOUTHAMPTON UNITED KINGDOM</li><li>✚ Q-FREE ASA NORWAY</li><li>✚ CHALMERS TEKNISKA HOEGSKOLA AKTIEBOLAG SWEDEN</li><li>✚ ETRA INVESTIGACION Y DESARROLLO, S.A SPAIN</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.smartfreight.info/">http://www.smartfreight.info/</a>


<b>TÍTULO</b>	SMART AND EFFICIENT LOCATION, IDENTIFICATION, AND COOPERATION TECHNIQUES - SELECT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	DATALOGIC S.P.A
<b>FECHA INCIO</b>	2010-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2013-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3.91 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2.85 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The project focus on studying innovative solutions enabling high-accuracy detection, identification, and location of objects/persons equipped with small ultra-low power tags using a network of intelligent self-configuring radio devices. Network functionalities will be enhanced to include the detection and tracking of moving objects/persons without tags eventually present in the same area. To achieve this goal, several technologies such as radio frequency identification (RFID), ultra wideband backscattering modulation, time reversal, relaying and energy scavenging, and associated advanced algorithms, will be considered and partly or totally integrated in a demonstrator. This will require the design of multi-frequency/multi-technology tags for system-neutral identification along the use lifetime of a tag, based on advanced concepts in low-consumption chip and antenna design. Innovative techniques will be considered to improve the location accuracy, increase tag energy efficiency and extend system coverage by a mixture of progress in the system architecture, in the detection and tag activation techniques, and in the complexity-performance trade off of chip design. Special emphasis will be given to the analysis and design of green solutions by considering low complexity and low power tags through the exploitation of passive communication (without integrated tag batteries) as well smart cooperation strategies. Finally, single system components and the overall system performance will be validated through experimental characterization, hardware implementation, as well as simulation. Identification/detection reliability, tracking accuracy, power consumption will be amongst the major evaluation criteria. A wireless network integrating detection, identification, and location would lead to relevant improvements in the development of a wide range of advanced applications including logistics (package tracking) and supply chain management (SCM).</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V DEUTSCHLAND</li> <li> COMMISSARIAT A L ENERGIE ATOMIQUE ET AUX ENERGIES ALTERNATIVES FRANCE</li> <li> CONSORZIO NAZIONALE INTERUNIVERSITARIO PER LE</li> </ul>



	<p>TELECOMUNICAZIONI ITALIA</p> <p>✚ ASSOCIATION POUR LA RECHERCHE ET LE DEVELOPPEMENT DES METHODES ET PROCESSUS INDUSTRIELS - ARMINES FRANCE</p> <p>✚ CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES TECNICAS DE GIPUZKOA ESPAÑA</p> <p>✚ NOVELDA AS NORGE</p> <p>✚ ORIA POSLOVNE RESITVE DOO SLOVENIJ</p>
--	---

<b>TÍTULO</b>	STIMULATE SUSTAINABLE FREIGHT TRANSPORT SYSTEMS WITH LATIN AMERICAN COUNTRIES - ENABLE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CENTRE FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS
<b>FECHA INCIO</b>	2009-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0.50 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.50 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The primary aim of the proposed project ENABLE is to contribute to the external relations of EU with Latin American countries, specifically Argentina and Brazil, in the area of co-modal and intermodal freight transport. The project will stimulate sustainable freight transport systems with Latin American countries. In order to achieve this aim, the work plan of ENABLE entails inventories and surveys to obtain a sound picture of the situation of intermodal freight transport in Latin America; state-of-the-art reviews in Europe that will allow the identification of strengths and innovations of the European freight transport industry and research; and concrete roadmaps to facilitate their effective transfer to the target areas.</p> <p>Special attention will be paid to networking and partnership building actions that will strengthen the dialogue between Europe and Latin America, and foster international cooperation between the two geographical areas. A stakeholders Forum will be established in Latin America. Furthermore, Forum sessions, conferences and other dissemination actions will contribute to the visibility of the project results and engage the stakeholders of both sides in a fruitful dialogue. The partners of the project comprise a team that covers all disciplines that are essential and necessary for the successful implementation of the work plan.</p> <p>The two Latin American partners have a deep knowledge about the intermodal freight transport activities in their countries and the greater region, and they will play the role of agents in the knowledge transfer activities. The European partners are three of the most active organizations in the continent s intermodal freight transport activities. The consortium will be assisted by the European Intermodal Association (EIA) by engaging its extensive know-how in European innovations, as well as its members expertise and contacts in the Latin American intermodal transport society.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> TEKNOLOGIAN TUTKIMUSKESKUS VTT FINLAND</li> <li> UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES ARGENTINA</li> <li> FUNDACION DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA LA</li> </ul>

	<p>INVESTIGACION, PROMOCION Y ESTUDIOS COMERCIALES DE VALENCIAPORT ESPAÑA</p> <p> FUNDAÇÃO RICARDO FRANCO BRAZIL</p>
--	---

<b>TÍTULO</b>	STRENGTHENING THE INDUSTRIES COMPETITIVE POSITION BY THE DEVELOPMENT OF A LOGISTICAL AND TECHNOLOGICAL SYSTEM FOR SPARE PARTS THAT IS BASED ON ON-DEMAND PRODUCTION - DIRECTSPARE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	MATERIALISE NV
<b>FECHA INCIO</b>	2009-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	5,66 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	3,58 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The proposal offers a solution for the growing quantity of product types on the market requiring enormous warehouses to keep stock for spare parts, with corresponding high costs and complex logistics. This emerging problem is caused by the continuously decreasing product life time, decreasing time-to-market and increasing regulatory affairs. A solution is foreseen using Rapid Manufacturing (RM) technology, enabling economically viable, one-off manufacturing on demand.</p> <p>The full DirectSpare business model allows for manufacturers to rapidly produce only those spare parts that are required, at a location close to the equipment that needs to be repaired. This leads to the following advantages of DirectSpare and objectives of this project: Aiming at this way of spare part supply, companies (especially SME s) can keep or increase their competitive position. The step to introduce new products is made smaller because the compulsory spare parts supply becomes easier by the on-demand technology. This as alternative to stock supplied by high-volume production from low wage countries. Huge cost reduction can be achieved on stock warehousing, such as warehouse building space, part depreciation costs, warehouse energy (light, heat), storage of tools, and the high start up costs for conventional part manufacturing.</p> <p>Huge waste reduction as a large part of the stock will be destroyed in the end anyway because conventional volume manufacturing always exceeds the required quantity. Huge environmental profit as conventional manufacturing of small quantities requires relatively high energy resources. The decreasing product-life-cycle is not limited anymore by the corresponding warehouse characteristics. Local service providers ensure local (EU) employment. Before manufacture, a defect part will be improved to lengthen the spare parts life. The spare part can even be individualized for the specific user, usage and environment.</p>
<b>SOCIOS</b>	 SIEMENS AG GERMANY

 HEKSAGON MUHENDISLIK VE TASARIM AS TURKEY
 FLYING-CAM SA BELGIUM
 BPO NEDERLAND B.V. NETHERLANDS
 BPO INTERNATIONAL BV NETHERLANDS
 INSPIRE AG FUR MECHATRONISCHE PRODUKTIONSSYSTEME UND FERTIGUNGSTECHNIK SWITZERLAND
 EUROCOPTER SAS FRANCE
 BERENSCHOT BV NETHERLANDS
 EVONIK DEGUSSA GMBH GERMANY
 FCUBIC AB SWEDEN
 ARTIDOKSAN HIZLI IMALAT TEKNOLOJILERI SANAYI VE TICARET AS TURKEY
 BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT GERMANY
 EOS GMBH ELECTRO OPTICAL SYSTEMS GERMANY
 FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V GERMANY
 NEDERLANDSE ORGANISATIE VOOR TOEGEPAST NATUURWETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK - TNO NETHERLANDS



<b>TÍTULO</b>	SUPPLY CHAIN DEMAND FORECASTING BASED ON UNOBSERVED COMPONENTS MODELS - SCDFUC
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	LANCASTER UNIVERSITY
<b>FECHA INCIO</b>	2009-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	Undefined
<b>FINANCIACION</b>	0,083 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The Supply Chain Management depends importantly on the predictions accuracy in the most of industries. These predictions are provided by the Forecasting Support System (FSS) in order to make decisions regarding departments like Marketing, Finance, Inventory, Distribution, Logistic, Human Resources and purchasing. In fact, these predictions are usually based on the mixture of forecasting statistical techniques, current economic situation, experience of the managers and the way that the FSS gathers these concepts. Nonetheless, there are current evidences that suggest a non efficient use of these systems and so, high costs are associated to these prediction errors.</p> <p>The present project will accomplish a thoroughly investigation about the possible sources of this inefficient use of the FSS by means of a collaboration with the Lancaster University Management School (LUMS). Thus, the different ingredients which act on the FSS will be analyzed in order to suit the main objectives of the organization in the best way. Firstly, we will analyze the different statistical methods which are candidates to do the forecasting task. We will focus on the Unobserved Components models developed in a State-Space framework, where novel hybrid techniques which use discrete and continuous time domains will be assessed in combination with efficient recursive estimation techniques like Kalman Filter and Fixed Interval Smoothing. Secondly, a study about the influence of the current economic situation on our forecasts will be accomplished.</p> <p>This investigation will be carried out from a new point of view about the business cycle, where adaptive nonlinear techniques which come from the control literature will be used to allow us look into the time-varying behaviour of the business cycle frequency. Finally, all the aforementioned points will be gathered with the manager's judgement in an ideal Forecasting Support System.</p>
<b>SOCIOS</b>	Unknown



<b>TÍTULO</b>	SUPPORT ACTION FOR IMPLEMENTATION OF ERTRAC'S ROAD TRANSPORT RESEARCH PRIORITIES - SAFIER
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	AVL LIST GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2009-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1,50 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,50 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>SAFIER will build the strategies for implementing a step-change in the road transport sector - and more widely within the transport and energy sectors by providing the objective, consensus-based plans for the European Technology Platform ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council).</p> <p>Since 2002 ERTRAC has been an open forum for all relevant stakeholders in the road transport research. SAFIER provides common agreement on the scenarios for the sectors urban mobility, long-distant transport, road transport safety, environment and energy, global competitiveness and enabling technologies.</p> <p>The crucial contribution that ERTRAC made towards the establishment of the European Research Area and achieving the Lisbon goals addressing the 21st Century's key economic, technological, environmental and societal challenges for road transport will be continued. SAFIER will support the development of transport specific innovations that will deliver step changes into efficiency and cleanness in the next 20 years and beyond.</p> <p>SAFIER will lead to a radical change in the stimulation of the R&amp;D of breakthrough technologies and concepts for transport. The involvement of all relevant parties will consider new approaches and models for implementing the radically new solutions (both in technology and ways of thinking) that will overcome the key challenges and in particular to address the impact on, and of, climate change and overcoming energy dependency. This includes that topics such as urban mobility and long distance transport will be discussed in an integrated way with other transport modes. Industry and public authorities will use the outputs of SAFIER to shape their R&amp;D strategies to prioritise on areas of consensus and to coordinate research activities.</p> <p>SAFIER will demonstrate to decision makers that action is possible to address the climatic, energy, mobility, safety, and global</p>








	competitiveness challenges facing Europe.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ FORUM DES LABORATOIRES NATIONAUX EUROPEENS DE RECHERCHE ROUTIERE BELGIUM</li> <li>✚ CONCAWE IVZW BELGIUM</li> <li>✚ VOLKSWAGEN AG GERMANY</li> <li>✚ VALEO SA FRANCE</li> <li>✚ VOLVO TECHNOLOGY AB SWEDEN</li> <li>✚ RHEINISCH-WESTFAELISCHE TECHNISCHE HOCHSCHULE AACHEN GERMANY</li> <li>✚ UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS - UITP BELGIUM</li> <li>✚ POLIS - PROMOTION OF OPERATIONAL LINKS WITH INTEGRATED SERVICES, ASSOCIATION INTERNATIONALE BELGIUM</li> <li>✚ CENTRO RICERCA FIAT SCPA ITALY</li> <li>✚ EUROPEAN ROAD TRANSPORT TELEMATICS IMPLEMENTATION COORDINATION ORGANISATION S.C.R.L. BELGIUM</li> <li>✚ DELPHI AUTOMOTIVE SYSTEMS LUXEMBOURG SA LUXEMBOURG</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	SUPPORTING EU'S FREIGHT TRANSPORT LOGISTICS ACTION PLAN ON GREEN CORRIDORS ISSUES - SUPERGREEN
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS
<b>FECHA INCIO</b>	2010-01-15
<b>FECHA FIN</b>	2013-01-14
<b>PRESUPUESTO</b>	3.45 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2.63 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The purpose of SuperGreen is to promote the development of European freight logistics in an environmentally friendly manner. Environmental factors play an increasing role in all transport modes, and holistic approaches are needed to identify win-win solutions. SuperGreen will evaluate a series of green corridors covering some representative regions and main transport routes throughout Europe.</p> <p>The selected corridors will be benchmarked based on parameters and key performance indicators covering all aspects related to transport operations and infrastructure. Environmental issues and emissions, external-, infrastructure- and internal costs will be covered to get an overall and realistic picture. Based on this benchmarking, areas and candidates for improvement will be identified (i.e. bottlenecks). The next step will be to evaluate how green technologies may support improving the identified bottlenecks.</p> <p>Among the green technologies considered may be novel propulsion systems, alternative fuels, cargo handling technologies, new terminal technologies or novel concepts relevant for the multimodal green corridors. The benchmarking issue is an iterative process. Next, a similar process needs to be accomplished taking into consideration smarter utilisation of available information in the multimodal chain (ICT-flows). An analysis will be made on how this information can be utilised to achieve greener logistics along the green corridors (e.g. e-freight, Supply Chain Management (SCM), smarter planning, scheduling and tracking &amp; tracing).</p> <p>Based on these iterative benchmarks and evaluations, new R&amp;D within specific topics may be needed to improve the identified bottlenecks. Recommendations for future calls for R&amp;D proposals will be made. Last but not least, the project will review and assess the implications of alternative policy measures for green corridors, both at the local and the European level.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> PSA SINES - TERMINAIS DE CONTENTORES S.A. PORTUGAL</p> <p> NORSK MARINTEKNISK FORSKNING SINSTITUTT AS NORGE</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li> D'APPOLONIA SPA ITALIA</li><li> PORT AUTHORITY OF GIJON ESPAÑA</li><li> PROCTER &amp; GAMBLE EUROCOR N.V. BELGIË</li><li> VIA DONAU - ÖSTERREICHISCHE WASSERSTRASSEN-GESELLSCHAFT MBH ÖSTERREICH</li><li> MILJØSTIFTELSEN BELLONA NORGE</li><li> THE UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li><li> SCHENKER AG DEUTSCHLAND</li><li> CONSULTRANS S.A. ESPAÑA</li><li> SITO OY FINLAND</li><li> STRAIGHTWAY FINLAND RY. FINLAND</li><li> LLOYD'S REGISTER-FAIRPLAY RESEARCH SVERIGE</li><li> TES CONSULT LTD UKRAINE</li><li> TURKISH STATE RAILWAYS TURKEY NORGE</li><li> FINNISH MARITIME ADMINISTRATION FINLAND</li><li> SNCF FRET ITALIA ITALIA</li><li> VR-GROUP LTD FINLAND</li><li> HELLENIC SHORTSEA SHIPOWNERS ASSOCIATION HELLAS</li><li> TECHNISCHE UNIVERSITAET DORTMUNDDEUTSCHLAND</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.supergreenproject.eu/">http://www.supergreenproject.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	SUSTAINABLE KNOWLEDGE PLATFORM FOR THE EUROPEAN MARITIME AND LOGISTICS INDUSTRY - SKEMA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	ATHENS UNIVERSITY OF ECONOMICS AND BUSINESS-RESEARCH CENTER
<b>FECHA INCIO</b>	2008-06-16
<b>FECHA FIN</b>	2011-06-15
<b>PRESUPUESTO</b>	2,34 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,20 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	SKEMA aims to establish a Sustainable Knowledge Platform to be used by policy makers and stakeholder groups in the European Maritime and Logistics Industry. The SKEMA Knowledge Platform will contain a Knowledge Base that will be populated by Consolidation Studies and associated Periodic Studies and outputs from Thematic Activities addressing key challenges for the European maritime transport and logistics industry. In essence SKEMA will gather dispersed and unstructured information and will convert it into valuable knowledge. The SKEMA Knowledge Platform will become a key source of knowledge for European maritime transport and logistics stakeholders and will stimulate the development of a growing network of users representing business and public organisations who will contribute to its sustainable development.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ LONDON METROPOLITAN UNIVERSITY (GLOBAL POLICY INSTITUTE) UNITED KINGDOM</li> <li>✚ MARITIME ADMINISTRATION OF LATVIA. LATVIA</li> <li>✚ EBOS TECHNOLOGIES LTD CYPRUS</li> <li>✚ CENTRE FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS IN EUROPE NETHERLANDS</li> <li>✚ GÖTEBORGS UNIVERSITET SWEDEN</li> <li>✚ INLECOM SYSTEMS LTD UNITED KINGDOM</li> <li>✚ NAUTICAL ENTERPRISE CENTRE LTD IRELAND</li> <li>✚ ØRESUND UNIVERSITY (ØRESUND LOGISTICS) DENMARK</li> <li>✚ DUBLIN PORT COMPANY IRELAND</li> <li>✚ COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA SPAIN</li> <li>✚ IRISH EXPORTERS ASSOCIATION IRELAND</li> <li>✚ PORTEL SERVICIOS TELEMATICOS S.A. SPAIN</li> <li>✚ VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS FINLAND</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.skematransport.eu/">http://www.skematransport.eu/</a>







<b>TÍTULO</b>	SUSTAINABILITY AND EFFICIENCY OF CITY LOGISTICS - CITYLOG
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CENTRO RICERCHE FIAT SCPA
<b>FECHA INCIO</b>	2010-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	6.06 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	3.58 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The CITYLOG project proposal aims at increasing the sustainability and the efficiency of urban delivery of goods by means of an adaptive and integrated mission management and innovative vehicle solutions. Three action domains have been identified to improve today s city logistic system: - logistic-oriented telematics services are expected to give a decisive contribution to improve mission planning processes by utilizing optimized routing and drivers support systems.</p> <p>Towards the final customers, tracking and communication capabilities need to be deployed to reduce the number of unsuccessful deliveries; - vehicle technologies represent a key factor to increase the operational flexibility of lorries and vans. It means that the vehicles shall be able to support different mission profiles, and thus reduce the number of vehicles needed for the tasks. In other words, what should be achieved is the interoperability among the vehicles, especially in terms of load unit handling; - innovative load units need to be carefully designed to operate, similar to the vehicles, in different missions. Therefore, a re-configurable internal layout will enable different uses either as simple container or mobile pack station (BentoBox concept). In the latter case, the goal is the de-synchronization of the delivery process between operators and final customers in order to reduce the number of non-successful deliveries.</p> <p>The innovative approach of CITYLOG will lead to decrease the number of delivery vehicles and optimize the use of delivery trucks in urban areas, while resulting in an increased quality of services. From the logistics operator point of view the groundbreaking CITYLOG solutions and technologies are of highest interest due to the increased energy efficiency and quality of services</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> MIZAR AUTOMAZIONE SPA ITALIA</li> <li> PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG. DEUTSCHLAND</li> <li> FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V DEUTSCHLAND</li> <li> NAVTEQ B.V. NEDERLAND</li> <li> EUROPEAN ROAD TRANSPORT TELEMATICS</li> </ul>

	<p>IMPLEMENTATION COORDINATION ORGANISATION S.C.R.L. BELGIË</p> <p>✚ NEDERLANDSE ORGANISATIE VOOR TOEGEPAST NATUURWETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK - TNO NEDERLAND</p> <p>✚ VOLVO TECHNOLOGY AB SVERIGE</p> <p>✚ TNT GLOBAL EXPRESS SPA ITALIA</p> <p>✚ SENATSVERWALTUNG FUR STADTENTWICKLUNG DEUTSCHLAND</p> <p>✚ LOGISTICNETWORK CONSULTANTS GMBH DEUTSCHLAND</p> <p>✚ REGIONE PIEMONTE. ITALIA</p> <p>✚ IVECO S.P.A. ITALIA</p> <p>✚ CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO PER L'OTTIMIZZAZIONE E LA RICERCA OPERATIVA - ICOOR ITALIA</p> <p>✚ EUROPLATFORMS GEIE BELGIË</p> <p>✚ COMMUNAUTE URBAINE DE LYON FRANCE</p> <p>✚ LAB S.R.L.ITALIA</p> <p>✚ INTERFACE TRANSPORT FRANCE</p>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.city-log.eu">www.city-log.eu</a>




<b>TÍTULO</b>	TRACKING AND SECURITY SYSTEM WITH BUILT-IN ENERGY GENERATION FOR CONTAINERS - TRACKBOX
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	XEPTO AS
<b>FECHA INCIO</b>	2009-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-05-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1.47 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.12 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Approximately 90% of the world's cargo moves in containers and there are 15 million shipping-containers in circulation which provide for approximately 250 million moves per year. More than 60 million containers are handled in the main EU ports alone. These containers are forwarded by rail, sea or road transport. The transport sector provides more than ten million jobs and generates 10% of EU wealth measured by gross domestic product (GDP), equivalent to about one trillion Euros a year. Huge savings can be made for the SMEs in the transport sector by securing delivery time and place, improving the capacity utilization of containers and reducing theft. A project focusing on electronic container security demonstrated savings of \$378 to \$462 per container per shipment due to improved monitoring of container movement and tampering attempts.</p> <p>The idea is to develop a tracking and security system with energy source and energy generation to be retrofitted in containers to enable tracking and security independently of fixed check point installations and satellite navigation systems. The supply chain will enjoy benefits from lower shrinkage and increased efficiency.</p> <p>The system will meet demands for increased security in the supply chain and provides location information and protection against crime. The system will increase security against terrorist attacks as it will sense and report tampering attempts before arriving to any crowded place and the container can be halted to reduce potential impacts. The aim of the project is to develop a system utilizing a combination of commercial transmitters and cell phone base stations for low power, low cost positioning. The navigation will be based on signal parameters and IDs from commercial transmitters and GSM base stations combined with information in a central data base. Obtaining the position of a GSM base station from the operator is expensive so a clever algorithm is our key element to establish our own data base of coordinates.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> NOR-TEK TEKNOLOGISENTER AS NORGE</p> <p> AINOOUCHAOU PLIROFORIKIS AE HELLAS</p>





	<ul style="list-style-type: none"><li> ARBEL ELECTRONICS LTD UNITED KINGDOM</li><li> SC. REEL-PLANTEC SRL ROMANIA</li><li> BRING LOGISTICS AS NORGE</li><li> HASWELL MOULDING TECHNOLOGIES LTD UNITED KINGDOM</li></ul>
--	---

<b>TÍTULO</b>	TRANSPORT EU-WESTERN BALKAN NETWORK FOR TRAINING, SUPPORT AND PROMOTION OF COOPERATION IN FP7 RESEARCH ACTIVITIES - TRANSBONUS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	APPLIED RESEARCH AND COMMUNICATIONS FUND
<b>FECHA INCIO</b>	2009-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,48 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,48 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The overall objective of this project is to improve and promote closer Scientific and Technological (S&amp;T) cooperation opportunities between Europe and the Western Balkan Countries (WBCs) in the area of Surface Transport. The project seeks to establish an EU-Balkan Transport network of researchers and universities among these countries in order to improve and/or enlarge the research capacity of Western Balkan centres of competence in transport in terms of improving their research programs, and scientific and technical human resources.</p> <p>The project aims to fulfill the following specific goals:  Identifying the existing capacities and specific needs of surface transport researchers in the Western Balkan countries in terms of FP7 funding opportunities;</p> <p>Training and support in FP7 knowledge and best practices. Enhance the readiness of Balkan transport research community to participate in the European RTD programmes (FP7).  Setting up a matching tool - Project Lab - supporting the creation and preparation of efficient and innovative project proposals;  Implementing expert study visits between the WBC partners and EU partners in order to expand the scientific relationships and networking between the two regions;</p> <p>Stimulating various partnering schemes and national collaboration between researchers and industry in the surface transport sector in the Balkan region.</p> <p>Expected activities and tangible results of this project will include, among others: a Roadmap for research capacities and funding opportunities in WBCs transport research, 150 researchers informed and stimulated towards FP7, a database with 100 R&amp;D results, 10 national idea generation events (2 per each WBC + Bulgaria), 50 new project proposal ideas and 5 events in the Balkan countries linking transport researchers and industry.</p>

<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ UNIVERZITET U KRAGUJEVCU MASINSKI F AKULTET KRALJEVO SERBIA</li><li>✚ INTEGRATED RESOURCES MANAGEMENT (IRM) COMPANY LIMITED MALTA</li><li>✚ UNIVERSITETI POLITEKNIK I TIRANES ALBANIA</li><li>✚ AUTOMOTIVE CENTER CENTAR ZA VOZILA, SARAJEVO BOSNIA AND HERZEGOVINA</li><li>✚ HIGHER SCHOOL OF TRANSPORT - TODOR KABLESHKOV BULGARIA</li><li>✚ SS CYRIL AND METHODIUS UNIVERSITY - FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING, MACEDONIA</li><li>✚ THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA</li><li>✚ FOUNDATION FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS GREECE</li><li>✚ SENTERNOVEM NETHERLANDS</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.transbonus.net">http://www.transbonus.net</a>

<b>TÍTULO</b>	TRANSFERABILITY OF URBAN LOGISTIC CONCEPTS AND PRACTICES FROM A WORLDWIDE PERSPECTIVE – TURBLOG_WW
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	TIS PT, CONSULTORES EM TRANSPORTES, INOVACAO E SISTEMAS, SA
<b>FECHA INCIO</b>	2009-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	1.19 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.87 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>TURBLOG_WW is designed from a complementary perspective for the work that is being promoted at the EU level by addressing urban logistics from a wider (geographical) perspective, focusing upon a worldwide level (in general) and on Brazil and Peru (in particular). Our main goal is to extend, expand and transfer the existent knowledge to other countries and thus effectively contribute for the overall objective of extending the research and knowledge dissemination between EU and Latin America.</p> <p>For that, the project will act as a coordination platform, gathering the experience to identify, generate and assess best practice solutions on urban freight initiatives, through the conduction of a set of case studies (which will be undertaken to identify best practices and to assess the lasting effects and impacts of previously projects and tools and to compare experiences between Europe, Latin America, Asia and Africa) and the promotion of workshops and site visits, based on which it is aimed to facilitate the exchange of information, raise awareness, disseminate and assess the potential to transfer and promote research results at the national, European and intercontinental levels. To ensure the accomplishment of that objective, TURBLOG_WW is organized along the following main lines: Network Coordination, Selected case studies, Business concepts and business models, Transferability, Urban logistic guidelines, Thematic workshops and Overall dissemination activities.</p> <p>Overall the core mission of TURBLOG_WW and its role in EU research can be synthesized as to put together past urban logistics experiences, analyse them carefully, extract and disseminate valuable information, supporting ongoing and future related initiatives and contribute to its transferability to Brazilian and Peruvian contexts (and through that for the social inclusion and regional integration in Latin America countries).</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> UNIVERSITY OF LEEDS UNITED KINGDOM</li> <li> INOVAMAI S - SERVICOS DE CONSULTADORIA EM INOVACAO TECNOLOGICA S.A. PORTUGAL</li> <li> NEA TRANSPORTONDERZOEK EN - OPLEIDING BV</li> </ul>

	<p>NEDERLAND</p> <p>✚ TIS.BR CONSULTORES EM TRANSPORTES INOVAÇÃO E SISTEMAS LTDA. BRAZIL</p> <p>✚ EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A. BRAZIL</p> <p>✚ UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA PERU</p>
<b>WEB PROYECTO</b>	<p><a href="http://turblog.eu/">http://turblog.eu/</a></p>

<b>TÍTULO</b>	TRANSIT VIA INNOVATIVE GATEWAY CONCEPTS SOLVING EUROPEAN-INTERMODAL RAIL NEEDS - TIGER
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CONSORZIO PER LA RICERCA E LO SVILUPPO DI TECNOLOGIE PER IL TRASPORTO INNOVATIVO
<b>FECHA INCIO</b>	2009-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2012-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	13.59 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	08.63 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The recent EU Commission paper on the establishment of a Primary European Rail Freight Network is the confirmation that Europe wants to develop a long term freight sustainable mobility. Infrastructure investments are costly and take long time to come to fruition. Hence force the need to adopt a realistic mid term strategy for developing the use of freight trains to bridge the gap up to when the new infrastructure investments will be completed delivering the much needed capacity. These goals can be achieved by removing over time the conflict on the same rail tracks between freight and passengers by developing corridors oriented to freight and extracting the best productivity from each available modality or from the combination of them.</p> <p>The TIGER project Rationale is driven by the European need of achieving a greater degree of effectiveness, efficiency and competitiveness on the Rail Freight Network. This is now perceived as being key for a more sustainable freight mobility. The reduction of road congestion, accidents, emission on the atmosphere and the negative effects on climate changes are leading to a safer and better environment for improving the quality of life of European citizens. In particular the recent breaks in trends in global trades brought about by EU enlargement and by the enormous traffic flows with the Far- East and South East Asia, handled by giant container vessels, have highlighted the impossibility of road modality of sustaining by its own the future European need of freight mobility. Port congestion has become a common feature both in the North and South of Europe to the extent that only a new distribution system to/from ports to inland destinations based on industrial intermodal shuttle trains represents the solution of this problem.</p> <p>The challenge in TIGER is therefore to provide a solution to EU ports and road congestion reaching inland European destinations in an industrial and effective way leading to sustainable mobility</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> INTERPORTO BOLOGNA SPA ITALIA</li> <li> UNION DES INDUSTRIES FERROVIAIRES EUROPEENNES - UNIFE BELGIË</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ HAMBURG PORT AUTHORITY DEUTSCHLAND</li><li>✚ RETE FERROVIARIA ITALIANA ITALIA</li><li>✚ NEWOPERA AISBL BELGIË</li><li>✚ REGIONE LIGURIA ITALIA</li><li>✚ TRANSPORTES FERROVIARIOS ESPECIALES, S.A. ESPAÑA</li><li>✚ EUROGATE GMBH &amp; CO. KGAA, KG DEUTSCHLAND</li><li>✚ ITALCONTAINER SPA ITALIA</li><li>✚ SO.GE.MAR. SOCIETA GENERALE MAGAZZINI RACCORDATI INTERPORTO SP ITALIA</li><li>✚ HACON INGENIEURGESELLSCHAFT MBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ DEUTSCHE UMSCHLAGGESELLSCHAFT SCHIENE-STRASSE MBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.DEUTSCHLAND</li><li>✚ KOMBIVERKEHR DEUTSCHE GESELLSCHAFT FUR KOMBINIERTEN GUTERVERKEHR MBH &amp; CO KG DEUTSCHLAND</li><li>✚ TERMINAL SAN GIORGIO SRL ITALIA</li><li>✚ TRENITALIA SPA. ITALIA</li><li>✚ RIVALTA TERMINAL EUROPA SPA ITALIA</li><li>✚ ELOG EUROPEAN FREIGHT CAR LOGISTICS AG SVIZZERA</li><li>✚ AUTORITA PORTUALE DI GENOVA ITALIA</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.tigerproject.eu/">http://www.tigerproject.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	VISION AND ACTION PLANS FOR EUROPEAN FREIGHT TRANSPORT UNTIL 2050 - FREIGHTVISION
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	AUSTRIATECH - GESELLSCHAFT DES BUNDES FÜR TECHNOLOGIEPOLITISCHE MASSNAHMEN
<b>FECHA INCIO</b>	2008-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-02-28
<b>PRESUPUESTO</b>	2,86 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,00 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>In the next years and decades the European Union need to act on the following global challenges: How to ensure and increase economic growth whilst also reduce environmental emissions (mainly Co2) and dependence on fossil energy, when freight transport demand (in terms of transport performance) is expected to increase by around 50% between 2000 and 2020 in the EU-25 (Project ASSESS Final Report, 2005). In addition the transport sector faces the challenges to reduce accidents and to avoid congestion and other negative impacts on the environment and population.</p> <p>A lot of different stakeholder groups have created their proposals to achieve sustainable freight transport. Most of them address only part of the problem or focus on only one aspect of a solution. Following this advice leads to sub optimisation and less efficient solutions. A holistic approach is needed integrating all aspects of the problem (infrastructure, vehicles, fuels, interoperability etc.) and all types of criteria in the solution (research, technologies, policies and pricing). FREIGHTVISION will therefore: - Develop a long-term vision and robust and adaptive action plans both for transport and technology policy for sustainable long-distance freight transport, - which are supported as much as possible by the relevant stakeholders.</p> <p>To develop a vision and action plans we need to perform the following tasks: analyzing transport policy, technology development, and mega trends with regard to long-distance freight transport; integrating them into do-nothing forecasts, developing scenarios how to reach a desirable future and defining for this the vision and action plans. To achieve stakeholders support for the vision and action plans a FORESIGHT process will be implemented. For this purpose the FREIGHTVISION Forum will be established, involving representatives from the Advisory Councils, ERANET (Transport and Road), ministries, infrastructure operators, industries and lobbying organization.</p>
<b>SOCIOS</b>	 INSTITUTE OF COMMUNICATION AND COMPUTER SYSTEMS GREECE



	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ TECHNICAL UNIVERSITY OF DENMARK DENMARK</li><li>✚ EGIS MOBILITÉ FRANCE</li><li>✚ PROGTRANS AG SWITZERLAND</li><li>✚ TETRAPLAN A/S DENMARK</li><li>✚ MOBYCON BV NETHERLANDS SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUS FINLAND</li><li>✚ TRANSVER GMBH GERMANY</li><li>✚ VIENNA UNIVERSITY OF ECONOMICS AND BUSINESS ADMINISTRATION AUSTRIA</li><li>✚ CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE CZECH REPUBLIC</li><li>✚ TSB INNOVATIONSAGENTUR BERLIN GMBH / FORSCHUNGS- UND ANWENDUNGSVERBUND VERKEHRSSYSTEMTECHNIK BERLIN GERMANY</li><li>✚ THE CHANCELLOR, MASTERS AND SCHOLARS OF THE UNIVERSITY OF OXFORD UNITED KINGDOM</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.freightvision.eu/">http://www.freightvision.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	VISION FOR INNOVATIVE TRANSPORT - VIT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	I.LOG INIZIATIVE LOGISTICHE SRL*
<b>FECHA INCIO</b>	2008-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-11-30
<b>PRESUPUESTO</b>	1.54 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.10 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The VIT project (Vision for Innovative Transport) is about the development of computer vision technologies for an innovative system for intermodal shipment of containers and swap bodies named Metrocarga. Currently containers are only shipped by complete trains from point A to point B, because they loaded vertically, which cannot be done on the regular railway track under the electric feeding line.</p> <p>Trains must be shunted to loading yards using diesel traction, loaded, brought back to the electrified line with diesel locomotives, have the electric locomotive attached and the brakes checked. These operations are time consuming and costly. Metrocarga loads and unloads trains horizontally on the regular railway track in less than an hour. In the Metrocarga vision a network of terminals, connected by scheduled freight trains, will be set up all over the European territory. Containers will be transferred from one train to another, as it happens to passengers, and carried by lorry to their final destination. In the next few years 8-10% of current long distance road traffic can be transferred to rail, with comparable delivery time and lower costs.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ IMAVIS SRL ITALIA</li> <li>✚ MOLINARI RAIL AG SVIZZERA</li> <li>✚ SYSTEMS NAVIGATOR CONSULTANTS BV NEDERLAND</li> <li>✚ UNIVERSITY OF DUNDEE UNITED KINGDOM</li> <li>✚ UNIVERSITA DEGLI STUDI DI GENOVA ITALIA</li> <li>✚ WITT INDUSTRIELEKTRONIK GMBH DEUTSCHLAND</li> <li>✚ SPEED POLAND SPOLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA POLSKA</li> <li>✚ SAT SIMULATIONS- UND AUTOMATIONS-TECHNOLOGIE AG DEUTSCHLAND</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.vitproject.eu/">http://www.vitproject.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	WIDE SCALE NETWORK OF E-SYSTEMS FOR MULTIMODAL JOURNEY PLANNING AND DELIVERY OF TRIP INTELLIGENT PERSONALIZED DATA - WISETRIP
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	HELLENIC TELECOMMUNICATIONS & TELEMATICS APPLICATIONS COMPANY
<b>FECHA INCIO</b>	2008-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-07-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2,14 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,44 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Mobility and demand trends of tourism, travel and citizen transport need data from various transportation actors for information and route guidance. Getting the right information is complex and must consider all alternatives and special factors like time and cost related user preferences, number of hops, and other. Moreover, information about dynamic conditions (delays, traffic, and weather) that affect the trip are also necessary for the user on time.</p> <p>Existing systems are providing such services at a single transport level, but the combination of multi-level (urban and interurban) information at wider scale and the delivery of dynamic personalized data has not been addressed. Complexity arises when either city/nation or transport network system boundaries have to be crossed, to form a path that includes destinations, intermediaries, transit points, types of moves and changes of transport mode. This project aims to co-ordinate systems which provide journey planner services to cooperate and form complex answers, produce real-time personalized information and deliver it at crucial points during the trip. The project will: - Design/implement a network of interconnected Journey Planner systems to combine urban and Long-Distance Transport information services.</p> <p>This will be a Wide-Scale Journey Planner that unifies multimodal transport data and provides a one-stop-shop for complex answers combining all involved means.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Define a uniform information delivery service with personalized features via multiple devices for information push and pull. Personalization will be achieved with rule-based processing of the data based on a trip cycle model and personal editable preferences.</li> <li>➤ Combine information delivery with transactioning for personalized needs including booking &amp; payment, definition of alert rules and profiles for automated suggestions on selected</li> </ul>

	<p>trips and frequent traveler profiles.</p> <p>➤ Demonstrate the service. A demonstrator is envisaged to cover at least 3 countries.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ MEMEX S.R.L. ITALY</li> <li>✚ ANGUS TRANSPORT FORUM UNITED KINGDOM</li> <li>✚ ATHENS UNIVERSITY OF ECONOMICS AND BUSINESS - RESEARCH CENTER GREECE</li> <li>✚ BPV - BERATUNG UND PLANUNG IM VERKEHRSWESEN GMBH GERMANY</li> <li>✚ YONG LING ELECTRONICS LTD CHINA</li> <li>✚ HANGZHOU CITY TRANSPORTATION RESEARCH CENTRE CHINA</li> <li>✚ TIELIIKELAITOS FINLAND</li> <li>✚ Mobisoft OY FINLAND</li> <li>✚ ATAF SPA ITALY</li> <li>✚ THE UNIVERSITY COURT OF THE UNIVERSITY OF ABERDEEN UNITED KINGDOM</li> <li>✚ ETRA INVESTIGACION Y DESARROLLO SA SPAIN</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<p><a href="http://www.wisetrip-eu.org/">http://www.wisetrip-eu.org/</a></p>

## Proyectos 6º Programa Marco (FP6)

<b>TÍTULO</b>	BEHAVIORAL MODELLING AND SIMULATION OF CONGESTED TRAFFIC - MASCOT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	TECHNION - ISRAEL INSTITUTE OF TECHNOLOGY
<b>FECHA INCIO</b>	2006-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2007-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,08 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,08 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Microscopic traffic simulation, which captures traffic phenomena through detailed representation of individual drivers and their behaviour, is increasingly being recognized as an important tool for traffic analysis. In recent years, the emergence of intelligent Transportation Systems (ITS) applications has further stressed the importance of microscopic traffic simulation. Explicit and detailed modelling of the behaviour of individual drivers, allows the simulation to be used to study not only traditional traffic engineering problems but also traffic impacts, such as safety analysis, energy consumption and air pollution.</p> <p>The fidelity of microscopic traffic simulation results heavily depends on the quality of the driving behaviour models it uses. However, there are significant gaps in the ability of current driving behaviour models to replicate the behaviour of real-world drivers. The purpose of this project is to develop, test and implement new driving behaviour models that enable development of microscopic simulators. The following major tasks will be performed:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Use of rigorous statistical methods to specify and estimate advanced driving behaviour models. These models will improve the performance of simulation models for current applications and expand the range of applications for which the models can be used.</li> <li>➤ Implement the new models within a traffic simulator, and validate it against real-world traffic data.</li> <li>➤ Demonstrate the improved capabilities of the traffic simulator that implements the new driving behaviour models by application to a real-world problem.</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	BEST URBAN FREIGHT SOLUTIONS II - BESTUFS II
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	PTV Planung Transport Verkehr AG
<b>FECHA INCIO</b>	2004-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2,82 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,50 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>BESTUFS II CA is a follow-up initiative of the thematic network BESTUFS and aims to maintain and expand an open European network between urban freight transport experts, user groups/associations, ongoing projects, the relevant European Commission Directorates and representatives of national, regional and local transport administrations and transport operators in order to identify, describe and disseminate best practices, success criteria and bottlenecks with respect to City Logistics. Overall, BESTUFS II will further identify the problems and the requirements of the cities as well as of all private actors involved in urban freight and will maintain the environment for establishing policy as well as research recommendations. The most relevant and helpful findings promoted in BESTUFS II in form of guides for actors in medium sized cities together with national seminars organized in 22 countries will undoubtedly be suitable for many actors and many cities within Europe.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ INSTITUT DES SCIENCES DE L`HOMME FRANCE</li> <li>✚ CENTRUM DOPRAVNIHO VYZKUMU. CZECH REPUBLIC</li> <li>✚ TRANSMAN CONSULTING FOR TRANSPORT SYSTEM MANAGEMENT LTD. HUNGARY</li> <li>✚ RAPP TRANS SWITZERLAND</li> <li>✚ THE UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li> <li>✚ NEA TRANSPORT RESEARCH AND TRAINING. NETHERLANDS</li> <li>✚ UNIVERSITY OF WESTMINSTER. UNITED KINGDOM</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.bestufs.net/">http://www.bestufs.net/</a>

<b>TÍTULO</b>	BRENNER RAIL FREIGHT ACTION STRATEGY AIMED AT ACHIEVING A SUSTAINABLE INCREASE OF INTERMODAL TRANSPORT VOLUME BY ENHANCING QUALITY, EFFICIENCY, AND SYSTEM TECHNOLOGIES - BRAVO
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	KOMBICONCONSULT GMBH
<b>FECHA INICIO</b>	2004-05-17
<b>FECHA FIN</b>	2007-05-16
<b>PRESUPUESTO</b>	17,81 millones de Euros
<b>FINANCIACION</b>	4,48 millones de Euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The BRAVO Project has been conceived to meet the challenges set by the increasing demand on logistic systems, railways liberalization, lack of efficiency in inter-modal transport, congestions and infrastructural bottlenecks on major transport routes in Europe. The objective is to develop and demonstrate an action strategy on rail freight and inter-modal railroad services. BRAVO will lay foundations for achieving a significant and sustainable increase in inter-modal volume on the Brenner corridor, but it shall also be designed as a blueprint applicable to other pan-European freight corridors.</p> <p>The primary strategic aim of BRAVO, i.e. the elaboration of a Brenner Corridor Action Strategy, composes of the following scientific and technological objectives:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Development of a coherent corridor management scheme enabling open access</li> <li>➤ Blueprint for an interoperable rail traction scheme involving multi-current locomotives</li> <li>➤ Development of an EDP-supported quality management system</li> <li>➤ Development of an advanced customer information system generating estimated-time-of-availability info Scheme on extended &amp; innovative inter-modal services</li> <li>➤ Prototype on innovative inter-modal technology to capture conventional semi-trailers for unaccompanied inter-modal transport</li> <li>➤ Infrastructure development scheme for pre-Brenner-base-tunnel era.</li> </ul> <p>The project includes 6 demonstrations validating RTD results. All objectives set for this project are considered as a most important</p>




	<p>prerequisite to ensure the achievement of following overall objectives on the Brenner corridor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ enhancing the quality and efficiency of inter-modal services thus inducing an increased customer retention;</li> <li>➤ developing and demonstrating innovative system technologies suitable for broadening the inter-modal market base;</li> <li>➤ raising awareness of the benefits of inter-modal services towards forwarders and shippers;</li> <li>➤ ensuring an increase of inter-modal transport volume on the Corridor by 50%</li> </ul>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ ÖKOMBI Österreichische Gesellschaft für den kombinierten Verkehr Ges.m.b.H. &amp; Co. KG AUSTRIA</li> <li>✚ Österreichische Bundesbahnen AUSTRIA</li> <li>✚ LOKOMOTION GESELLSCHAFT FÜR SCHIENENTRAKTION MBH GERMANY</li> <li>✚ KOMBIVERKEHR DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR KOMBINIERTEN GÜTERVERKEHR MBH &amp; CO KG GERMANY</li> <li>✚ UNION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE BELGIUM</li> <li>✚ HELLAS TRANSPORT SHIPPING INTERNATIONAL TRANSPORT SA GREECE</li> <li>✚ RAILION DEUTSCHLAND AG GERMANY</li> <li>✚ CEMAT COMBINED TRANSPORT MANAGEMENT AND TRANSPORTATION SPA ITALY</li> <li>✚ FERRIERE CATTANEO S.A. SWITZERLAND</li> <li>✚ INTERPORTO BOLOGNA S.P.A. ITALY</li> <li>✚ HACON INGENIEURGESELLSCHAFT GERMANY</li> <li>✚ TRENITALIA CARGO S.P.A. ITALY</li> <li>✚ RAIL TRACTION COMPANY SPA ITALY</li> <li>✚ DARMSTADT UNIVERSITY OF TECHNOLOGY GERMANY</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://www.bravo-project.com/home/index.shtml">http://www.bravo-project.com/home/index.shtml</a></p>



<b>TÍTULO</b>	BUILDING RADIO FREQUENCY IDENTIFICATION SOLUTIONS FOR THE GLOBAL ENVIRONMENT - BRIDGE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	GS1 AISBL
<b>FECHA INCIO</b>	2006-07-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-08-31
<b>PRESUPUESTO</b>	12.89 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	7.50 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The implementation of RFID and EPCglobal standard solutions is hindered by a number of technical, social and educational constraints. The objective of the BRIDGE project is to research, develop and implement tools to enable the deployment of EPCglobal applications in Europe.</p> <p>The BRIDGE project consists of a series of business oriented clusters, technical development clusters and horizontal activities. The Business clusters will identify the business opportunities, analyse the requirements, establish the business case, map the requirements with the available technologies and standards, identify problem areas that should be researched. They will perform pilots and implementation, evaluate the results and issue application guidelines for using the technology in their particular business context.</p> <p>The technical development clusters will perform the research based on the needs expressed by the business clusters. They will address technical issues as well as organisational and policy issues. The result of their work will be provided to the business groups to enable pilots and implementations. A series of horizontal activities will provide training, dissemination and exploitation services, enabling the adoption of the technology on a large scale in Europe for the sectors addressed by BRIDGE and beyond.</p> <p>This project will deliver outstanding hardware and software components that will meet the requirements of Users. Concrete experiments will be carried out to validate the technology, to study the impact in real-life situations and to re-engineer business processes in a most efficient way.</p> <p>The deliverable will be widely disseminated throughout Europe by the GS1 organisations whose membership are primarily composed of SMEs and will have significantly improved supply-chain processes and hence European competitiveness.</p>

<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ THE CHANCELLOR, MASTERS AND SCHOLARS OF THE UNIVERSITY OF CAMBRIDGE. UNITED KINGDOM</li><li>✚ TECHNISCHE UNIVERSITAET GRAZ. ÖSTERREICH</li><li>✚ EIDGENÖSSISCHE TECHNISCHE HOCHSCHULE ZÜRICH. SUISSE</li><li>✚ IDA CENTRE S.L. ESPAÑA</li><li>✚ FROSTREAM LIMITED. UNITED KINGDOM</li><li>✚ COSTRUZIONI APPARECCHIATURE ELETTRONICHE NUCLEARI C.A.E.N. - SOCIETA' PER AZIONI. ITALIA</li><li>✚ FUDAN UNIVERSITY. CHINA</li><li>✚ ARTICLE NUMBERING CENTER OF CHINA (ANCC, GS1 CHINA). CHINA</li><li>✚ CONFIDEX LTD. FINLAND</li><li>✚ UPM RAFLATAC OY. FINLAND</li><li>✚ GS1 FRANCE SARL. FRANCE</li><li>✚ BENEDICTA SAS. FRANCE</li><li>✚ COSG SAS. FRANCE</li><li>✚ GARDEUR AG. DEUTSCHLAND</li><li>✚ SAP AG. DEUTSCHLAND</li><li>✚ GS1 GERMANY GMBH. DEUTSCHLAND</li><li>✚ KAUFHOF WARENHAUS AG. DEUTSCHLAND</li><li>✚ INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA. POLSKA</li><li>✚ AT4 WIRELESS, S.A.. ESPAÑA</li><li>✚ ASOCIACION ESPANOLA DE CODIFICACION COMERCIAL. ESPAÑA</li><li>✚ UNIVERSITAT POLITECNICA DE CATALUNYA. ESPAÑA</li><li>✚ SONY SUPPLY CHAIN SOLUTIONS (EUROPE) B.V. NEDERLAND</li><li>✚ MELIOR SOLUTIONS LIMITED. UNITED KINGDOM</li><li>✚ NESTLE UK LTD. UNITED KINGDOM</li><li>✚ GS1 UK LIMITED. UNITED KINGDOM</li><li>✚ VERISIGN UK LTD. UNITED KINGDOM</li><li>✚ DOMINO UK LIMITED. UNITED KINGDOM</li><li>✚ BRITISH TELECOMMUNICATIONS PUBLIC LIMITED COMPANY*. UNITED KINGDOM</li><li>✚ NORTHLAND GMBH. ÖSTERREICH</li></ul>
---------------	--

<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.bridge-project.eu/">http://www.bridge-project.eu/</a>
---------------------	---

<b>TÍTULO</b>	CENTRAL EUROPEAN NETWORK FOR LOGISTICS COMPETENCE - CENTRAL LOCO
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA
<b>FECHA INCIO</b>	2005-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2007-05-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,8 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,8 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The aim of the CENTRAL LOCO project is to promote dissemination and exploitation of the results of RTD projects of the 5th and 6th Framework Programmes among the enterprises and research units operating in the Central-European logistics and transport sector. With this general goal in mind, through its 24 months duration, CENTRAL LOCO will provide one conference and 3 practical workshops in four different countries of the region. The events will be addressing the aspects of the logistics and intermodal transport problems that are most relevant to the Partners. Web pages concerning the issues touched during the conference and 3 workshops in four Central-European Countries will be created supporting the implementation of integrated different transport modes. The web pages will provide access to all relevant materials both in English and in national languages. Regular newsletters in English and in national languages will be issued and emailed to all interested companies, business support organizations, researchers and public institutions operating in the logistics sector. After each year of CENTRAL LOCO duration, collected newsletters will also be issued and emailed. The attention will be devoted to collaboration with the winning Projects of the FP6-Transport calls, whose progress will be communicated to the research communities and logistics and transport industries of Central-European countries in their national languages. The CENTRAL LOCO network will harmonize activities in the CEECs area and help companies from those countries to implement the recommendations and to support the aims outlined in WHITE PAPER `European transport policy for 2010 : time to decide ` concerning re-balancing and integrating different transport modes</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> KOEZLEKEDESTUDOMANYI INTEZET KOEZHASZNU TARSASAG - INSTITUTE FOR TRANSPORT SCIENCES HUNGARY</li> <li> CENTRUM DOPRAVNIHO VYZKUMU CZECH REPUBLIC</li> <li> VYSKUMNY USTAV DOPRAVNY - TRANSPORT RESEARCH INSTITUTE SLOVAKIA</li> </ul>





<b>TÍTULO</b>	CONCEPTS TO REDUCE ENVIRONMENTAL IMPACT AND ATTAIN OPTIMAL TRANSPORT PERFORMANCE BY INLAND NAVIGATION - CREATING
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	STICHTING PROJECTEN BINNENVAART
<b>FECHA INCIO</b>	2004-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-02-29
<b>PRESUPUESTO</b>	4,45 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,65 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>CREATING will boost the overall performance of inland navigation transport by multidisciplinary RTD activities and by integrating previous project results in innovative vessel concepts focused on logistics, emission reduction, safety and efficiency: New Intermodal Concepts for innovative transport concepts, aiming at niche markets. RTD activities include innovative new vessel concepts with optimised logistic performance, with implementation of results from the supporting RTD on emissions, safety and efficiency. The new vessel concepts will be assessed on their logistic, economic, environmental and safety performance, including comparison to other transport modes. Emissions RTD concentrates on fuel economy by reduction of hull resistance, innovative propulsion systems and energy management, including future application of fuel cells in inland navigation. Other topics include reduction of wastewater, dust and gasses. Safety RTD concentrates on safety analysis of external risk and causes of accidents, as well as on safety measures aboard, including both innovative constructions and navigational and operational aspects. Integration and dissemination of results The results and potential improvements will be disseminated widely, not only by the great number of national and international associations involved, but also by national authorities who expressed their interest in the CREATING approach. Recommendations will be made with regard to regulations, in order to facilitate the introduction of important innovations in European inland navigation.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ VIA DONAU - ÖSTERREICHISCHE WASSERSTRASSEN-GESELLSCHAFT MBH AUSTRIA</li> <li>✚ ENTWICKELUNGSZENTRUM FUER SCHIFFSTECHNIK UND TRANSPORTSYSTEME - DEVELOPMENT CENTRE FOR SHIP TECHNOLOGY AND TRANSPORT SYSTEMS GERMANY</li> <li>✚ SCHEEPSWERF HOEBÉE B.V. NETHERLANDS</li> <li>✚ VIA DONAU - ENTWICKLUNGGESELLSCHAFT MBH FUER</li> </ul>

	TELEMATIK UND DONAUSCHIFFFAHRT AUSTRIA
	✚ HASKONING MAGYARORZÁG TANÁCSADÓ MÉRNÖC KFT. HUNGARY
	✚ ENERGY RESEARCH CENTER OF THE NETHERLANDS. NETHERLANDS
	✚ BUDAPEST UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND ECONOMICS HUNGARY
	✚ DELFT UNIVERSITY OF TECHNOLOGY NETHERLANDS
	✚ UNIVERSITE DE LIEGE BELGIUM
	✚ BUREAU VERITAS FRANCE
	✚ IPA AUTOMATION ENGINEERING ROMANIA
	✚ VERENIGING NEDERLANDSE SCHEEPSBOUW INDUSTRIE NETHERLANDS
	✚ JOH VAN DUIJVENDIJK BV SCHEEPSWERF NETHERLANDS
	✚ EUROPEAN FEDERATION OF INLAND PORTS BELGIUM
	✚ CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN - EN BINNENVAART NETHERLANDS
	✚ DUNAFERR PORTOLAN FORWARDING LTD HUNGARY
	✚ NETHERLANDS ORGANISATION FOR APPLIED SCIENTIFIC RESEARCH (TNO) NETHERLANDS
	✚ VERSUCHSANSTALT FUER BINNENSCHIFFBAU E.V. DUISBURG- EUROPÄISCHES ENTWICKLUNGSZENTRUM FUER BINNEN UND KUESTENSCHIFFFAHRT GERMANY
	✚ IVR NETHERLANDS
	✚ IMTECH MARINE & OFFSHORE B.V. NETHERLANDS
	✚ B.V. SCHEEPSWERF DAMEN BERGUM NETHERLANDS
	✚ SHIP DESIGN AND RESEARCH CENTRE POLAND
	✚ LLOYD`S REGISTER OF SHIPPING NETHERLANDS
	✚ EVO B.V. NETHERLANDS
	✚ DANUBE PROJECT CENTRE SERBIA AND MONTENEGRO
	✚ AVIV B.V. NETHERLANDS
	✚ MARITIME RESEARCH INSTITUTE NETHERLANDS. NETHERLANDS
	✚ VOPAK BARGING EUROPE. NETHERLANDS

<b>TÍTULO</b>	CONTAINER HANDLING IN INTERMODAL NODES - OPTIMAL AND SECURE - CHINOS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INSTITUT FUER SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK
<b>FECHA INCIO</b>	2006-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-03-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2,6 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,5 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Operators of container terminals (sea ports, inland ports, freight villages, rail/road inter modal terminals) and transports are currently facing several challenges that put additional burden on them but offering potentials for process optimisation at the same time. Drivers are:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Commercial: how to cope with continuous rising cargo volumes to be handled</li> <li>➤ Legal/Security: how to deal with new security rules and regulations for fighting against terrorism and the change of responsibilities in the chain</li> <li>➤ Technical: how to best integrate technologies such as RFID transponders for container identification and electronic seals combining the benefits of classical bolt seals with RFID capabilities.</li> </ul> <p>CHINOS will support operators to exploit these challenges in the best possible way by employing innovative IT technology solutions. Processes can be optimised and accelerated tremendously by using automatic identification and condition checks with contact free reading possibilities (container RFID tags, electronic seals, optical checks) without requiring human intervention. This combination of commercial and security issues in one approach makes CHINOS quite unique. CHINOS terminal operators are able to optimize their storage space and to enhance the integration of transport modes along inter modal logistics chains by re-designing the procedures at their interfaces. Since the full benefit from new technologies can be exploited only if the total integration of (re-engineered) business processes and IT systems will be achieved, CHINOS will put a special focus on this integration work and the demonstration at several European locations.</p> <p>CHINOS results are ready-to-the-market IT tools (Automatic Container Identification Unit, Damage Documentation System, Communication</p>





	<p>Controller(s), and Chain Event Manager) as well as technical and organisational recommendations how to efficiently exploit these new technologies to be prepared for the actual and upcoming challenges.</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS GREECE</li> <li>✚ CARGO CENTER GRAZ BETRIEBSGESELLSCHAFT M.B.H.&amp; CO. KG AUSTRIA</li> <li>✚ T-SYSTEMS ENTERPRISE SERVICES GMBH GERMANY</li> <li>✚ I2DM CONSULTING &amp; DEVELOPMENT GMBH GERMANY</li> <li>✚ POLZUG INTERMODAL GMBH GERMANY</li> <li>✚ EUROGATE TECHNICAL SERVICES GMBH GERMANY</li> <li>✚ TEAM LINES DEUTSCHLAND GMBH &amp; CO. KG GERMANY</li> <li>✚ DBH DATENBANK BREMISCHE HÄFEN AG GERMANY</li> <li>✚ THESSALONIKI PORT AUTHORITY S.A. GREECE</li> <li>✚ GAC SHIPPING SA GREECE</li> <li>✚ NORTH SEA TERMINAL BREMERHAVEN GMBH &amp; CO. GERMANY</li> <li>✚ TRICON CONSULTING GMBH &amp; CO. KG AUSTRIA</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	CO-OPERATIVE VEHICLE-INFRASTRUCTURE SYSTEMS - CVIS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	EUROPEAN ROAD TRANSPORT TELEMATICS IMPLEMENTATION COORDINATION ORGANISATION S.C.R.L.
<b>FECHA INCIO</b>	2006-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	41.16 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	21.90 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Cooperative systems in transport can bring new intelligence for vehicles, roadside systems, operators and individuals, by creating a universally understood communications "language" allowing vehicles and infrastructure to share information and cooperate in an unlimited range of new applications and services. Expected benefits include increased road network capacity, reduced congestion and pollution, shorter journey times, extended and more accurate traffic information, improved traffic safety, lower vehicle operating costs, more efficient logistics etc.</p> <p>The CVIS Integrated Project will develop and integrate the essential basic and enabling technologies such as a multi-channel communications and network platform readily adaptable for both vehicle and roadside, a highly accurate positioning and local map module, and an open software environment for applications. Combined into a "CVIS platform" unit, these components will allow a vehicle to share urgent information with nearby vehicles, and to dialogue with both the immediate roadside infrastructure and with infrastructure operators and service providers. New tools for "cooperative monitoring" will both deliver real-time traffic information over the entire road network, and augment the information available to local control functions such as intersection controllers.</p> <p>The CVIS project will develop, demonstrate and assess at test sites in 6 countries, selected reference applications of cooperative systems in the urban and inter-urban environments, and for freight and fleet and public transport management. The results will be a library of basic service components and functions, for in-vehicle and roadside implementation, to be used for shaping cooperation in a flexible way. Both core technologies and generic application services will use open standards for maximum interoperability and ready take-up into products attractive for the individual, profitable for the manufacturer and effective for the infrastructure operator.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> DAIMLER AG. DEUTSCHLAND</p> <p> THALES ALENIA SPACE FRANC</p>




	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ HIGHWAYS AGENCY UNITED KINGDOM</li><li>✚ THOMAS MILLER &amp; CO. LIMITED UNITED KINGDOM</li><li>✚ MAKEWAVE AB SVERIGE</li><li>✚ LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSEES FRANCE</li><li>✚ POLIS - PROMOTION OF OPERATIONAL LINKS WITH INTEGRATED SERVICES AISBL BELGIQUE-BELGIË</li><li>✚ LOGICACMG NEDERLAND B.V.NEDERLAND</li><li>✚ TECHNOLUTION B.V.NEDERLAND</li><li>✚ TELE ATLAS DATA GENT NV BELGIË</li><li>✚ REGIENOV FRANCE</li><li>✚ VODAFONE GROUP SERVICES GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ CORK INSTITUTE OF TECHNOLOGY IRELAND</li><li>✚ STIFTELSEN SINTEF NORGE FRANCE</li><li>✚ ISTITUTO SUPERIORE MARIO BOELLA SULLE TECNOLOGIE DELL'INFORMAZIONE E DELLE TELECOMUNICAZIONI ITALIA</li><li>✚ ATC S.P.A.ITALIA</li><li>✚ TELE ATLAS N.V.NEDERLAND</li><li>✚ BAE SYSTEMS (OPERATIONS) LIMITED UNITED KINGDOM</li><li>✚ VOLVO TECHNOLOGY AB SVERIGE</li><li>✚ SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT DEUTSCHLAND</li><li>✚ MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT NEDERLAND</li><li>✚ TELE ATLAS GERMANY DEUTSCHLAND</li><li>✚ FORUM OF EUROPEAN NATIONAL HIGHWAY RESEARCH LABORATORIES AISBL(FEHL) BELGIË</li><li>✚ UNIVERSITE DE TECHNOLOGIE DE COMPIEGNE FRANCE</li><li>✚ KAPSCH TRAFFICOM AB SVERIGE</li><li>✚ DEUTSCHES ZENTRUM FUER LUFT UND RAUMFAHRT E.V. DEUTSCHLAND</li><li>✚ MM-LAB GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ BUDAPESTI MUSZAKI ES GAZDASAGTUDOMANYI EGYETEM BUDAPEST</li><li>✚ CENTRO RICERCHE FIAT SOCIETA CONSORTILE PER AZIONI ITALIA</li><li>✚ THETIS S.P.A.</li><li>✚ NORD EST VENETO Venezia</li><li>✚ INTEMPORA SA FRANCE</li></ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT DEUTSCHLAND</li><li>✚ YGOMI EUROPE SZOLGALTATO KFT MAGYARORSZAG</li><li>✚ VLAAMSE OVERHEID BELGIQUE-BELGIË</li><li>✚ IRISH REGIONAL INFORMATION SYSTEMS LIMITED IRELAND</li><li>✚ EFKON AG ÖSTERREICH</li><li>✚ DEPARTMENT FOR TRANSPORT UNITED KINGDOM</li><li>✚ TRIALOG FRANCE</li><li>✚ RAMSYS INFORMATIKAI KUTATO FEJLESZTO ES SZOLGALTATO RESZVENYTARSASAG MAGYARORSZAG</li><li>✚ VIALIS TRAFFIC BV NEDERLAND</li><li>✚ NOORD-BRABANT PROVINCIE NEDERLAND</li><li>✚ LACROIX TRAFIC FRANCE</li><li>✚ IMPERIAL COLLEGE OF SCIENCE, TECHNOLOGY AND MEDICINE UNITED KINGDOM</li><li>✚ CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE FRANCE</li><li>✚ LAND HESSEN DEUTSCHLAND</li><li>✚ Q-FREE ASA NORGE</li><li>✚ PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG DEUTSCHLAND</li><li>✚ AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE FRANCE</li><li>✚ NAVTEQ B.V. NEDERLAND</li><li>✚ VAEGVERKET SVERIGE</li><li>✚ TELECOM ITALIA SPA ITALIA</li><li>✚ TRANSPORT FOR LONDON UNITED KINGDOM</li><li>✚ ROBERT BOSCH GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ NETHERLANDS ORGANISATION FOR APPLIED SCIENTIFIC RESEARCH - TNO NEDERLAND</li><li>✚ 5T S.C.R.L. ITALIA</li><li>✚ FUNDACIO PRIVADA RACC ESPAÑA</li><li>✚ LINDHOLMEN SCIENCE PARK AKTIEBOLAG SVERIGE</li><li>✚ INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE EN INFORMATIQUE ET EN AUTOMATIQUE FRANCE</li><li>✚ HOCHSCHULE FUER TECHNIK UND WIRTSCHAFT DES SAARLANDES DEUTSCHLAND</li><li>✚ PEEK TRAFFIC B.V. NEDERLAND</li><li>✚ INFOBLU SPA ITALIA</li></ul>
--	--

	 MIZAR AUTOMAZIONE S.P.A.  VIA VINCENZO MONTI 48 ITALIA
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.cvisproject.org">http://www.cvisproject.org</a>



<b>TÍTULO</b>	COORDINATING EUROPEAN EFFORTS FOR PROMOTING THE EUROPEAN RFID VALUE CHAIN - CE RFID
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	MGI METRO GROUP INFORMATION TECHNOLOGY GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2006-04-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-03-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1,42 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,27 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>RFID (radio frequency identification) technology has become a key ICT technology. While in traditional RFID market segments as security and public transportation further growth will decelerate, a boom is expected in the asset tracking segment which is today pushed forward by logistics applications. Despite Europe`s strong position in RFID applications and technologies there is still a lack in the European approach in formulating and enforcing RFID standards especially the harmonisation of frequencies and the standardisation of the communication protocols and data formats.</p> <p>Being the main driving force in RFID application and technology as well as due to their large domestic market, the USA are to be considered as decisive for RFID developments and the definition of the basic infrastructure of the future RFID infrastructures, in particular the EPC network. In order to improve the conditions of competition for RFID technology and its further development in Europe and to reinforce the political environment of RFID at European level leading European RFID users and vendors have agreed to work together in the proposed Co-ordination Action CE RFID.</p> <p>The initiative is aiming at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ setting-up a sustainable network of RFID technology providers, vendors and users,</li> <li>➤ coordinating the various activities of European industry and research institutions in the field of RFID</li> <li>➤ elaborating suggestions for an effective harmonisation of RFID related frequencies and data standards</li> <li>➤ providing recommendations for a European RTD policy on RFID, and</li> <li>➤ supporting the European Commission to increase political awareness and intensify activities for the enhancement of new technologies</li> </ul>


	From these activities it is expected to strengthen the RFID value chain in Europe and to reinforce the position of European RFID vendors and RFID users as first-rate players in the most promising RFID market.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ NXP SEMICONDUCTORS AUSTRIA GMBH AUSTRIA</li> <li>✚ SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT GERMANY</li> <li>✚ UPM RAFLATAC OY FINLAND</li> <li>✚ PLEON GMBH GERMANY</li> <li>✚ ADT FIRE AND SECURITY PLC UNITED KINGDOM</li> <li>✚ RF-IT SOLUTIONS GMBH AUSTRIA</li> <li>✚ FEIG ELECTRONIC GMBH GERMANY</li> <li>✚ DEUTSCHE POST AG GERMANY</li> <li>✚ AIDA CENTRE S.L. SPAIN</li> <li>✚ VDI/VDE INNOVATION + TECHNIK GMBH GERMANY</li> <li>✚ EADS DEUTSCHLAND GMBH GERMANY</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.rfid-in-action.eu/aitpl/ce-rfid-project">http://www.rfid-in-action.eu/aitpl/ce-rfid-project</a>

<b>TÍTULO</b>	COORDINATION ACTION FOR THE EUROPEAN STRATEGIC AGENDA OF RESEARCH ON INTERMODALISM AND LOGISTICS - CAESAR
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CONSORZIO PER LA RICERCA E LO SVILUPPO DI TECNOLOGIE PER IL TRASPORTO INNOVATIVO
<b>FECHA INCIO</b>	2005-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2007-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	0,8 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,8 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>CAESAR is a Coordination Action aiming at strengthening the potential of research on Intermodal transport and logistics. Within the scope of the European Research Area several actions had been taken by different transport industries, which joined their efforts through specific Research Advisory Councils. Nonetheless, a gap in this wide scope exists, as it is represented by intermodalism. Facts indicate a tremendously growing trend for intermodal and combined traffic in the future. For sake of example, orders to the shipyards indicate that the global ship fleet size will double by 2008, which comes from the shipping lines expectations of doubling their volumes within the next 6 years. Moreover, rail-road intermodal operators are looking to reduce of 100 k m the break-even distance of combined transport (from 500 down to 400 km), so that the potential demand for transport could be more than doubled. This challenging option, along with the expected growth of the sea trades, could be handled and faced with only by proper innovation coming from targeted research in the field. Traditional research areas, such as those steered by specific-modal industries, have established Advisory Councils to set Strategic Plans for research in conjunction with business scenarios. CAESAR will be the leader action in using the good practice of the modal approaches turning them into opportunities for intermodal transport. CAESAR shall:- Establish the European Intermodal Research Advisory Council (EIRAC)- Prepare the EIRAC Terms of Reference- Prepare the Strategic Research Agenda for Intermodal Transport, in conjunction with business scenarios- Set-up and run the EIRAC Communication Strategy, to liase with mode-specific Advisory Councils- Determine the Implementation Plan of the Strategic Research Agenda EIRAC will be a permanent round-table of authoritative individuals with decision-making capability, to contribute with significant advice to research and technology programmes.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> EUROPEAN INTERMODAL ASSOCIATION BELGIUM</li> <li> CONNEKT NETHERLANDS</li> <li> THE ALLIANCE OF MARITIME REGIONAL INTERESTS IN</li> </ul>





	EUROPE BELGIUM  METTLE GROUPE FRANCE
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.caesar-project.eu/">http://www.caesar-project.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	COORDINATION ACTION OF PORTS FOR INTEGRATION OF EFFICIENT INNOVATIONS AND DEVELOPMENT OF ADEQUATE RESEARCH, DEVELOPMENT AND INNOVATION ACTIVITIES - CAPOEIRA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INTECSA-INARSA S.A.
<b>FECHA INCIO</b>	2006-05-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-11-01
<b>PRESUPUESTO</b>	0,5 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,5 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>CAPOEIRA concentrates on Research, Development and Innovation (RDI) in the field of freight transport activities in ports (handling, communication, transport modes `accesses`). On the one hand, the increase of maritime traffic (European Sea Ports Organization announces that traffics will have doubled in 2015 in European ports) and the increasing demand of society for environment protection, security and safety require a better management of transport in ports, what ports actors have up to now limited by addressing their corporatist interests only.</p> <p>On the other hand, the European Commission funded numerous RDI projects whose prototypes were never marketed. CAPOEIRA will bring together under workshops main relevant actors (from European ports, ports professional organisations, technology platforms and advisory councils, and future 3.15 to 3.17 and 4.11 projects) so as to develop recommendations regarding future (and current) RDI projects in ports with the objective to minimize the risk of associated public or private investments. From the analysis of failures and successes of previous projects (in terms of technologies and organisations), CAPOEIRA will produce guidelines for current and future RDI projects addressing various aspects (technical, socio economic, environmental?), with the aim to minimize the risk of investments, i.e. to contribute to a better commercial success rate of future projects. Based on current ports needs and scenarios describing the future, CAPOEIRA will issue common research topics at short, medium and long term (until 2020) and recommendations related to RDI projects implementation. CAPOEIRA will lead to a final conference and to a book destined to ports communities and research interest groups (advisory councils, RDI programmes). CAPOEIRA will contribute to establish better dialogue between actors concerned by RDI in European ports and strengthen their innovation efforts to move forward towards a successful innovations path.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> BMT LIMITED UNITED KINGDOM</p> <p> TL &amp; ASSOCIÉS FRANCE</p>


	 CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES MARITIMES ET FLUVIALES . FRANCE
--	--

<b>TÍTULO</b>	CO-ORDINATION ACTION TO IMPLEMENT AN ADVISORY COUNCIL FOR MARITIME TRANSPORT RESEARCH IN EUROPE - ACMARE (CA)
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS' ASSOCIATIONS COREDES, CESA'S R&D WORKING GROUP
<b>FECHA INCIO</b>	2005-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1,00 millon de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,00 millon de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The European Council Lisbon Declaration setting a new strategic goal for the European Union: `to become the most competitive and dynamic knowledge-based economy in the world by 2010.` and in addition the European Union Transport Policy goals of `efficient accessible and competitive transport systems which are essential togrowth, employment and EU competitiveness´ and ` a high level of safety and environmental protection´ call for an invigorated, structured maritime industry`s cluster approach, notably in the field of Innovation, research and development.</p> <p>To this end main stakeholders from within the Maritime Industries Forum (MIF) decided to establish a platform for continuous dialogue between all stakeholders (including the EU and national government institutions), the Advisory Council for Maritime Transport Research in Europe -ACMARE- for establishing consensus on future research directions and to support mobilization of the necessary financial resources. A Coordination Action (referred to as ACMARE (CA)) is proposed, with the objective to prepare, secure full participation and implement this platform. The main emphasis will be on the management and organisational features and necessary technical support as well as on the dissemination and promotion of the objectives and visions of ACMARE.</p> <p>The primary mission of ACMARE is to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Establish a continuous dialogue between all stakeholders in the maritime transport sector on R&amp;D.</li> <li>➤ Contribute to the widest possible consensus regarding R&amp;D and to focusing of efforts and resources.</li> <li>➤ Develop common medium and long term R&amp;D Vision and a Strategic Research Agenda (SRA).</li> <li>➤ Contribute to the appropriate mobilization and allocation of the necessary financial resources (private/regional/national/EU sources).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Support education and training to maintain the high skilled workforce in Europe.</li> <li>➤ Accommodate the social expectations regarding clean and safe waterborne transport.</li> </ul>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ BUREAU VERITAS SA FRANCE</li> <li>✚ WEGEMT A EUROPEAN ASSOCIATION OF UNIVERSITIES IN MARINE TECHNOLOGY AND RELATED SCIENCES UNITED KINGDOM</li> <li>✚ RINA SPA ITALY</li> <li>✚ EUROPEAN OIL AND GAS INNOVATION FORUM BELGIUM</li> <li>✚ EUROPEAN DREDGING ASSOCIATION BELGIUM</li> <li>✚ EUROPEAN MARINE EQUIPMENT COUNCILBELGIUM</li> <li>✚ EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS` ASSOCIATIONS` BELGIUM</li> <li>✚ FORCE TECHNOLOGY (FOR EUROPEAN CO-OPERATION IN MAR DENMARK</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	CONTROLLED CLOSED LOOP RECYCLING FOR LIFE-CYCLE OPTIMISED INDUSTRIAL PRODUCTION - CONCLORE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	BIBA - BREMER INSTITUT FUER PRODUKTION UND LOGISTIK GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2005-03-01
<b>FECHA FIN</b>	2007-11-30
<b>PRESUPUESTO</b>	3.29 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.99 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Currently, existing polymer closed loops in the automotive sector achieve targeted ratios but in next future it will become more complicated due to reducing the overall vehicle weight by increased use of polymer. ELV components with an economic value are recovered and reused on an ad-hoc basis without central direction or regulation. The majority of ferrous and other metals remaining within the ELV are shredded and recycled in different industries. The residual material, up to 30% of the weight of the vehicle, is termed Auto Shredder Residue (ASR). ASR consists of plastics, rubbers, foams, glass, etc. ASR is usually incinerated or disposed on landfills, since the multi-material nature of ASR makes it economically impossible to segregate, recycle and reuse it . CONCLORE will develop a sustainable, low emission system to manufacture a 100%-recyclable single-component car interior product; the material will be recovered at the end of the useful life of the vehicle and will recycled back into another product either for consumption within the automotive industry or for another end use outside of this market. The development will be carried out exemplary for a representative engine compartment part. To enhance the currently achieved recycling ratio it is mandatory not only to change single stages within the production system of automotive part. It is rather necessary to develop a new concept which enables the reintegration of recycled polymer material with a continuous quality. The concept of Controlled Closed LOop REcycling (CONCLORE) connecting primary forward supply chain management with reverse supply chain management. The controlled closed loop recycling will provide the increase of using recycled materials in sophisticated applications by an economical viable solution. This will have a positive impact of the sustainable use of energy and raw materials.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> CENTRO RICERCHE FIAT S.C.P.A. ITALIA</li> <li> VEREIN ZUR FÖRDERUNG DER WISSENSCHAFTLICHEN FORSCHUNG IN DER FREIEN HANSESTADT BREMEN E.V. DEUTSCHLAND</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ TXT E-SOLUTIONS SPA ITALIA</li><li>✚ FIBERTEX A.S. DANMARK</li><li>✚ WELLMAN INTERNATIONAL LTD.IRELAND</li><li>✚ SAPO SPÓLKA JAWNA STANISLAW KLAWIKOWSKI POLSKA</li><li>✚ FAURECIA AUTOMOTIVE INDUSTRIE SNC FRANCE</li><li>✚ MARAC ELECTRONICS, S.A. HELLAS</li></ul>
--	---

<b>TÍTULO</b>	COORDINATION OF CONCEPTS FOR NEW COLLECTIVE TRANSPORT - CONNECT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE
<b>FECHA INCIO</b>	2004-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2005-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0.90 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.90 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The scope of this proposal is Flexible Collective Mobility Services (FCMS). This covers all forms of Intermediate Transport, which may be classified as flexible and collective. One example is Demand Responsive Transport (DRT) which provides transport services "on demand" from passengers and where fleets of vehicles are scheduled to pick up and drop off people in accordance with their needs. However, such transport services to date do not yet exploit the true potential of Flexible Collective Mobility and further work is required on the knowledge acquisition, analysis and dispatching functions of the intermediate transport solutions that are required in the pursuit of sustainable mobility. The use of urban collective transport for passenger traffic and small goods traffic has important potential from the viewpoint of environment and city logistics. There are considerable possibilities to reduce (gasoline-fuelled) private traffic, save operating costs and increase the level of service experience by the passenger whilst also encouraging the promotion of small alternatively-fuelled vehicles. The main activities of CONNECT are:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- To set up a continuously updated web-based "Virtual Library", which gathers and manages information on on-going research, the state-of-the-art and good practices in flexible transport and its supporting technologies.</li> <li>- To support the development of skills and best practice in the field of FCMS through: provision of courses training and educational resources; facilitation of exchanges of personnel, experience and knowledge collection, development and promotion of best practice approaches; and identification and development of research opportunities.</li> <li>- To provide guidelines and recommendations for supporting business development of FCMS.</li> <li>- To organise four thematic workshops for relevant User Communities covering systems and operations, technologies, vehicles and vehicle technologies and impacts and business case of FCMS.</li> </ul>
<b>SOCIOS</b>	 EUROPEAN TRANSPORT AND TELEMATICS SYSTEMS



	LIMITED IRELAND
	✚ ETRA INVESTIGACION Y DESARROLLO, S.A ESPAÑA
	✚ SOFTECO SISMAT S.P.A. ITALIA
	✚ VTT VALTION TEKILLINEN TUTKIMUSKESKUS FINLAND
	✚ UNIVERSITAET FUER BODENKULTUR ÖSTERREICH
	✚ INGENIERA DE SISTEMAS PARA LA DEFENSA DE ESPANA SA ESPAÑA
	✚ DIEPPENS & OKKEMA GROEP BV NEDERLAND
	✚ ROSE COMMUNICATIONS S.L. ESPAÑA
	✚ ATAF SPA ITALIA
	✚ MEMEX SRL ITALIA
	✚ RESEARCH CENTER OF THE ATHENS UNIVERSITY OF ECONOMICS AND BUSINESS ATHENS
	✚ SZECHENYI ISTVAN UNIVERSITY MAGYARORSZAG
	✚ MOBISOFT OY FINLAND
	✚ VERSIO OY FINLAND BELGIË
	✚ LT - CONSULTANTS LTD. FINLAND TRITEL NV
	✚ Administrative contact      Address BELGIË
	✚ TECHNICAL UNIVERSITY OF CRETE HELLAS
	✚ LOGISTIKCENTRUM VAEST AB SVERIGE
	✚ ANGUS TRANSPORT FORUM UNITED KINGDOM
	✚ UNIVERSITY OF SOUTHAMPTON UNITED KINGDOM
	✚ POLIS IASBL BELGIË

<b>TÍTULO</b>	COST ALLOCATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE COST - CATRIN
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	STATENS VÄG- OCH TRANSPORTFORSKNINGS INSTITUT
<b>FECHA INCIO</b>	2007-05-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-04-30
<b>PRESUPUESTO</b>	2,20 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,45 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>CATRIN is a Research project to support the European Transport Policy, specifically to assist in the Implementation of Transport pricing. CATRIN will increase the probability that new progressive pricing principles can be implemented which facilitate a move towards sustainable transport. CATRIN is both intermodal and interdisciplinary, emphasize the need of new Member states, understands that different organisational forms require different recommendations, that recommendations need to be given in short and long-term perspective and that they have to be thoroughly discussed with infrastructure managers. CATRIN will clarify the current position on allocation of infrastructure cost in all modes of transport. Pricing principles will be dealt with under the knowledge that they varies with the organisational structure of a sector.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ UNIVERSITY OF TURKU FINLAND</li> <li>+ SJÖFARTSVERKET (SWEDISH MARITIME ADMINISTRATION) SWEDEN</li> <li>+ UNIVERSITY OF LAS PALMAS DE GRAN CANARIA SPAIN</li> <li>+ VIENNA UNIVERSITY OF TECHNOLOGYINSTITUTE FOR ROAD CONSTRUCTION AND MAINTENANCE AUSTRIA</li> <li>+ MANCHESTER METROPOLITAN UNIVERSITY UNITED KINGDOM</li> <li>+ ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES FRANCE</li> <li>+ ECOPLAN - MÜLLER, NEUENSCHWANDER, SOMMER, SUTER, WALTER; ECONOMIC RESEARCH AND POLICY CONSULTANCY SWITZERLAND</li> <li>+ DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG E.V. (GERMAN INSTITUTE FOR ECONOMIC RESEARCH) GERMANY</li> <li>+ UNIVERSITY OF LEEDS UNITED KINGDOM</li> <li>+ UNIWERSYTET GDANSKI POLAND</li> </ul>




	 ISTITUTO DI STUDI PER L'INTEGRAZIONE DEI SISTEMI ITALY
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.catrin-eu.org/">http://www.catrin-eu.org/</a>

<b>TÍTULO</b>	CUSTOMER-DRIVEN RAIL-FREIGHT SERVICES ON A EUROPEAN MEGA-CORRIDOR BASED ON ADVANCED BUSINESS AND OPERATING MODELS - CREAM
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	HACON INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
<b>FECHA INCIO</b>	2007-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	24,91 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	12,21 millones de €uro
<b>RESUMEN</b>	<p>The CREAM Project has been designed to respond to the increasing demand for rail-based logistic systems, and the implementation of change in the European railway area, which has been initiated by the European legislation. Against the benchmarking business models of logistic service providers CREAM will design and validate advanced customer-driven business models for railway undertakings and intermodal operators. CREAM will analyze the operational and logistic prerequisites for developing, setting up and demonstrating seamless rail freight and intermodal rail/road and rail/short sea/road services on the Trans-European mega-corridor between the Benelux countries and Turkey, including field validation. CREAM is committed to develop business cases, which will be integrated into an innovative corridor-related freight service concept, with respect to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Innovative rail-based supply chains including intelligent rail and multimodal operation models</li> <li>➤ Quality management system</li> </ul>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>🇩🇪 RAILION DEUTSCHLAND AG GERMANY</li> <li>🇭🇺 HUNGARIAN STATE RAILWAYS CORPORATION HUNGARY</li> <li>🇩🇪 KNORR-BREMSE SYSTEME FÜR SCHIENENFAHRZEUGE GMBH GERMANY</li> <li>🇧🇪 NN 5 BELGIUM</li> <li>🇧🇪 NN 4 BELGIUM</li> <li>🇧🇪 NN 3 BELGIUM</li> <li>🇧🇪 NN 2 BELGIUM</li> <li>🇧🇪 NN 1 BELGIUM</li> <li>🇲🇰 MAKEDONSKI ZELEZNICI - MACEDONIAN RAILWAYS THE</li> </ul>



	<p>FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA</p> <p>✚ HOLDING SLOVENSKE ZELEZNICE, D. O. O. SLOVENIA</p> <p>✚ PUBLIC ENTERPRISE 'SERBIAN RAILWAYS' SERBIA AND MONTENEGRO</p> <p>✚ BALNAK NAKLIYAT VE LOJISTIK HIZMETLERI TICARET A.S. TURKEY</p> <p>✚ TRANSPORT ROUTE WAGON / TRANSPORT RAIL WEG BELGIUM</p> <p>✚ TÜRKIYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMIRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TURKEY</p> <p>✚ STINNES AG GERMANY</p> <p>✚ RAILION NEDERLAND N.V. NETHERLANDS</p> <p>✚ RAIL CARGO AUSTRIA AG AUSTRIA</p> <p>✚ BETUWERROUTE EXPLOITATIEMAATSCHAPPIJ NETHERLANDS</p> <p>✚ DELFT UNIVERSITY OF TECHNOLOGY/OTB RESEARCH INSTITUTE NETHERLANDS</p> <p>✚ NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS GREECE</p> <p>✚ LOKOMOTION GESELLSCHAFT FÜR SCHIENENTRAKTION MBH GERMANY</p> <p>✚ KOMBIVERKEHR DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR KOMBINIERTEN GÜTERVERKEHR MBH &amp; CO KG GERMANY</p> <p>✚ KOMBICONSULT GMBH GERMANY</p> <p>✚ INTERCONTAINER AUSTRIA GESMBH AUSTRIA</p> <p>✚ ROMANIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY FOR FREIGHT TRANSPORTATION ROMANIA</p> <p>✚ BULGARIAN STATE RAILWAYS - EAD BULGARIA</p> <p>✚ HELLENIC RAILWAYS GREECE</p> <p>✚ RAIL TRACTION COMPANY SPA ITALY</p> <p>✚ Participant Organization: UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER Country: FRANCE</p>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://www.cream-project.eu/home/index.php">http://www.cream-project.eu/home/index.php</a></p>



<b>TÍTULO</b>	DANGEROUS GOODS TRANSPORTATION ROUTING AND MONITORING - GOODROUTE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Centre for Research and Technology Hellas
<b>FECHA INCIO</b>	2006-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	4,89 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,80 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Several thousands of trucks carrying dangerous goods circulate within European roads on daily basis. They utilise urban roads, rural roads, highways, tunnels and long bridges and in some case they are not allowed in some of them. But the actual accident risk and impact when using secondary roads or other alternative ways is not calculated.</p> <p>In addition, when due to unforeseen events (traffic jams, accidents, etc.) they need to change route, they do not have any particular guidance on the safest alternative nor are consequences of road choice to the business chain and societal risk calculated. GOOD ROUTE aims to develop a cooperative system for dangerous goods vehicles routing, monitoring, re-routing (in case of need), enforcement and driver support, based upon dynamic, real time data, in order to minimize the Societal Risks related to their movements, whereas still generating the most cost efficient solution for all actors involved in their logistic chain.</p> <p>For this scope, a new classification scheme of the dangerous goods (according to ADR) with infrastructure based safety measures, context of transportation (i.e. level of loading) and vehicle characteristic, will be performed, dynamic data collection and fusion will be realized from I2V/V2V sources and a series of on-board sensors, risk calculation algorithms will be realized, leading to a new route guidance function, the `minimum risk route guidance`. The system will be integrated with an automatic, local node based, enforcement functionality and tested in 3 Pilots throughout Europe (in Finland, Switzerland and Italy), with emphasis in densely populated areas, tunnels and bridges. In addition, rerouting info and estimated delays will be communicated to the vehicles logistic chain, thus optimally combining safety with transportation efficiency enhancement.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> ELLINIKI LESCHI PERIIGISEON AFTOKINITOU GREECE</li> <li> UNIVERSITAET BASEL SWITZERLAND</li> <li> INSTITUTE OF COMMUNICATION AND COMPUTER SYSTEMS</li> </ul>

	<p>GREECE</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✚ UNIVERSIDAD POLITECNICA DE MADRID SPAIN</li><li>✚ BAUDIREKTION URI SWITZERLAND</li><li>✚ SOCIETA ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS, SOCIETA` PER AZIONI ITALY</li><li>✚ IVECO S.P.A. ITALY</li><li>✚ TIELIKELAITOS FINLAND</li><li>✚ TELEFONICA INVESTIGACION Y DESARROLLO SA UNIPERSONAL SPAIN</li><li>✚ CENTRO RICERCHE FIAT - SOCIETA CONSORTILE PER AZIONI ITALY</li><li>✚ PTV Planung Transport Verkehr AG GERMANY</li><li>✚ UNIVERSITAET STUTTART GERMANY</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.goodroute-eu.org/pages/page.php?mm=1&amp;lnk=start.php">http://www.goodroute-eu.org/pages/page.php?mm=1&amp;lnk=start.php</a>

<b>TÍTULO</b>	DESIGN OF AN INNOVATIVE SYSTEM FOR THE DRIVE AND CONTROL OF PORT CRANES FOR SAFE REMOTE OPERATION - SECURCRANE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	SCIROIDEA SPA
<b>FECHA INCIO</b>	2006-05-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	4.24 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2.20 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>SECURCRANE project is addressed to the toll lifting equipment of the ports for a great increase of their performances, safety and operator comfort. Crane drivers &amp; port managers are key actors deeply involved since the very beginning to set out the right terms for future implementation. The goal is to practically eliminate the gap between the theoretical and the real productivity (lifts per hour) of the crane. In this field, because of the highly detailed bids from the buyers and the severe price competition, manufacturers neglect the risks for research &amp; innovation. The core problem of the crane productivity is related to the loss of efficiency of the crane operator due to his very stress while working in the crane cabin. The stress comes from the cabin rough vibrations and from the frustrating continuous attention to the cargo sway during the load cycle. SECURCRANE project aims at realising the ambitious goal of a remote crane control giving the operator, by means of a very innovative approach and the most advanced knowledge in the field of artificial intelligence and artificial vision, the information "sensed" and seen by the operator in his position onboard. The functions of the remote control are completed by a further objective i.e. the container monitoring for integrity and safety. The project cares even the social aspects of the innovation, involving the crane drivers from the early beginning of activities. SECURCRANE Consortium, formed under port operators' solicitation, is formed by Research bodies and specialised Company for robotics coordinated by an Engineering company with keypersons having huge experience in the port technologies field. The Consortium is completed by a Port Authority for onboard tests and a SECURCRANE INTEREST OPERATORS CLUB (SIOC) of potential SECURCRANE users for results evaluation. Inside the consortium there is not a crane manufacturer so that the innovations will be exploitable both on new cranes and existing ones.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> ECA. FRANCE</li> <li> TL &amp; ASSOCIÉSFRANCE</li> <li> ENEA - ENTE PER LE NUOVE TECNOLOGIE, L'ENERGIA E</li> </ul>



	L'AMBIENTE ITALIA
	 GRAND PORT MARITIME DU HAVRE FRANCE
	 BERTOLOTTI S.P.A. IMPIANTI PER L'INDUSTRIA SIDERURGICA E MINERARIA ITALIA
	 INTECSA-INARSA S.A. ESPAÑA

<b>TÍTULO</b>	DEVELOPING AND INTEGRATING NOVEL TECHNOLOGIES TO IMPROVE SAFETY, TRANSPARENCY AND QUALITY INSURANCE OF THE CHILLED/FROZEN FOOD SUPPLY CHAIN - CHILL-ON
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES TECHNOLOGIETRANSFERS AN DER HOCHSCHULE BREMERHAVEN E.V
<b>FECHA INCIO</b>	2006-07-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	15,42 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	10,10 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The consumption of chilled and frozen food products within Europe is growing above average (growth rates &gt;10%) due to changes in society whereas food safety and control are of great concern for consumers. With 11 million tons consumed per year, the European Union is the second largest market for chilled and frozen food products. The reinforcement of confidence in chilled food products, especially regarding supply-chain aspects, is of high priority for all involved in food manufacturing, trade, logistics and distribution, especially as Directive 178/2002/EC on General Food Law will require traceability to be established at all stages of the food chain from January 2005 on. This Directive will force the introduction of community controls of the treatment of agricultural products and foodstuffs. More than 70% of food products are traded internationally which makes the food supply chain very complex with regard to quality and safety management. Up to today, there is no integrated concept available for the chilled and frozen food chain which allows both the complete and continuous monitoring of food safety and quality (together with environmental concerns) and the traceability of the entire supply chain. The pro-active and integrated approach of the CHILL-ON project, will implement in-deep research for each step of the chilled/frozen supply chain. This includes reviewing state-of-the-art technologies, development of new technological concepts, their validation and potential scale up with focus on monitoring managing and tracing the entire supply chain by a new developed system called e CHILL-ON. As fish is at the third place in the European food market and is one of the most sensitive good with regard to food poisoning, the chilled and frozen fish supply chain has been selected to be the test case in this IP. The proposed integrated CHILL-ON concept will result in the 2020s generation of the frozen/chilled food supply chain.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> RLABS LIMITED LIABILITY COMPANY GREECE</li> <li> OPALE SEAFOOD S.A.S. FRANCE</li> <li> MOY PARK LIMITED UNITED KINGDOM</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ MATIS OHF ICELAND</li> <li>✚ UNIVERSITY OF ICELAND. ICELAND</li> <li>✚ COMPANHIA MINUANO DE ALIMENTOS BRAZIL</li> <li>✚ SEARA ALIMENTOS S.A. BRAZIL</li> <li>✚ FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE BRAZIL</li> <li>✚ CHINA AGRICULTURAL UNIVERSITY CHINA</li> <li>✚ TRACEALL LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li>✚ CHAINFOOD B.V. NETHERLANDS</li> <li>✚ FRESHPOINT QUALITY ASSURANCE LTD. ISRAEL</li> <li>✚ OSM-DAN LTD. ISRAEL</li> <li>✚ CRYTEC LTD. ISRAEL</li> <li>✚ RESEARCH RELAY LTD. UNITED KINGDOM</li> <li>✚ CYBELIA FRANCE</li> <li>✚ Q-BIOANALYTIC GMBH GERMANY</li> <li>✚ MOTOROLA ISRAEL LTD. ISRAEL</li> <li>✚ FJORD MARIN DENIZ ÜRÜNLERİ ÜRETİM SANAYİ VE TİCARET.A.S. TURKEY</li> <li>✚ BEIJING BEISHUI FOOD INDUSTRY CO.,LTD CHINA</li> <li>✚ AFCON SOFTWARE AND ELECTRONICS LTD.ISRAEL</li> <li>✚ INSTITUTO TECNOLÓGICO DEL EMBALAJE, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA SPAIN</li> <li>✚ UNIVERSITY OF KENT UNITED KINGDOM</li> <li>✚ UNIVERSITÀ DEGLI CHILE</li> <li>✚ AGRICULTURAL UNIVERSITY OF ATHENS GREECE</li> <li>✚ RHEINISCHE-FRIEDRICH-WILHELMS UNIVERSITÄT BONN GERMANY</li> <li>✚ PWESSEX INSTITUTE OF TECHNOLOGY UNITED KINGDOM</li> <li>✚ ACTVALUE CONSULTING &amp; SOLUTIONS S.R.L. ITALY</li> <li>✚ AGRICULTURAL RESEARCH ORGANIZATION CouISRAEL</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://www.chill-on.com/">http://www.chill-on.com/</a></p>

<b>TÍTULO</b>	DEVELOPMENT OF A RETRO-FITTED RECYCLING UNIT AND INTER-RELATED WEB-BASED LOGISTICAL SOFTWARE TO REDUCE TRANSPORT COSTS AND IMPROVE COMPETITIVENESS OF ORGANISATIONS IN THE RECYCLING SUPPLY CHAIN - START
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	THE PACKAGING AND INDUSTRIAL FILMSASSOCIATION LIMITED
<b>FECHA INICIO</b>	2008-12-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-11-30
<b>PRESUPUESTO</b>	2,26 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,80 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The agricultural sector within the EU generates some 274,000tonnes of plastics waste p.a. of which ~88,000tonnes are agricultural plastics film waste. This equates to 250,000tonnes p.a. with soilage (soil/grass/stones/etc.). Agricultural plastic film waste has proven difficult to recycle commercially due to the high levels of contamination and its wide geographical dispersion which lead to high transport costs. This means that recycling schemes require financial support from governments and/or must charge high fees in order to be financially sustainable.</p> <p>Hence many farmers use alternative, environmentally harmful, disposal methods, such as burning or land-filling, which do not take advantage of the latent value of recyclates and do not comply with current and future legislation. Our project aims to achieve increased stability and growth within the agricultural plastics recycling sector by significantly reducing transportation costs and making recycling schemes economically and environmentally sustainable. This will be achieved by developing two technologies: 1) A portable recycling cleaning unit to clean, separate and compress the agricultural film waste prior to transportation. 2) Logistical models and inter-related web-based software to optimize waste collection. This system will surpass the current state of the art by using air-flow (rather than water) and utilizing the inherent properties of agricultural films to remove contaminants at the source. Advantages of the new process will be: the retention of a valuable biomass resource, &gt;50% reduction in transportation costs and reductions in recycling costs and fees by ~ 80/tonne and ~ 20/tonne respectively. Within 5 years of project end we anticipate &gt;50% penetration of the forecasted EU agricultural plastics recycling market equating to direct sales of ~ 40million and cost savings of ~ 55million, with additional opportunities through licensing as well as in global and secondary markets</p>
<b>SOCIOS</b>	 PLASTIKA KRITIS INDUSTRIAL & TRADING CO. S.A. GREECE

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ PREVIERO N. SRL ITALY</li><li>✚ MANTZARIS AE - EUROFILM GREECE</li><li>✚ IRISH FARM FILMS PRODUCERS GROUP LIMITED IRELAND</li><li>✚ ASSOCIAZIONE NAZIONALE RICICLATORIE RIGENERATORI MATERIE PLASTICHE ITALY</li><li>✚ CHAMBRE D`AGRICULTURE DU LOIRET FRANCE</li><li>✚ CENTRO EUROPEO SVILUPPO APPLICAZIONI PLASTICHE SRL CONSORTILE ITALY</li><li>✚ ELKEDE TECHNOLOGY AND DESIGN CENTRE SA GREECE</li><li>✚ THE UK MATERIALS TECHNOLOGY RESEARCH INSTITUTE LIMITED UNITED KINGDOM</li><li>✚ TECHNOSAM SRL ROMANIA</li></ul>
--	---

<b>TÍTULO</b>	DEVELOPMENT OF FLEXIBLE TRAFFIC MODELS THAT EXPLOIT EMERGING DATA COLLECTION TECHNOLOGIES THROUGH THE INTRODUCTION OF MACHINE LEARNING CONCEPTS - FLEXIBLETRAFFIC
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS
<b>FECHA INICIO</b>	2006-03-15
<b>FECHA FIN</b>	2008-03-14
<b>PRESUPUESTO</b>	0,07 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,07 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>This proposal deals with the development of flexible models for the representation of traffic dynamics in ways that allow the practical use of rich and diverse data sources and provide insight into the traffic flow problem. The fundamental traffic flow theory relationships are a classic way of modelling traffic dynamics. In this project, an alternative paradigm for traffic dynamics models, appropriate for traffic simulation models, will be developed, based on machine learning approaches such as clustering, classification and local regression techniques. While these models may not directly provide as much insight into traffic flow theory, they allow for easy incorporation of additional explanatory variables, and hence, may be more appropriate for use in traffic estimation and prediction models, especially simulation based.</p> <p>The objectives of this research are three-fold:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Develop flexible alternatives to the classical traffic dynamics models, especially in the context of traffic simulation models, that integrate the state-of-the-art in diverse research fields (such as machine learning) and exploit emerging data collection techniques (such as richer data, increasingly becoming available from probe vehicles and Automatic Vehicle Identification Systems, AVI)</li> <li>➤ Compare how the presented alternative models perform with respect to their traditional counterparts, considering several different criteria, such as overall predictive accuracy, computational performance and robustness, and</li> <li>➤ Develop insight into their operation. Preliminary empirical results indicate that the use of such flexible traffic models for speed estimation can considerably improve the estimation accuracy, providing up to 40% improvement over the base case of using models based on conventional traffic flow theory.</li> </ul>



<b>TÍTULO</b>	DEVELOPMENT OF NEW INTERMODAL LOADING UNITS AND DEDICATED ADAPTORS FOR THE TRIMODAL TRANSPORT OF BULK MATERIALS IN EUROPE - TRIMOTRANS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	ZENTRUM FUR ANGEWANDTE FORSCHUNG UND TECHNOLOGIE E.V.
<b>FECHA INCIO</b>	2005-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-09-3
<b>PRESUPUESTO</b>	1,90 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,31 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The constitution of the common European market is accompanied by continuously increasing cross-border goods and passenger traffic. Road transportation is facing a rapidly increasing congestion while in the contrary the available capacities in railway transportation as well as inland waterway transportation are being underutilized. A redistribution of the carriage of goods is urgently needed, but up to now the most important obstacles consists in the incompatible interfaces between the various carriers and the diversity of loading devices being used in the EU. Main objective of the project is the development of new intermodal loading units including devices (ISO-bulk container and Roll-off container), capable adaptors and mobile fixtures suitable for the trimodal transport of bulk and packaged goods at road, railway and inland waterways. Essential element of the project is the design and integration of innovative adaptors for lifting and shifting operations of the loading units. This will lead to an optimum on intermodal compatibility. The goals are in conformity with the aims of the Specific Programme `Sustainable Surface Transport`, research domain 3.16. `Development of equipment for fast loading / unloading of intermodal transport units`. By application of the new loading units the logistic chain can be set up without changing the loading unit throughout the whole door-to-door transport process. The transshipping procedures do not require crane technology anymore and the costs will be reduced substantially. The uniformity of the special internal features as well as the compliance with the ISO-container dimensions will contribute to the harmonisation of loading units. The projects include the development of containers, adaptors and mobile units, test and demonstration of two prototypes and dissemination and exploitation of the results. The consortium consists of ten partner with six SMEs from five countries (G, HU, CH, A, CR)</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> WERNER &amp; WEBER GMBHAUSTRIA</li> <li> BUDAPESTI MUSZAKI ES GAZDASAGTUDOMANYI EGYETEM HUNGARY</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ CIDEON ENGINEERING GMBH GERMANY</li><li>✚ MOSCOW STATE UNIVERSITY OF RAILWAY ENGINEERING RUSSIAN FEDERATION</li><li>✚ G. TRANSPORT 96 LTD HUNGARY</li><li>✚ CESKO-SASKE PRISTAVY S.R.O.CZECH REPUBLIC</li><li>✚ BRODER AG SWITZERLAND</li><li>✚ KLUGE GMBH GERMANY</li><li>✚ WAGNER UMWELTTECHNIK GMBH GERMANY</li><li>✚ LOXODON GEPGYARTO KORLATOLT FELELOSSEGU TARSASAG HUNGARY</li><li>✚ INSTITUT FUER MASCHINEN, ANTRIEBE UND ELECTRONISCHE GERAETETECHNIK GMBH GERMANY</li></ul>
--	---

<b>TÍTULO</b>	EFFECTIVE OPERATION IN PORTS - EFFORTS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	D'APPOLONIA S.P.A
<b>FECHA INCIO</b>	01-05-2006
<b>FECHA FIN</b>	31-10-2009
<b>PRESUPUESTO</b>	13.08 millones de Euros
<b>FINANCIACION</b>	8.00 millones de Euros
<b>RESUMEN</b>	<p>European trade and economy is highly dependent on ports. The container sector is currently facing an increasing threat of terminal congestions and thus container terminals are the potential bottlenecks within the transport chain. Besides the logistics problems which will arise from container terminal congestion, European ports in general need to strengthen competitiveness by improving availability and cost-benefit ratio of services to all types of vessels, passengers and commodities.</p> <p>European ports do already follow an innovative and pro-active approach; however, appropriately structured research assistance will have a lever function resulting in much higher benefits than costs. After analysing the current state of the art and requirements, concrete research objectives have been worked out and translated into the work plan of EFFORTS. The vision is rather simple: to intelligently combine selected key developments so that the overall added value is much more than the sum of individual improvements. The terms of reference are challenging but feasible within the project duration resulting in clearly measurable products and processes. However, searching for new solutions always includes the risk of not achieving all specified objectives. The project approach therefore allows for alternatives to avoid dead ends. EFFORTS is structured around ports and port services resulting in a holistic approach. The work content covers the sub-project areas NAVIGATION, ENVIRONMENT, and ORGANISATION AND INFRASTRUCTURE clearly focussing on specified objectives to be brought into a coherent context to each other and to the overall goal of increased port effectiveness through the project INTEGRATION activity.</p> <p>Integration in EFFORTS is not restricted to technology and business processes but takes into account crucial social economic aspects such as personnel qualification, business awareness, social responsibility and job satisfaction.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> INSTITUT FRANCAIS DE RECHERCHE POUR L'EXPLOITATION DE LA MER FRANCE</p> <p> AREVA TA (SOCIETE TECHNIQUE POUR L'ENERGIE</p>



	<p>ATOMIQUE)FRANCE</p> <p>✚ LUTGENS &amp; REIMERS GMBH &amp; CO. KG GERMANY</p> <p>✚ ADMINISTRACO DO PORTO DE LISBOA/LISBON PORT AUTHORITY PORTUGAL</p> <p>✚ HAMBURG PORT AUTHORITY AOR GERMANY</p> <p>✚ VIA DONAU – OSTERREICHISCHE WASSERStraßeN-GESELLSCHAFT MBHAUSTRIA</p> <p>✚ TECHNISCHE UNIVERSITAT HAMBURG-HARBURG GERMANY</p> <p>✚ SVITZER A/S NETHERLANDS</p> <p>✚ CENTRE REGIONAL D'INNOVATION ET DE TRANSFERT TECHNOLOGIQUE DE BASSE-NORMANDIE COTENTIN FRANCE</p> <p>✚ COMPAGNIE FLUVIALE DE TRANSPORT S.A. : FRANCE</p> <p>✚ CORYS TRAINING &amp; ENGINEERING SUPPORT SYSTEMS FRANCE</p> <p>✚ SUOMEN YMPARISTOKESKUS FINLAND</p> <p>✚ ILMATIETEEN LAITOS - FINNISH METEOROLOGICAL INSTITUTE FINLAND</p> <p>✚ LIVORNO PORT AUTHORITY ITALY</p> <p>✚ GRAND PORT MARITIME DU HAVRE FRANCE</p> <p>✚ UNIVERSITE DE STRASBOURG FRANCE</p> <p>✚ BIOWIND SARL FRANCE</p> <p>✚ PORT OF TURKU FINLAND</p> <p>✚ CARIS GEOGRAPHIC INFORMATION SYSTEMS BV NETHERLANDS</p> <p>✚ PEMAR RD FRANCE</p> <p>✚ MARIMATECH A/S DENMARK</p> <p>✚ TRANSEUROPEAN CONSULTANTS FOR TRANSPORT, DEVELOPMENT AND INFORMATION TECHNOLOGY S.A.GREECE</p> <p>✚ NIELSEN + PARTNER UNTERNEHMENSBERATER GMBH GERMANY</p> <p>✚ INTERNATIONAL CONSULTING ENVIRONMENT SERVICES FRANCE</p> <p>✚ CONSULTRANS S.A. SPAIN</p> <p>✚ CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES MARITIMES AND FLUVIALES (INSTITUTE FOR MARITIME AND WATERWAYS STUDIES) FRANCE</p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ TUTECH INNOVATION GMBH GERMANY</li> <li>✚ SODENA SA FRANCE</li> <li>✚ SIREHNA FRANCE</li> <li>✚ DUBLIN PORT COMPANY IRELAND</li> <li>✚ UNIVERSITE DE CAEN - BASSE NORMANDIE FRANCE</li> <li>✚ ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING S.A. GREECE</li> <li>✚ TECHNISCHE UNIVERITEIT DELFT NETHERLANDS</li> <li>✚ INGENIERIA DE SISTEMAS PARA LA DEFENSA DE ESPANA, S.A. SPAIN</li> <li>✚ IMPERIAL COLLEGE OF SCIENCE, TECHNOLOGY AND MEDICINE UNITED KINGDOM</li> <li>✚ KONGSBERG SEATEX AS NORWAY</li> <li>✚ VTT TECHNICAL RESEARCH CENTRE OF FINLAND FINLAND</li> <li>✚ THESSALONIKI PORT AUTHORITY S.A. GREECE</li> <li>✚ TL &amp; ASSOCIES FRANCE</li> <li>✚ PORT AUTHORITY GIJON SPAIN</li> <li>✚ "OVIDIUS" UNIVERSITY OF COSTANTA - CENTER FOR ADVANCED ENGINEERING SCIENCES ROMANIA</li> <li>✚ NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS GREECE</li> <li>✚ NORWEGIAN MARINE TECHNOLOGY RESEARCH INSTITUTE NORWAY</li> <li>✚ EUROPEAN COMMISSION - JOINT RESEARCH CENTRE ITALY</li> <li>✚ INSTITUTO DE SOLDADURA E QUALIDADE PORTUGAL</li> <li>✚ FORCE TECHNOLOGY DENMARK</li> <li>✚ DORIS ENGINEERING S.A. FRANCE</li> <li>✚ CENTRUM TECHNIKI OKRETOWEJ S.A.- SHIP DESIGN AND RESEARCH CENTRE S.A. POLAND</li> <li>✚ BMT LTD UNITED KINGDOM</li> <li>✚ ARISTOTLE UNIVERSITY OF THESSALONIKI GREECE</li> <li>✚ INSTITUTO SUPERIOR TECNICO PORTUGAL</li> <li>✚ SAM ELECTRONICS GMBH GERMANY</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.efforts-project.org/">http://www.efforts-project.org/</a>

<b>TÍTULO</b>	EUROPEAN TRANSPORT NETWORK MODEL REFINEMENT REGARDING FREIGHT AND INTERMODAL TRANSPORT TO AND FROM THE REST OF THE WORLD - WORLDNET
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	NEA TRANSPORT RESEARCH AND TRAINING
<b>FECHA INCIO</b>	2007-05-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-02-28
<b>PRESUPUESTO</b>	1.25 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.25 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The TRANS-TOOLS model which is currently developed will become the reference transport policy assessment tool for the EU. It completes the ETIS reference database which is used for its calibration. ETIS has been developed in close cooperation with EUROSTAT to provide the Commission with a policy oriented information system. Although the scope of ETIS and subsequently TRANS-TOOLS is EU25, there is some lack of recent information on the new members (EU27) and on the new neighbours, as well as detailed country or group of countries information recording trade with the Rest of the world.</p> <p>Intermodal transport outside the EU is an innovative issue, as well the information on air (freight) transport. As such the forecasting capabilities and scenario developments of TRANS-TOOLS can be significantly improved or used in parallel and cooperation with the task devoted to the 'Integration of energy, technological and/or environmental components'.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ UNIVERSITAET KARLSRUHE (TH) INSTITUT FUER WIRTSCHAFTSPOLITIK UND WIRTSCHAFTSFORSCHUNG (IWW) DEUTSCHLAND</li> <li>✚ MKMETRIC GESELLSCHAFT FUR SYSTEMPLANUNG MBH DEUTSCHLAND</li> <li>✚ OCEAN SHIPPING CONSULTANTS LTD. UNITED KINGDOM</li> <li>✚ TINA VIENNA - TRANSPORT STRATEGIES GES.M.B.H. ÖSTERREICH</li> <li>✚ DEMIS NEDERLAND</li> </ul>




<b>TÍTULO</b>	EUROPEAN ROAD TRANSPORT RESEARCH ADVISORY COUNCIL EUROPEAN ROAD TRANSPORT 2020: A VISION AND STRATEGIC RESEARCH AGENDA - ERTRAC
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	AVL LIST GMBH
<b>FECHA INICIO</b>	2003-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2006-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,8 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,8 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Introduction At the Lisbon European Council, a new strategic goal was set for the European Union `to become the most competitive and dynamic knowledge-based economy in the world by 2010`. In line with this goal, ERTRAC - the European Road Transport Research h Advisory Council - makes a crucial contribution to the establishment of the European Research Area (ERA) by involving all main stakeholders in the road transport sector and by fostering structured, optimised and integrated R&amp;D efforts across European programmes. This is done via a system approach to road transport challenges in order to enhance the efficiency of research activities in Europe ERTRAC Mission &amp; Impacts In order to support the development of a truly sustainable road transport system, the primary mission of ERTRAC is to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Provide a strategic vision of European road transport in 2020, particularly with respect to R&amp;D focused on breakthrough technologies;</li> <li>➤ Set out strategies and roadmaps to realise this vision through the Strategic Research Agenda (SRA) and other associated documents.</li> </ul> <p>ERTRAC will address the key economic, technological, environmental and societal challenges of the 21st century for the road transport system, for instance:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Meeting the future demand for road transport an d mobility, . Further improving road safety</li> <li>➤ Promoting sustainable development</li> <li>➤ Contributing to European security of energy supply</li> <li>➤ Enhancing the EU competitiveness</li> <li>➤ Developing a fully integrated European transport system.</li> </ul> <p>Coordination Action Objectives The ERTRAC Coordination Action will provide a platform to all relevant stakeholders for establishing consensus on future road transport research directions. The objective is to provide the management and organisational together with</p>

	<p>technical support, required to facilitate ERTRAC achieving its mission. Finally, ERTRAC results need an extensive promotion and dissemination towards a large audience of research partners.</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ FAURECIA SERVICES GROUP FRANCE</li> <li>✚ ASSOCIATION EUROPÉENNE DES FOURNISSEURS AUTOMOBILES BELGIUM</li> <li>✚ VOLVO TECHNOLOGY CORPORATION AB SWEDEN</li> <li>✚ SIEMENS VDO AUTOMOTIVE SAS FRANCE</li> <li>✚ SHELL UK LTD UNITED KINGDOM</li> <li>✚ POLIS IASBL BELGIUM</li> <li>✚ FORUM OF EUROPEAN NATIONAL HIGHWAY RESEARCH LABORATORIES BELGIUM</li> <li>✚ EUROPEAN UNION ROAD FEDERATION BELGIUM</li> <li>✚ CONCAWE, THE OIL COMPANIES EUROPEAN ORGANIZATION FOR ENVIRONMENT, HEALTH AND SAFETY BELGIUM</li> <li>✚ CENTRO RICERCHE FIAT - SOCIETA CONSORTILE PER AZIONI ITALY</li> <li>✚ FORD FORSCHUNGSZENTRUM AACHEN GMBH GERMANY</li> <li>✚ ROBERT BOSCH GMBH GERMANY</li> <li>✚ REGIENOV - RENAULT RECHERCHE ET INNOVATION FRANCE</li> <li>✚ VODAFONE PILOTENTWICKLUNG GMBH GERMANY</li> </ul>









<b>TÍTULO</b>	EXTENDED COLLABORATIVE INTEGRATED LIFE CYCLE SUPPLY CHAIN PLANNING SYSTEM - ECLIPS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	MÖBIUS BUSINESS REDESIGN NV
<b>FECHA INCIO</b>	2006-04-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-03-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3,53 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,00 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>As a consortium we want to address two key challenges to the European industry. A first is to globalize their supply chains while reducing inventory investments. Globalization is an opportunity for both selling and sourcing but it increases lead times and their variability. As such it increases inventories and working capital. To meet competition in a global economy it is necessary to reduce working capital needs.</p> <p>A second key challenge to the European industry is to deliver ever-more customized and up-to-date products, again while reducing inventory investments. Today, product introduction and end-of-life stages are typically poorly supported and managed, resulting in excess inventories. To meet the demand of a global but more individualized customer it is important to increase the pace of product introductions while decreasing working capital needs. As a consortium spanning the academic, the business and the world of information technology, we see an opportunity in leveraging recent advancements in information technology to feed breakthrough multi-echelon supply chain optimisation models. Our key value proposal is to improve and automate product life cycle management over multiple levels in a supply chain. We believe the different stages of a product life cycle need a different answer. We propose breakthrough innovation for the different stages (introduction/maturity/end-of-life). In a next step we address the integration of these stages. Automated switching from one technique to another is important in sustaining shortening product life cycles.</p> <p>This automated switching is a green field from both an academic and a business perspective. Our consortium will develop optimisation components and package them into an add-on that can easily be integrated with existing ERP and APS packages. As such we will extend the current technological means and provide multi-echelon optimisation capabilities through an existing ERP and APS backbone.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> PLIVA-LACHEMA DIAGNOSTIKA S.R.O. CZECH REPUBLIC</li> <li> HUNTSMAN ADVANCED MATERIALS (DEUTSCHLAND) GMBH GERMANY</li> </ul>



	 RIGAS TEHNISKA UNIVERSTITATE LATVIA
	 EURO DECISION FRANCE
	 LOQUTUS NV BELGIUM


<b>TÍTULO</b>	FAST TRANSHIPMENT EQUIPMENT AND NOVEL METHODS FOR RAILCARGO IN EUROPE - FASTRCARGO
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Cargotechnologies GmbH
<b>FECHA INCIO</b>	2006-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3,50 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,95 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The Project FastR`Cargo aims at developing the fastest transshipment system with the potential of a significant impact on rail innovations for 2010 and beyond. It aims at automatic loading and un-loading of standardized intermodal transport units to standardized rail wagons and trucks below active power lines and vice versa. The equipment will also allow parallel load processes. This rail innovation offering new and attractive transportation services will definitely support new rail production methods, thus contributing to the re-balancing of transport mode.</p> <p>FastR`Cargo is a major step forward towards interoperability and inter-connectivity of rail and road transport at material flow, communication and security levels. The transshipment system consists of two interactive sub systems designed according to concepts of advanced automation techniques. They operate within a newly defined service track, including additional provisions for data and energy transmissions. No equivalent systems were built so far. A framework for specific rail track layouts, rail operation standards, a node-control centre and a sophisticated intra-node transport system are developed to the degree of requirements for certification process. The sub systems are developed by the team member s on the basis of existing knowledge, national and international pre-projects with the aim of delivery to the market as a turn-key installation. The project follows RAMSS supported strategies for mechatronic systems. The consortium is built upon engineering experience of lifting systems, flexible manufacturing and management of rail innovation. Latest technologies in computer vision and other sensor systems, advanced automation systems, safe wireless communication and hardware-in-the-loop simulation will be used in the realization of the project. Rail operators well known to the transportation industry will support the dissemination activities of the project`s results.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH GERMANY</li> <li> Kungliga Tekniska Högskolan SWEDEN</li> <li> Goeteborgs Universitet SWEDEN</li> </ul>






-Observatorio de la Logística en España-




	<ul style="list-style-type: none"><li> Profactor GmbH AUSTRIA</li><li> CSC Deutschland Solutions GmbH GERMANY</li><li> CTD Container-Transport-Dienst GmbH GERMANY</li><li> Autoterminal SA SPAIN</li><li> Copenhagen Business School DENMARK</li><li> Chalmers Tekniska Hoegskola Aktiebolag SWEDEN</li><li> Österreichische Bundesbahnen - Infrastruktur Bau AG AUSTRIA</li><li> Dautel GmbH GERMANY</li></ul>
--	--

<b>TÍTULO</b>	FINANCE, LOGISTICS AND PRODUCTION INTEGRATION DOMAIN BY WEB-BASED INTERACTION NETWORK - FLUID-WIN
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V
<b>FECHA INCIO</b>	2006-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-10-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3,74 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,99 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>In order to stay competitive, many European companies started to purchase from the far east. This endangers the health of the European economy in two dimensions: The European enterprises might loose a significant market share and they might decide to transfer the major part of their value creation to the far east, also. The new situation of the EU-25 opens new chances: Eight of the ten new member states can be considered `former east European´ (FEE). They offer products at lower prices, and have advantages in terms of skills, lower geographic distance and comparable culture and background. Today, there are sophisticated approaches to optimize the supply chain execution and the transport between companies. However, they are not integrated, thus increasing cost and decreasing options to exploit all flexibility. This was not critical as long as suppliers and customers have been geographically close, but it becomes most important for FEE companies. Analogous, there is merely no integration between the order management and the financial exchange between companies. FLUID-WIN will implement an innovative, interdisciplinary and dynamic business model. This model will enable the old European manufacturing companies to keep their ability of quick response, achieving competitive prices by integrating FEE suppliers. This model has to be supported through easy-to-adopt e-commerce applications.</p> <p>Though efficient models for the supply chain execution are available nowadays as B2B operation, the great challenge is the integration of the logistics and financial services without installing thousands of peer-to-peer relationships. The objective is to develop means for a B2 (B2B) service, based on ASP, providing the possibility to adapt a service into a complete existing network instead of installing relations to the network members. The project is driven integrating research from the EU-25, including Malta (as a European finance focus point), FEE and `old´ European countries</p>
<b>SOCIOS</b>	<p>🇸🇰 TS MOTORY, A.S. SLOVAKIA</p> <p>🇸🇯 ITW METALFLEX DRUZBA ZA PROIZVODNJO DELOV ZA GOSPODINJSKE APARATE, D.O.O. TOLMIN SLOVENIA</p>












	<ul style="list-style-type: none"><li> TECNICAS DE CALENTAMIENTO SA SPAIN</li><li> MB AIR SYSTEMS LIMITED Cou. UNITED KINGDOM</li><li> LOMBARDINI S.R.L. ITALY</li><li> PACROSSLIMITS LTD MALTA</li><li> REGENS INFORMATIKAI RESZVENYTARSASAGHUNGARY</li><li> JOINET S.P.A. ITALY</li><li> TECHNICKA UNIVERZITA V KOSICIACH Country: SLOVAKIA</li><li> PFUNDACION LABEIN Country: SPAIN</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.fluid-win.de/infos.htm">http://www.fluid-win.de/infos.htm</a>




<b>TÍTULO</b>	FLEXIBLE CHANGE MANAGEMENT FOR THE FACTORY OF THE FUTURE - X-CHANGE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	UNIVERSITAET KARLSRUHE (TH)
<b>FECHA INCIO</b>	2005-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-02-29
<b>PRESUPUESTO</b>	1.91 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	1.30 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>In the today's increasingly uncertain environment, production managers need new methods and tools to support them on decisions about planning, monitoring and changing a production system. The ability to change and adapt under both external and internal fluctuations is often referred to as the flexibility degree of the system. The X-CHANGE project aims at devising and integrating flexibility measures into decision support processes for lifecycle and change management, thus providing a modelling and software framework for enhancing the effectiveness of the European industry. The main objectives of the project are a) to develop an innovative, LIVE flexibility modelling and analysis methodology with wide applicability range and b) to materialize this methodology into an OPEN-INTERFACE SOFTWARE FRAMEWORK able to facilitate lifecycle and change management in production systems and extended enterprises that operate in dynamically changing environments. X-CHANGE will primarily focus on evaluating flexibility for providing decision-support in the management and planning of short and mid-term changes of a manufacturing system, addressing production and business processes in a multi-level structure. Lifecycle and changeability management upon long-term scenarios will also be addressed. X-CHANGE will utilize production and business data for a number of processes - such as changes of work pieces and tools, CNC reprogramming, changing machines loading, investing on new equipment or labour - as well as information related to the production facilities operation, product orders, suppliers, transportation and inventory logistics.</p> <p>The consortium includes manufacturers from diverse sectors, thus cultivating the development of generic/global solutions, software companies that are already active in the development of web-based decision support systems, and academic institutions, which have been involved in a significant number of relevant extended enterprise lifecycle management projects</p>
<b>SOCIOS</b>	 UNIVERSITY OF PATRAS HELLAS


	<ul style="list-style-type: none"><li> FATMAN OYFINLAND</li><li> FZI FORSCHUNGSZENTRUM INFORMATIK AN DER UNIVERSITAET KARLSRUHE DEUTSCHLAND</li><li> FRIGOGLASS S.A.I.C. HELLAS</li><li> PSI AKTIENGESELLSCHAFT FUER PRODUKTE UND SYSTEME DER INFORMATIONSTECHNOLOGIE DEUTSCHLAND</li><li> VINCENT INDUSTRIE S.A.S. FRANCE</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://osaka03.fzi.de/40/">http://osaka03.fzi.de/40/</a>

<b>TÍTULO</b>	FREIGHT INNOVATIVE DELIVERY IN EUROPEAN URBAN SPACE - FIDEUS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CENTRO RICERCHE FIAT S.C.P.A.
<b>FECHA INCIO</b>	2005-05-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-04-30
<b>PRESUPUESTO</b>	4,44 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,30 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>FIDEUS addresses the sustainable development research domain `innovative nonpolluting means of transport to achieve a more effective organisations of urban transport`. The aim of the project is to provide a complementary set of vehicle solutions to support an innovative approach to the organisations of urban freight transport, in line with political strategies to safeguard the `liveability` of cities, while being compatible with efficient logistics. Urban freight delivery is both a contributor to and victim of the growing congestion in urban areas which exposes the population to noise, pollution and nuisance. The target of FIDEUS is to contribute in a practical way to the economic livelihood of business and retail activities located in the city with policies oriented towards more sustainable mobility. This requires a concerted effort of stakeholders whose interests are often perceived as conflicting. FIDEUS promotes a coordinated approach involving the automotive industry, logistics companies and city decision-makers. The aim is to make available appropriate vehicles, to ensure that delivery operations are efficient and that cities have the necessary information and tools to be able to define and manage effective mobility policies for goods traffic. To provide such a solution requires a rethinking of distribution logistics in the context of the whole delivery chain. Since there is no single optimum vehicle, FIDEUS proposes a complementary range of three vehicle types, including an innovative `clean` goods carrier, an adapted 3.5-ton van and 12-ton truck. These all incorporate advanced technologies and equipment, including a new urban goods container, to improve operational efficiency and minimize the environmental impact. The logistics management focuses on achieving saturation of vehicle load capacity, making significant improvements in the efficiency of transshipment operations, and integration of delivery operations within city traffic.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> DISSENY DE SISTEMES I DESENVOLUPAMENT, S.L.U.SPAIN</li> <li> ATLAN DISSENY DE SISTEMES I DESENVOLUPAMENT, S.A. SPAIN</li> <li> MIZAR AUTOMAZIONE S.P.A.ITALY</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li> DEUTSCHE POST AG GERMANY</li><li> ECA SA FRANCE</li><li> FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V.GERMANY</li><li> CYBERNETIX SA FRANCE</li><li> TNT INNIGHT B.V. NETHERLANDS</li><li> IVECO S.P.A. ITALY</li><li> COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON FRANCE</li><li> UNIVERSITY OF WESTMINSTER UNITED KINGDOM</li><li> IMPACTS EUROPE FRANCE</li><li> RENAULT TRUCKS FRANCE</li><li> REGION OF HANNOVER GERMANY</li></ul>
--	---

<b>TÍTULO</b>	IDENTITY BASED TRACKING AND WEB-SERVICES FOR SMES - TRASER
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	MAGYAR TUDOMANYOS AKADEMIA SZAMITASTECHNIKAI ES AUTOMATIZALASI KUTATO INTEZET
<b>FECHA INCIO</b>	2006-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-05-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2.47 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2.01 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The TraSer project will develop, test, and document innovative ICT-enabled web-services and logistics solutions for changing environments, such as supply chains, service operations and project delivery networks. This will be done by linking the electronic identity of products and product representations to identify specific tracking and related web services. The research and development effort will result in a TraSer open source community. It will provide information on standards and recommended design patterns, that when followed, make individually developed SME applications interchangeable and possible to use temporarily or in parallel without efficiency loss in the operations of logistics service providers and other companies handling products and product data. The project work will be conducted in close co-operation with communities of potential SME users and aims at proposing, testing and refining SME friendly business scenarios for services such as: material flow transparency, quality control, and product data management in changing and temporary networks. The issue of deploying SME specific applications in a changing network of participants will be addressed through piloting. In the two pilots, solutions for linking RFID-readers and product data repositories to SME specific monitoring and control applications will be developed and tested. The scientific objective is to develop through iterative action innovation an understanding of how network partners could be motivated to participate in supporting network level information services deployed by SMEs, and what are the commercial best practices and technological solutions that facilitate such network level services. The technological objective is to understand how to integrate innovative TraSer-type product centric solutions with existing transaction processing solutions, and how an open source application development platform can be effectively utilized by individual SMEs to develop network level services.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> WITTMANN &amp; PARTNER COMPUTER SYSTEMS ROMANIA</li> <li> RIJKSUNIVERSITEIT GRONINGEN. NEDERLAND</li> <li> NEDERLANDSE ORGANISATIE VOOR TOEGEPAST</li> </ul>

	<p>NATUURWETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK - TNO NEDERLAND INNOTEC MAGYAR MUANYAG ALKATRESZ- GYARTO ES KERESKEDELMI KORLATOLT FELELOSSEGU TARSASAG MAGYARORSZAG</p> <p> TEKNILLINEN KORKEAKOULU FINLAND</p> <p> ITELLA OYJ FINLAND</p>
<b>WEB PROYECTO</b>	<p><a href="http://www.traser-project.eu/">http://www.traser-project.eu/</a></p>

<b>TÍTULO</b>	IMPROVED DECISION-AID METHODS AND TOOLS TO SUPPORT EVALUATION OF INVESTMENT FOR TRANSPORT AND ENERGY NETWORKS IN EUROPE - EVA-TREN
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	TRT Trasporti e Territorio
<b>FECHA INCIO</b>	2006-05-02
<b>FECHA FIN</b>	2008-11-01
<b>PRESUPUESTO</b>	0.71 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.71 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The key objective of EVA TREN is to further develop appraisal methods for large infrastructure projects in the development of Trans-European networks (TEN). The proposal has been tailored taking into account Community objectives, obligations and tasks in the field of both transport and energy. EVA TREN method and work programme are based on two pillars:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Competent desk work to review approaches and experience in prioritising and monitoring the implementation of large infrastructure projects at both member states and international agencies in Europe and outside;</li> <li>➤ Systematic, in-depth comparison of ex ante and ex-post appraisals of a limited number of large TEN infrastructure projects.</li> </ul>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ UNIVERSITAT KARLSRUHE (TH) - INSTITUT FUR WIRTSCHAFTSPOLITIK UND WIRTSCHAFTSFORSCHUNG DEUTSCHLAND</li> <li>✚ NOUVEAUX ESPACES DE TRANSPORT EN EUROPE - APPLICATION DE RECHERCHE FRANCE</li> <li>✚ JOINT RESEARCH CENTRE BELGIQUE-BELGIË</li> <li>✚ CSIL CENTRO STUDI INDUSTRIA LEGGERA ITALIA</li> <li>✚ FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FORDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG E.V. DEUTSCHLAND</li> <li>✚ UNIVERSITAT KARLSRUHE (TH) - INSTITUT FUR INDUSTRIEBETRIEBSLEHRE UND INDUSTRIELLE PRODUKTION DEUTSCHLAND</li> <li>✚ ECOLE POLYTECHNIQUE FEDERALE DE LAUSANNECHAIR FOR LOGISTICS, ECONOMICS AND MANAGEMENT - LEM SUISSE</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.eva-tren.eu/home.htm">http://www.eva-tren.eu/home.htm</a>

<b>TÍTULO</b>	INNOVATIVE TRACK SYSTEMS - INNOTRACK
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER
<b>FECHA INCIO</b>	2006-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	18.46 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	9.99 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>InnoTrack is a unique opportunity to bring together rail infrastructure managers (IM) and industry suppliers, the two major players in the rail industry, and to concentrate on the research issues that will contribute to the reduction of rail infrastructure Life Cycle Cost (LCC). The EC White paper on Sustainable Transport calls for rail operators to: - Double passenger traffic and triple freight traffic by 2020 -Reduce LCC by 30% The Railway Business Scenario 2020 also calls for railways to capture 15% of freight and 12% of the passenger market. To achieve these objectives, investment alone is not sufficient, significant innovation and technology transfer is essential. This can only be achieved with very close cooperation between IMs and industry suppliers. It is essential that the IMs, as the end users, set out their priorities and needs, at a European Level, to solve the necessary problems for achieving the white paper objectives. This will be done by performing research on four key topics: Track support structure</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Switches and Crossings</li> <li>➤ Rails</li> <li>➤ Logistics for track maintenance and renewal To ensure that cost reductions can be consistently evaluated across Europe, InnoTrack will also devise an innovative generic methodology for LCC calculation, based on best LCC practices at EU level, to be used by all IMs across Europe.</li> </ul> <p>For each of the research topics, InnoTrack will:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Analyse the root causes of identified issues on a European scale taking into account the effect of different duty conditions whilst providing product and service solutions for cheaper and longer lasting tracks.</li> <li>➤ Draw together common European specifications regarding Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) combined with LCC.</li> <li>➤ Provide innovative solutions to reduce failure rates and decrease LCC of material, equipment, machinery and systems Finally, InnoTrack will assure a wide dissemination through</li> </ul>

	UIC and UNIFE, 2 organisations representing IMs and industry.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ ARTTIC FRANCE</li> <li>✚ MANCHESTER METROPOLITAN UNIVERSITY UNITED KINGDOM</li> <li>✚ CARILLION CONSTRUCTION LTD UNITED KINGDOM</li> <li>✚ BALFOUR BEATTY GROUP LTD UNITED KINGDOM</li> <li>✚ CESKE DRAHY, A.S. CESKA REPUBLIKA</li> <li>✚ LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSEES FRANCE</li> <li>✚ NETWORK RAIL INFRASTRUCTURE LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li>✚ RESEAU FERRE DE FRANCE. FRANCE</li> <li>✚ VAE GMBH ÖSTERREICH FRANCE</li> <li>✚ DB NETZ AG DEUTSCHLAND SUISSE</li> <li>✚ DELFT UNIVERSITY OF TECHNOLOGY (TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT) NEDERLAND</li> <li>✚ PRORAIL B.V. NEDERLAND</li> <li>✚ UNIVERSITY OF BIRMINGHAM UNITED KINGDOM</li> <li>✚ CORUS UK LTD, TRADING AS CORUS RAIL UNITED KINGDOM</li> <li>✚ SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS FRANCE</li> <li>✚ DAMILL AB SVERIGE</li> <li>✚ KARLSRUHER INSTITUT FUR TECHNOLOGIE DEUTSCHLAND</li> <li>✚ UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li> <li>✚ UNIVERSITY OF SOUTHAMPTON UNITED KINGDOM</li> <li>✚ G-IMPULS PRAHA SPOL. S.R.O. CESKA REPUBLIKA</li> <li>✚ VOESTALPINE SCHIENEN GMBH ÖSTERREICH</li> <li>✚ ASSOCIATION OF THE EUROPEAN RAILWAY INDUSTRIES BELGIQUE</li> <li>✚ EUROPEAN FEDERATION OF RAILWAY TRACK WORK CONTRACTORS LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ)</li> <li>✚ ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN - INFRASTRUKTUR BAU AG ÖSTERREICH</li> <li>✚ RAIL SAFETY AND STANDARDS BOARD LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li>✚ SPRAVA ZELEZNICNI DOPRAVNI CESTY CESKA REPUBLIKA</li> </ul>







	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ESPAÑA</li><li>✚ ALSTOM TRANSPORT SA FRANCE</li><li>✚ GOLDSCHMIDT THERMIT GMBH (HOLDING COMPANY) DEUTSCHLAND</li><li>✚ CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE CESKA REPUBLIKA</li><li>✚ CONTRAFFIC GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ TENCATE GEOSYNTHETICS AUSTRIA GMBH ÖSTERREICH</li><li>✚ CHALMERS TEKNISKA HOEGSKOLA AKTIEBOLAG SVERIGE</li><li>✚ BANVERKET SVERIGE</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.innotrack.eu/">http://www.innotrack.eu/</a>

<b>TÍTULO</b>	INTEGRATED APPROACH TO ENABLE TRACEABILITY OF THE COOLING CHAIN OF FRESH AND FROZEN MEAT AND FISH PRODUCTS BY MEANS OF TAYLOR-MADE TIME/ TEMPERATURE INDICATORS - FRESHLABEL
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	VEREIN ZUR FORDERUNG DES TECHNOLOGIETRANSFERS AN DER HOCHSCHULE BREMERHAVEN E. V.
<b>FECHA INCIO</b>	2005-09-15
<b>FECHA FIN</b>	2008-09-14
<b>PRESUPUESTO</b>	23.18 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	01.54 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The consumption of chilled and frozen foodstuffs within the EC is tremendously growing whereas food safety and control are of great concern for the whole consumers community. Furthermore, a new EC Directive regulating the traceability of the cold chain of food products will be adopted in 2005. This Regulation will force the introduction of Community controls of the treatment of foodstuffs. The freshness or the spoilage of chilled and frozen meat and fish products is mostly related to temperature conditions during transport and storage.</p> <p>Along the logistic chain of the products the cumulative degree of degradation of the products is due to breaks in the cold-chain. Even if all actors involved in the manufacturing and distribution chain of food products are taking all precautions, the concerned IAGs of the food producing industries in Europe are convinced that only the wide spread application of reliable, irreversible Time-Temperature Indicators (TTIs) which can record and display the break of the storage conditions provides the monitoring of the real state of freshness along the product's life.</p> <p>At the same time, the application of TTIs are a comprehensive approach to assure food safety and public confidence, allowing transparency of all actions connected with the logistic chain, maximum information in understandable form, effective traceability of all kinds of foodstuff and will thus be a suitable standardized measure to keep the expected EC regulations if 2005. Against this situation, the proposing IAGs intend to take an integrated and more proactive approach to the problem: the aim is to optimize TTIs for specific products of the European meat and fish industry and to encourage and train their members in the respective application. The outcome of the FRESHLABEL project will be the visualization of the quality and safety of meat and fish products by means of joint application of TTIs. The second aim is to increase the European consumer's confidence in food.</p>



<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ INTERFISH AQUACULTURE SA HELLAS</li><li>✚ LIAISON CENTRE FOR THE MEAT PROCESSING INDUSTRIES IN THE EU NEDERLAND</li><li>✚ VTT TECHNICAL RESEARCH CENTRE OF FINLAND FINLAND</li><li>✚ SNIV-SSYNDICAT NATIONAL DE L INDUSTRIE DES VIANDES FRANCE</li><li>✚ NORWEGIAN SEAFOOD ASSOCIATION NORGE</li><li>✚ ASOCIACION NACIONAL DE FABRICANTES DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS ESPAÑA</li><li>✚ PRO FISH ASSOCIATION FINLAND</li><li>✚ BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN FISHINDUSTRIE UND DES FISCHGROSSHANDELS E.V. DEUTSCHLAND</li><li>✚ FEDERACION CATALANA DE INDUSTRIAS DE LA CARNE ESPAÑA</li><li>✚ FRESHPOINT QUALITY ASSURANCE LTD ISRAEL</li><li>✚ HEINRICH ABELMANN GMBH FISCHEINKOST DEUTSCHLAND</li><li>✚ WINDAU GMBH AND CO KOMMANDITGESELLSCHAFT, FLEISCHWARENHERSTELLUNG DEUTSCHLAND</li><li>✚ KUOPION KALATUOTE OY FINLAND</li><li>✚ COVIAL S.A. FRANCE</li><li>✚ MYRSZKYLAN SAVUSTAMO OY FINLAND</li><li>✚ REMO BRODR A/S NORGE</li><li>✚ CENTRO FRIGORIFICO CONSERVERO ESPAÑA</li><li>✚ BUDERSVERBAND DER DEUTSCHEN FLEISCHWAREINDUSTRIE E.V. DEUTSCHLAND</li><li>✚ RHEINISCHE FRIEDRICH-WILHELMS-UNIVERSITAT BONN DEUTSCHLAND</li><li>✚ NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS HELLAS</li><li>✚ SOMAFER FRANCE</li></ul>
---------------	--

<b>TÍTULO</b>	INTEGRATED STANDARD TRANSPORTATION UNIT FOR SELF-GUIDED FREIGHT CONTAINER TRANSPORTATION SYSTEMS ON RAIL - ISTU
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INNOVATIVE TRADE AND PRODUCT STRATEGIES GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2003-11-01
<b>FECHA FIN</b>	2006-09-30
<b>PRESUPUESTO</b>	1,46 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,89 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>ISTU STREP proposal intends to investigate, develop and demonstrate a cost effective integrated propulsion unit for individual self-driven container rail platform wagons for freight container transport between ports and cargo distribution centres. Although the proposal is an R&amp;D project focussing on technical and innovative methods to integrate all main propulsion components like motor, power converter, cooling and embedded controllers in one unit, the project coordinator has defined clear demonstrator targets. In particular, the propulsion unit, with rated power of ca. 25 kais expected to deliver cost improvements of 30%, efficiency improvements of 2% (up to 96%) and system availability improvement of 3% (up to 98%). A prototype integrated drive system will demonstrate these improvements. The project will aim at developing an integrated switched reluctance drive which uses integrated power electronic conversion modules and advanced direct torque digital control enabling the use of low cost sensors. Long-term approach of ISTU expects that this STREP project will lead to an IP project, integrating further the outer vehicle guidance control, i.e. a GSM telemetric system with vision capabilities, which would lead to an unmanned automatic piloted transport system able to be applied also as the self-propelled and self-guided container wagon to dense industrial areas in order to reduce road traffic, pollution and noise. As Objectives the ISTU STREP project will aim at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ developing an electrical integrated low-cost: propulsion and cooling systems, control and power electronic components, simple producible rail transportation motor</li> <li>➤ demonstrating the proposed low-cost propulsion system- designing and specifying all requirements for a direct freight logistic application, i.e. a container wagon.</li> <li>➤ Defining interfaces and showing implementation of such propulsion units and its interfaces for a self-guided self-</li> </ul>

	propelled application.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li> THE RAIL VEHICLES INSTITUTE TABOR POLAND</li><li> APS ENERGIA SP Z O O POLAND</li><li> POLITECNICO DI TORINO ITALY</li><li> EURETITALIA S.R.L. ITALY</li><li> SKODA ELECTRIC S.R.O.CZECH REPUBLIC</li><li> RHEINISCH-WESTFAELISCHE TECHNISCHE HOCHSCHULE AACHEN GERMANY</li></ul>

<b>TÍTULO</b>	INTEGRATED SYSTEM FOR A RELIABLE TRACEABILITY OF FOOD SUPPLY CHAINS - TRACEBACK
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	TECNOALIMENTI S.C.P.A.
<b>FECHA INCIO</b>	2007-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	15,49 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	9,74 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>TRACEBACK will develop an innovative food traceability system based on the following aspects:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ (i) establishment of objective connections between the product flow and the information flow along the food chain. This will be realized through the implementation of micro-devices, based on micro-arrays and Q RT-PCR technologies embedded in lab-on-a-chips;</li> <li>➤ (ii) development of an information management system which fits to the existing technologies present along the diverse players of the food chain from the raw materials to the sale of products and it is open for upcoming technologies, without imposing any technology change to any player. This will be achieved through the development of a Service Oriented Architecture model, which will provide semantic and service interoperability;</li> <li>➤ (iii) maximum care of cost aspects of the used technologies due to the fact that for being routinely implemented in the food sector, having typically tiny margins, traceability needs to weight not more than between 1 and 2% of the product cost.</li> </ul> <p>This will be achieved with use of inexpensive technologies (internet based), continuous cost assessment of project results, innovative ways of exploiting the system (i.e. pay per use, ASP approach). The new traceability system will integrate EU and non-EU emerging technologies from on-going projects into a single framework and will implement a pilot version in two representative food chain models: feed/dairy and tomato (dominant chains of the agro-food sector). The project is articulated around 10 WP, including project management, and has duration of 48 months. It is supported by extensive training of food chain stakeholders, dissemination to scientific, public and business decision makers and exploitation for driving food chains towards the proposed traceability system. The project will include SME Baskets for involving high-tech SMEs and food-SMEs into the realization of the pilot system</p>

<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ SCUOLA SUPERIORE ISUFI, EBUSINESS MANAGEMENT SECTION, UNIVERSITÀ DEL SALENTO ITALY</li> <li>✚ INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA POLAND</li> <li>✚ REGIONALNA WIELKOPOLSKA IZBA ROLNO-PRZEMYSLOWA POLAND</li> <li>✚ TRANSFORMACIONES AGR_COLAS DE BADAJOZ, S.A. SPAIN</li> <li>✚ TECHNOBIOCHIP SOCIETA` CONSORTILE A RESPONSABILITA` LIMITATA ITALY</li> <li>✚ PARMALAT SPA ITALY</li> <li>✚ KBS FRANCE</li> <li>✚ NORTH SOUTH CONSULTANTS EXCHANGE EGYPT</li> <li>✚ AKDENIZ UNIVERSITY, ECONOMIC RESEARCH CENTER ON MEDITERRANEAN COUNTRIES (CREM) TURKEY</li> <li>✚ FEDERAZIONE ITALIANA DELL'INDUSTRIA ALIMENTARE ITALY</li> <li>✚ SGS INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES IBERICA, S.A SPAIN</li> <li>✚ SELEX COMMUNICATIONS SPA ITALY</li> <li>✚ TEAGASC AGRICULTURE #AMP; FOOD DEVELOPMENT AUTHORITY IRELAND</li> <li>✚ MTT AGRIFOOD RESEARCH FINLAND. FINLAND</li> <li>✚ MAX-PLANCK-GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER WISSENSCHAFTEN E. V. GERMANY</li> <li>✚ CONSUM SOCIEDAD COOPERATIVA VALENCIANA SPAIN</li> <li>✚ CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE ITALY</li> <li>✚ CITY UNIVERSITY LONDON UNITED KINGDOM</li> <li>✚ COMBINED EUROPEAN MANAGEMENT AND TRANSPORTATION SPA ITALY</li> <li>✚ UNIVERSITA` DEGLI STUDI DI PARMA ITALY</li> <li>✚ SWEDISH UNIVERSITY OF AGRICULTURAL SCIENCES FACULTY OF ALNARP SWEDEN</li> <li>✚ UNIVERSITY OF KENT UNITED KINGDOM</li> <li>✚ ENGINEERING - INGEGNERIA INFORMATICA SPA ITALY</li> <li>✚ ATOS ORIGIN SOCIEDAD ANONIMA ESPANOLA SPAIN</li> <li>✚ ASOCIACION DE INVESTIGACION DE LA INDUSTRIA AGROALIMENTARIA SPAIN</li> <li>✚ CENTIV GMBH GERMANY</li> <li>✚ VEREIN ZUR FÖRDERUNG AGRAR- UND</li> </ul>
---------------	--

	STADTÖKOLOGISCHER PROJEKTE (ASP) E.V. GERMANY
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.traceback-ip.eu/">http://www.traceback-ip.eu/</a>


<b>TÍTULO</b>	INTELLIGENT INTEGRATION OF SUPPLY CHAIN PROCESSES AND CONSUMER SERVICES BASED ON UNIQUE PRODUCT IDENTIFICATION IN A NETWORKED BUSINESS ENVIRONMENT - SMART
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	INTRASOFT INTERNATIONAL SA
<b>FECHA INCIO</b>	2006-11-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-04-30
<b>PRESUPUESTO</b>	2,59 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,70 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The advent of e-business has created several challenges and opportunities in the supply chain environment and the current trend is to try to leverage the benefits obtained through information sharing across the supply chain to improve operational performance, customer service, and solution development. At the same time there is a clear turn and focus on the customer, on increasing consumer value and ultimately on building consumer enthusiasm. In this context, the SMART project aims to support intelligent business networking and consumer services based on effective and efficient information/knowledge sharing and collaboration across supply chain partners, capitalizing on the fact that products are uniquely identified with the use of smart tagging technology. Currently, automatic product identification implementations take place internally within a company, mainly at case or pallet level with the objective to automate warehouse processes. On the other hand, supply chain collaboration relies on information about product type and in seldom cases lot-numbers. The objective of this project is to enable innovative supply chain collaboration processes and consumer value management exploiting the possibility for unique product identification across the supply chain.</p> <p>The project will be based on a distributed-software-architecture and innovative electronic services, capitalizing on existing infrastructures and standards, in order to support real time information sharing, decision making and collaboration among supply chain partners, as well as information services to educated customers. Specific processes that will be tackled include the process of collaborative planning and replenishment, product tracking and traceability, reverse logistics, promotions management and consumer in-store support.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p>🇪🇺 RILKEN VIOMICHANIA KALLYNTIKON PROIONTON ANONYMOS ETAIREIA GREECE</p> <p>🇪🇺 SAIMPERS ANONYMI ETAIREIA ANAPTYXIOLOKLIROMENON LYSEON ILEKTRONIKOU EMPORIOU GREECE</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ THE PROVOST FELLOWS AND SCHOLARS OF THE COLLEGE OF THE HOLY AND UNDIVIDED TRINITY OF QUEEN ELIZABETH NEAR DUBLIN IRELAND</li><li>✚ ADELFOI VEROPOULOI A.E.B.E GREECE</li><li>✚ C.A. PAPAELLINAS EMPORIKI PUBLIC CO LTD CYPRUS</li><li>✚ PLANNING (CYPRUS) LIMITED CYPRUS</li><li>✚ SUPERQUINN IRELAND</li><li>✚ THE CHANCELLOR, MASTERS AND SCHOLARS OF THE UNIVERSITY OF CAMBRIDGE UNITED KINGDOM</li><li>✚ PATHENS UNIVERSITY OF ECONOMICS AND BUSINESS - RESEARCH CENTER GREECE</li></ul>
--	--











<b>TÍTULO</b>	INTELLIGENT MOBILITY AGENTS, ADVANCED POSITIONING AND MAPPING TECHNOLOGIES INTEGRATION INTEROPERABLE MULTIMODAL, LOCATION BASED SERVICES - IM@GINE IT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CENTRE FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS
<b>FECHA INCIO</b>	2004-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2006-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	4,48 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,30 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>Existing infomobility services are only local, incomplete and offered by varying user interfaces and service delivery platforms. IM@GINE IT project aims to develop one and single access point, through which the end user can obtain location-based, intermodal transport information (static and dynamic), mapping and routing, navigation and other related services everywhere in Europe, anytime, taking into account personal preferences of the user. Thus, IM@GINE IT targets the facilitation of seamless travel in Europe.</p> <p>Key innovative features include the design of a user preference and context of use, issue of guidelines towards on-board compatible and off-board user interfaces, the possibility to provide the service through many different mobile devices (mobile phone, mobile PC, PDA, in-car device), a Multi-Agent System that recognizes and even learns user preferences and guides the systems ambient intelligence, an intelligent user localization technique (combining GPS, Cell ID and logical localization techniques), a common data management module for interfacing a wide range of contents, the independency from transport mode (covering car, bus, train, metro, tram, ship, airplane, airport facilities and even touristic POI's), an integrated route guidance approach (combining in-vehicle, pedestrian, PT-based and within-building route guidance modules), the development of common transport and tourism ontologies for semantic web applications, the centralized provision of integrated and dynamic services and the open interface to many existing systems; all within a common, modular and intuitive concept.</p> <p>Thus, IM@GINE IT intends to become a universal platform, covering urban, interurban and cross-border areas. IM@GINE IT supports the eSafety initiative by performing research in distributed intelligent agents, secure communications and advanced positioning and</p>

	mapping technologies and their integration for supporting the provision of location-based value-added services.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ TREDIT A.E. GREECE</li> <li>✚ PORSCHE ENGINEERING GROUP GMBH GERMANY</li> <li>✚ TOPOLISZ TERINFORMATIKAI STUDIO KFT HUNGARY</li> <li>✚ HACON INGENIEURGESELLSCHAFT MBH GERMANY</li> <li>✚ TIETOTALO INFOCENTER OY FINLAND</li> <li>✚ MIZAR MEDIASERVICE S.P.A. ITALY</li> <li>✚ 5T S.C.R.L. ITALY</li> <li>✚ MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FINLAND. FINLAND</li> <li>✚ SINGULAR SOFTWARE ANONYMOS ETAIRIA MICHANOGRAFIKON EFARMOGON GREECE</li> <li>✚ DAIMLERCHRYSLER AG GERMANY</li> <li>✚ CENTRO RICERCHE FIAT SOCIETA CONSORTILE PER AZIONI ITALY</li> <li>✚ INSTITUTE OF COMMUNICATION AND COMPUTER SYSTEMS GREECE</li> <li>✚ MOTOROLA ELECTRONICS S.P.A. ITALY</li> <li>✚ ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT S.A. GREECE</li> <li>✚ PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG GERMANY</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	INTELLIGENT ROUTE GUIDANCE OF HEAVY VEHICLES - HEAVYROUTE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	STATENS VÄG- OCH TRANSPORTFORSKNINGSINSTITUT
<b>FECHA INCIO</b>	2006-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	3,28 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,70 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The volume of freight transport on European roads has increased over the years and is expected to grow significantly in the next decade. Increasing gross weights and changing load configurations of heavy goods vehicles (HGVs) has led to an accelerated damage to bridges and pavements as well as major traffic management problems. The consequences are rising costs for maintaining roads in a good and safe condition and a network operating at sub-optimum efficiency with increasing capacity, safety and environmental impacts.</p> <p>Truck operators, face the combined challenges of reducing ever increasing fuel costs, maximizing efficiency and profitability whilst maintaining safety. Truck drivers have the additional tasks of ensuring compliance with driver's working hour s. regulations and finding appropriate, safe and secure rest areas. One major support for all three parties would come from the improvement in the generation and usage of digital maps for trucks in Europe that will effectively link Europe`s road infrastructure via electronic mapping systems to the truck operators and drivers.</p> <p>The Heavy Route project aims to develop an advanced route guidance system for HGVs as a tool for deriving the safest and the most cost effective routes for road freight transports throughout Europe. The system will for the first time take into full account road user needs, vehicle operating and environmental costs as well as maintenance costs for the road owner/manager due to deterioration of roads and bridges.</p> <p>The system will be built on available and implemented technologies such as fleet management and logistics systems, guidance/ rerouting systems, traffic monitoring and management systems, dynamic map updating and various ITS solutions. Working with all the major stake holders, with FEHR L and ERTICO as partners with unique links to Road Authorities, industry and suppliers, the unique aspects of Heavy Route will pave the way for future large-scale development of a robust pan-European system.</p>
<b>SOCIOS</b>	 EUROPEAN ROAD TRANSPORT TELEMATICS IMPLEMENTATION COORDINATION ORGANISATION SRL

	<p>BELGIUM</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✚ NAVTEQ B.V. NETHERLANDS</li><li>✚ VOLVO TECHNOLOGY CORPORATION SWEDEN</li><li>✚ ÖSTERREICHISCHES FORSCHUNGS- UND PRÜFZENTRUM ARSENAL GES.M.B.HAUSTRIA</li><li>✚ LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES FRANCE</li><li>✚ PTV PLANUNG TRANSPORT VERKEHR AG GERMANY</li><li>✚ FORUM OF EUROPEAN NATIONAL HIGHWAY RESEARCH LABORATORIES BELGIUM</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://heavyroute.fehrl.org/?m=1">http://heavyroute.fehrl.org/?m=1</a>

<b>TÍTULO</b>	LOGISTICS BEST PRACTICE - BESTLOG
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	TECHNISCHE UNIVERSITAET BERLIN
<b>FECHA INCIO</b>	2006-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	3,04 millones de Euros
<b>FINANCIACION</b>	3,04 millones de Euros
<b>RESUMEN</b>	<p>The decoupling of economic growth and the growth of transport represents a major objective within the European transport policy. The major contributor to transport growth has to be seen in the increased transport intensity of value creation. On the supply side, the non-optimal utilization of transport capacities and modes contributes to the growth of transport, for example in the lack of acceptance of inter-modal transport. This has been a major issue for policy makers for many years. In order to get a better understanding of the interrelation between logistics decisions and transport demand, the EC supported a number of research projects, such as SULOLOG, EUTRALOG and PROTRANS. As a result, substantial scientific evidence has been produced. However, to achieve the Commission objectives, these findings must be translated into the daily operations of shippers and logistics service providers.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY SWEDEN</li> <li>✚ THE CHANCELLOR, MASTERS AND SCHOLARS OF THE UNIVERSITY OF OXFORD UNITED KINGDOM</li> <li>✚ WARSAW SCHOOL OF ECONOMICS LOGISTICS DEPARTMENT POLAND</li> <li>✚ RELIANT S.R.O. CZECH REPUBLIC</li> <li>✚ PACKAGING, TRANSPORT AND LOGISTICS INSTITUTE (ITENE) SPAIN</li> <li>✚ UNIVERSITY OF ST. GALLEN SWITZERLAND</li> <li>✚ EUROPEAN LOGISTICS ASSOCIATION BELGIUM</li> <li>✚ METTLE GROUPE FRANCE</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.bestlog.org/">http://www.bestlog.org/</a>

<b>TÍTULO</b>	LOGISTICS-BASED DESIGN - LOGBASED
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	LUND, MOHR & GIAEVER - ENGER MARIN AS
<b>FECHA INCIO</b>	2004-03-01
<b>FECHA FIN</b>	2007-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	2,95 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,78 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The LOGBASED project aims at developing more efficient ro-ro vessels as an integral part of developing and operating more effective intermodal transport value chains. Currently, vessel performance evaluations are normally limited to the isolated vessels` performance. Seldom, is the overall performance of the logistics value chain assessed and benchmarked with the vessels` performance included. The aim of this project is, therefore, to develop a specific logistics-based design process with an opportunity to assess the performance of transport value chains with the vessel performance as an integral part of this assessment. Thus, more efficient vessels` solutions can be developed in the future so that these may be used for the displacement of long-haul road freight and for opening up new intermodal corridors. The new advised design and assessment approach should particularly be capable of guiding a consistent and streamlined design process of the maritime solutions of a transport value chains. In this way, can the overall theoretical, logistic solution`s performance be assessed and benchmarked at the design stage, including but not limiting to the vessels performance. It is a separate goal of this project when applying this new logistics-based design approach to improve efficiency of the vessel`s performance with up to 30% (fuel economy, building costs, environmental impact, stability, payload, weight/volume, manoeuvrability and turn around time in port).</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> GRIEG LOGISTICS KS NORWAY</li> <li> FORESHIP LTD FINLAND</li> <li> NAVANTIA SPAIN</li> <li> NAUTICAL ENTERPRISE CENTRE LTD IRELAND</li> <li> NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS GREECE</li> <li> FORDESI - FORMACAO, DESENVOLVIMENTO E INVESTIGACAO, S.A. PORTUGAL</li> <li> FRETI - SOCIEDADE DE FORMACAO E GESTAO DE NAVIOS, LDA PORTUGAL</li> <li> WILSON EUROCARRIERS AS NORWAY</li> </ul>


	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ DFDS A/S DENMARK</li><li>✚ FLENSBURGER SCHIFFBAU-GESELLSCHAFT MBH &amp; CO KG GERMANY</li><li>✚ UNIVERSITY OF STRATHCLYDE UNITED KINGDOM</li><li>✚ DET NORSKE VERITAS AS NORWAY</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.logbased.no/?page=310">http://www.logbased.no/?page=310</a>

<b>TÍTULO</b>	MANAGEMENT FRAMEWORK FOR INTELLIGENT INTERMODAL TRANSPORT - FREIGHTWISE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	BMT BRITISH MARITIME TECHNOLOGY
<b>FECHA INICIO</b>	2006-10-30
<b>FECHA FIN</b>	2010-04-29
<b>PRESUPUESTO</b>	14,30 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	7,93 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>FREIGHTWISE`s overall objective is to support the modal shift of cargo flows from road towards intermodal transport using short sea shipping, inland waterways and rail; facilitated by improved management and exchange of information between large and small stakeholders across all business sectors, transport modes and administrations. The project aims to show that using the project results and concepts (based on the use of open, interoperable systems), competitive intermodal transport operations may effectively be implemented and operated. Based on extensive experience from development and operation, a harmonised framework (covering managerial and technical aspects) will be established as a basis for development and integration of the relevant, low cost ICT components and associated services supporting competitive intermodal solutions with safe, secure and environmentally friendly transport. FREIGHTWISE is user driven and the development will be based on real business cases across Europe.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ CESKO-SASKE PRISTAVY S.R.O. CZECH REPUBLIC</li> <li>✚ SWEDISH NATIONAL RAIL ADMINISTRATION SWEDEN</li> <li>✚ FUNDACION CENTRO TECNOLOGICO DE LA INFORMACION Y LA COMUNICACION SPAIN</li> <li>✚ OAS IB FOOR ESTONIA</li> <li>✚ SACHSISCHE BINNENHAFEN OBERELBE GMBH GERMANY</li> <li>✚ DEUTSCHE BINNENREEDEREI AG GERMANY</li> <li>✚ ACERALIA CORPORACION SIDERURGICA S.A. SPAIN</li> <li>✚ PORT OF GOTEBORG AB SWEDEN</li> <li>✚ BLEKINGE TEKNISKA HOGSKOLA SWEDEN</li> <li>✚ TECHNIKZENTRUM FORDERGESELLSCHAFT MBH GERMANY</li> <li>✚ Mobisoft OY FINLAND</li> <li>✚ RECONNAISSANCE INTERNATIONAL LTD UNITED KINGDOM</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ DFDS TOR LINE AB SWEDEN</li><li>✚ EMSYS NV BELGIUM</li><li>✚ NETWORK MODELS R&amp;D LTD UNITED KINGDOM</li><li>✚ MDS TRANSMODAL LIMITED UNITED KINGDOM</li><li>✚ HELLENIC RAILWAYS GREECE</li><li>✚ VAN DIEREN MARITIME BV NETHERLANDS</li><li>✚ SHIPPING &amp; SIGNALLING SERVICES NV BELGIUM</li><li>✚ THE NORWEGIAN COASTAL ADMINISTRATION NORWAY</li><li>✚ IB STRATUM ESTONIA</li><li>✚ FINNISH ROAD ENTERPRISE FINLAND</li><li>✚ TIETOTALO INFOCENTER OY FINLAND</li><li>✚ CENTRE INTERUNIVERSITAIRE D'ETUDE DE LA MOBILITE - UNIVERSITE LIBRE DE BRUXELLES BELGIUM</li><li>✚ TRELLEBORGS HAMN AB SWEDEN</li><li>✚ SOUTH EAST EUROPEAN TRANSPORT FORUM GREECE</li><li>✚ NORSKE SKOGINDUSTRIER ASA NORWAY</li><li>✚ THESSALONIKI PORT AUTHORITY S.A. GREECE</li><li>✚ ISTITUTO SUI TRASPORTI E LA LOGISTICA - FONDAZIONE ITALY</li><li>✚ DIPARTIMENTO DI IDRAULICA TRASPORTI E STRADE UNIVERSITA DI ROMA 'LA SAPIENZA' ITALY</li><li>✚ BUSS LOGISTICS SYSTEMS GMBH GERMANY</li><li>✚ SCA TRANSFOREST AB SWEDEN</li><li>✚ J.A.M DE RIJK BV NETHERLANDS</li><li>✚ THE ALLIANCE OF MARITIME REGIONAL INTERESTS IN EUROPE BELGIUM</li><li>✚ TRAFICON LTD FINLAND</li><li>✚ SYNTENS, INNOVATIENETWERK VOOR ONDERNEMERS NETHERLANDS</li><li>✚ NOVACOM SERVICES FRANCE</li><li>✚ AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJON SPAIN</li><li>✚ DIEPENS EN OKKEMA GROEP B.V. - MOBICON NETHERLANDS</li><li>✚ PROCTER &amp; GAMBLE EUROCOR NV BELGIUM</li><li>✚ GREEK AND INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORT COMPANY S.A. GREECE</li><li>✚ CONTINENTAL SURVEYS NV BELGIUM</li></ul>
--	--


	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ PORT INFOLINK BV NETHERLANDS</li><li>✚ ANCO S.A. AGENCIES, COMMERCE &amp; INDUSTRY GREECE</li><li>✚ TRANSEUROPEAN CONSULTANTS FOR TRANSPORT, DEVELOPMENT AND INFORMATION TECHNOLOGY S.A. GREECE</li><li>✚ INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA POLAND</li><li>✚ TUTECH INNOVATION GMBH GERMANY</li><li>✚ CENTRE FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS GREECE</li><li>✚ LOGIT SYSTEMS A.S. NORWAY</li><li>✚ SEQUOYAH INTERNATIONAL RESTRUCTURING N.V.-S.A. BELGIUM</li><li>✚ CENTRUM DOPRAVNIHO VYZKUMU (TRANSPORT RESEARCH CENTRE) CZECH REPUBLIC</li><li>✚ UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li><li>✚ ATG AUTOTRANSPORTLOGISTIC GMBH GERMANY</li><li>✚ NORWEGIAN MARINE TECHNOLOGY RESEARCH INSTITUTE NORWAY</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.freightwise.info/cms/">http://www.freightwise.info/cms/</a>

<b>TÍTULO</b>	MONITORING AND INTERVENTION FOR THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS - MITRA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	M3 SYSTEMS SARL
<b>FECHA INCIO</b>	2004-09-01
<b>FECHA FIN</b>	2006-10-31
<b>PRESUPUESTO</b>	2,82 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,45 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The objective of MITRA is to prototype a new operational system based on regional responsibilities for the monitoring of dangerous goods transportation in Europe. This concept, derived from the Air Traffic Control domain, aims at providing the Civil Security centres with a real-time knowledge of the position and contents of dangerous vehicles circulating in their responsibility area, warning and alert displays in case of dangerous situations, and crisis management information, allowing intervention teams to react immediately in case of an accident, with a maximum of safety.</p> <p>MITRA will entail cooperation between different European actors: Civil Security authorities, research organisations, industrial companies. The active participation of the end-users throughout the whole project duration will ensure adequate requirements capture. They will also be involved in the different project reviews (To+ 4, 7, 16, 21). The project will deliver (To+17) a prototype consisting of 3 User Monitoring Terminals, with the appropriate decision support software modules, together with a Risk-Knowledge platform, containing all information about dangerous goods and propagation models. Deployed in 3 major Civil Security centres (France, Germany and Spain) for field-trials and validation campaign, the system will be submitted to real-scale emergency scenarios.</p> <p>MITRA will contribute to paving the way to the evolution of the European legislation in terms of dangerous goods transportation, through a long-haul dissemination campaign. A Web site (public/private) will be established at To+3, and two major User workshops will be organized at To+4 &amp; To+22. Deploying MITRA in the regional Civil Security Centres in Europe is expected to save many lives among intervention forces and civil populations, improve the efficiency of the operations by at least 10%, and contribute to the improvement of the interoperability between regional Centres, based on INSPIRE interface requirements.</p>
<b>SOCIOS</b>	 DEIMOS SPACE S.L.SPAIN

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ ERWIN KAYSER-THREDE GMBH GERMANY</li><li>✚ ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DES OFFICIERS DE SAPEURS-POMPFrance</li><li>✚ MOVINGWORLD KG GERMANY</li><li>✚ CENTRO DE OBSERVACION Y TELEDETECCION ESPACIAL S.A.SPAIN</li><li>✚ CGX SYST S SAS FRANCE</li><li>✚ ASSOCIATION POUR LA RECHERCHE ET LE D LOPPEMENT DES M ODES ET PROCESSUS INDUSTRIELSFRANCE</li><li>✚ DEUTSCHES ZENTRUM FUER LUFT- UND RAUMFAHRT E.V.GERMANY</li><li>✚ INGENIERIA DE SISTEMAS PARA LA DEFENSA DE ESPANA, S.A. SPAIN</li><li>✚ ADVANTEAM &amp; PARTNERS SARL FRANCE</li><li>✚ TELEMATICA E.K. GERMANY</li><li>✚ UNIVERSITAT POLITECNICA DE CATALUNYA SPAIN</li><li>✚ INSTITUT NATIONAL DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL ET DES RISQUES FRANCE</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.mitraproject.info/">http://www.mitraproject.info/</a>

<b>TÍTULO</b>	MOTORWAY OF THE SEA EUROPEAN STYLE - MOSES
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	NORWEGIAN MARINE TECHNOLOGY RESEARCH INSTITUT
<b>FECHA INCIO</b>	2007-06-01
<b>FECHA FIN</b>	2010-05-31
<b>PRESUPUESTO</b>	14,08 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	8,00 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The MOSES project treats Sea Motorways as extensions of the land-based TEN-T. The freight carried along the sea motorways is destined to or carried from economic hinterlands across Europe. The sea motorways are key parts of the European logistic supply chains that are themselves part of global logistic supply chains. They are an integral part of the door to door transport chains that establish the functionality of these logistic supply chains.</p> <p>The efficiency of sea motorways will depend, essentially, on them being highly functional parts of the overall European logistic supply chains and their functionality will depend strongly on the efficiency of the sea to port and port to sea interface and the port to hinterland and hinterland to port interface. The organisational and technological efficiencies of all the elements of the logistic supply chains, and particularly the interfaces indicated above, will be key aspects to be addressed by MOSES.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ FORDESI - FORMACAO, DESENVOLVIMENTO E INVESTIGACAO, SA PORTUGAL</li> <li>✚ RAMBOLL FINLAND OY FINLAND</li> <li>✚ RODER RO-RO VESSEL OPERATORS AND COMBINED TRANSPORTERS ASSOCIATION TURKEY</li> <li>✚ P &amp; G SWITZERLAND</li> <li>✚ UNIVERSITY OF ANTWERP BELGIUM</li> <li>✚ PPORT AUTHORITY OF GIJÓN SPAIN</li> <li>✚ SUPERFAST FERRIES S.A. GREECE</li> <li>✚ SEQUOYAH INTERNATIONAL RESTRUCTURING NV BELGIUM</li> <li>✚ CONSULTRANS, S.A. SPAIN</li> <li>✚ TECHNISCHE UNIVERSITAET HAMBURG-HARBURG GERMANY</li> <li>✚ F.LLI MORANDI &amp; C. ITALY</li> <li>✚ CENTRO DE ESTUDIOS TECNICO MARITIMOS, SOCIEDAD</li> </ul>

	<p>LIMITADA SPAIN</p> <p>✚ LLOYD`S REGISTER UNITED KINGDOM</p> <p>✚ PORT OF GDYNIA AUTHORITY SA POLAND</p> <p>✚ C.N.SAT DI MAURO COMINALE&amp;C. SAS ITALY</p> <p>✚ GRUPPO CLAS S.R.L. ITALY</p> <p>✚ MARITIME INSTITUTE IN GDANSK POLAND</p> <p>✚ FUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA INVESTIGACIÓN, PROMOCIÓN Y ESTUDIOS COMERCIALES DE VALENCIAPORT SPAIN</p> <p>✚ TTS PORT EQUIPMENT AB SWEDEN</p> <p>✚ AKARNANIKO KENTRO SYNDYASMENON SYSTYMATON METAFORON ANONYMOS ETERIA GREECE</p> <p>✚ ITALCONTAINER SPA ITALY</p> <p>✚ HERAKLION PORT AUTHORITY S.A. GREECE</p> <p>✚ INTERPORTO BOLOGNA SPA ITALY</p> <p>✚ LOGIT SYSTEMS A.S NORWAY</p> <p>✚ PaITALIA MARITTIMA S.P.A ITALY</p> <p>✚ EBOS TECHNOLOGIES LTD CYPRUS</p> <p>✚ TRANSEUROPEAN CONSULTANTS FOR TRANSPORTS, DEVELOPMENT AND INFORMATION TECHNOLOGY S.A.GREECE</p> <p>✚ PNATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS Country: GREECE</p> <p>✚ BMT LIMITED Country: UNITED KINGDOM</p> <p>✚ ALLIANCE OF MARITIME REGIONAL INTERESTS IN EUROPE BELGIUM</p> <p>✚ ANCO S.A. AGENCIES, COMMERCE &amp; INDUSTRY GREECE</p> <p>✚ ARISTOTLE UNIVERSITY OF THESSALONIKI GREECE</p> <p>✚ TELESPAZIO S.P.A. CITALY</p> <p>✚ FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FOERDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG GERMANY</p> <p>✚ SIREHNA FRANCE</p> <p>✚ NAUTICAL ENTERPRISE CENTRE LTD IRELAND</p> <p>✚ UNITED EUROPEAN CAR CARRIERS AS NORWAY</p> <p>✚ INGENIERIA DE SISTEMAS PARA LA DEFENSA DE ESPANA S.A.SPAIN</p> <p>✚ REGIONE EMILIA-ROMAGNA ITALY</p>
--	---

	 INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS GERMANY
--	--

<b>TÍTULO</b>	OPERATING PROJECT FOR EUROPEAN RAIL NETWORK - NEW OPERA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	CONSORZIO PER LA RICERCA E LO SVILUPPO DI TECNOLOGIE PER IL TRASPORTO INNOVATIVO
<b>FECHA INCIO</b>	2005-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	4,38 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	3,60 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The centrality of rail in a pan-European dimension is the ultimate goal of the European Transport Policy encouraging long-term sustainable mobility and promoting a competitive environment. In order to achieve this goal, a modal shift towards rail is necessary while reverting the erosion of rail freight market share.</p> <p>The New Opera project will contribute to this goal by assessing ways for:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implementing the ERRAC Strategic Rail Research Agenda 2020 by capturing the threefold increase in freight volumes by 2020.</li> <li>➤ Providing grounds for the establishment of 15.000Km of new and existing lines predominantly dedicated to freight.</li> <li>➤ Revitalizing the Rail business by applying NEW business models, NEW service culture through use of freight dedicated rail infrastructure.</li> <li>➤ Envisage transitions from the existing Rail business model based on rail infrastructure dual use to one more capable of capturing market demands and achieve productivity and efficiency gains based on dedicated freight networks.</li> </ul>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ NOUVEAUX ESPACES DE TRANSPORT EN EUROPE - APPLICATION DE RECHERCHE FRANCE</li> <li>✚ KOMBIVERKEHR DEUTSCHE GESELLSCHAFT FR KOMBINIERTEN GTERVERKEHR MBH &amp; CO K DEUTSCHLAND</li> <li>✚ CEMAT COMBINED EUROPEAN MANAGEMENT AND TRANSPORTATION SPA ITALY</li> <li>✚ IEMENS AG TRANSPORTATION SYSTEMS DEUTSCHLAND</li> <li>✚ RAILINFRABEHEER B.V. NEDERLAND</li> <li>✚ DEUTSCHE POST AG / DHL EXPRESS DEUTSCHLAND</li> <li>✚ TRANSPORTES FERROVIARIOS ESPECIALES, S.A. ESPAÑA</li> <li>✚ GYQR-SOPRON-EBENFURTH RAILWAY S.C. BUDAPEST</li> </ul>



	<p>MAGYARORSZAG</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✚ STORA ENSO TRANSPORT AND DISTRIBUTION GMBH DEUTSCHLAND</li><li>✚ PORT AUTONOME DU HAVRE FRANCE</li><li>✚ ANSALDOBREDA S.P.A. ITALY</li><li>✚ DB NETZ AG DEUTSCHLAND</li><li>✚ EXEL PLC UNITED KINGDOM</li><li>✚ LKW WALTER INTERNATIONALE TRANSPORTORGANISATION AG IZ No-Sud, Strasse 14,Objekt 15, PO Box 36 WIENER NEUDORF ÖSTERREICH</li><li>✚ ERMEWA SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA</li><li>✚ RAIL TRACTION COMPANY SPA ITALY</li><li>✚ VOLKSWAGEN TRANSPORT GMBH&amp;CO. OHG DEUTSCHLAND</li><li>✚ BOMBARDIER TRANSPORTATION SWEDEN AB DEUTSCHLAND</li><li>✚ SO.GE.MAR S.P.A. ITALY</li><li>✚ ALSTOM TRANSPORT S.A. FRANCE</li><li>✚ RESEAU FERRE DE FRANCE. FRANCE</li><li>✚ RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA. ITALY</li><li>✚ AUTORIT PORTUALE DI GENOVA. ITALY</li><li>✚ THE EUROPEAN FREIGHT AND LOGISTICS LEADER FORUM. BELGIQUE</li><li>✚ RAIL4CHEM EISENBAHNVERKEHRSGESELLSCHAFT GMBH. DEUTSCHLAND</li><li>✚ UNION OF EUROPEAN RAILWAY INDUSTRIES. BELGIQUE</li></ul>
--	---

<b>TÍTULO</b>	PROMOTE INNOVATIVE INTERMODAL FREIGHT TRANSPORT - PROMIT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	PTV Planung Transport Verkehr AG
<b>FECHA INCIO</b>	2006-03-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-02-28
<b>PRESUPUESTO</b>	2,81 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	2,81 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>PROMIT is the European Coordination Action (CA) for inter-modal freight transport initiating, facilitating and supporting the coordination and cooperation of national and European initiatives, projects, promotion centres, technology providers, research institutes and user groups related to this most complex transport form. The strategic PROMIT objective is to contribute to a faster improvement and implementation of inter-modal transport technologies and procedures and to help promoting inter-modal transport and mode shift by creating awareness on innovations, best practices and inter-modal transport opportunities for potential users as well as for politicians and for the research community.</p> <p>Due to the immense size of the inter-modality domain PROMIT has chosen a matrix organisations, where the domain expertise is treated in five parallel clusters:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ (1) Organisation and business models</li> <li>➤ (2) Inter-modal infrastructure and equipment</li> <li>➤ (3) Information and Communication Technologies</li> <li>➤ (4) Operation and services</li> <li>➤ (5) Security, Safety, Legislation and Policy.</li> </ul>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ RAPP TRANS AG SWITZERLAND</li> <li>✚ KÄRLEKEDESTUDOMANYI INTEZET KHT HUNGARY</li> <li>✚ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS GERMANY</li> <li>✚ VTT TECHNICAL RESEARCH CENTRE OF FINLAND FINLAND</li> <li>✚ TRANSEUROPEAN CONSULTANTS FOR TRANSPORT, DEVELOPMENT AND INFORMATION TECHNOLOGY S.A. GREECE</li> <li>✚ CENTRE FOR RESEARCH AND TECHNOLOGY HELLAS / HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORT GREECE</li> </ul>

	 LOGIT A.S NORWAY  NETHERLANDS ORGANISATION FOR APPLIED SCIENTIFIC RESEARCH - TNO NETHERLANDS
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.promit-project.net/">http://www.promit-project.net/</a>

<b>TÍTULO</b>	PROMOTING AND FACILITATING THE PARTICIPATION OF SMEs IN FP7 EU RTD PROJECTS IN SURFACE TRANSPORT - AUTOMOTIVE, RAILWAYS, WATERBORNE - EURO-TRANS_DAYS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	OSEO INNOVATION SA
<b>FECHA INCIO</b>	2007-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-04-01
<b>PRESUPUESTO</b>	0,21millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,18millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>SMEs are major actors in technology development and innovation, but are too fragmented. Very few of them can reasonably claim to address directly R&amp;D challenges which are becoming increasingly complex and often require an interdisciplinarity critical mass.</p> <p>The EURO-TRANS_Days is to encourage, facilitate and enhance cooperation between SMEs of Surface Transport (road, rail, waterborne and intermodality), and major European RD players and Industrial Stakeholders of the European Research Area.</p> <p>EURO-TRANS_Days is a follow-up of EURO-TRANS project and it aims at: - increasing the integration of SMEs in European R&amp;D projects of the 7th Framework Programme:2nd call FP7 - Transport - initiating new European partnerships (FP7, Eureka/Era-net, bi- or tri-national projects) - increasing technology transfer and synergies between SMEs (cooperation agreements such as sharing and combining knowledge and know-how) - increase links with the Transport Technology Platforms ERRAC, ERTRAC, WATERBORNE</p> <p>These objectives will be achieved through the realization of: - TWO INTERNATIONAL WORKSHOPS in WARSAW (PL), Oct 2007 and PARIS (FR) Jan/Feb 2008. Each of them will include presentations of Technology Platforms ERRAC, ERTRAC, WATERBORNE (strategic research agenda, themes of future FP7 projects), sessions (thematic/sectorial workshops; horizontal workshops on consortium agreement, IPR), one to one confidential meetings, coaching appointments.</p> <p>200-300 participants per event are expected from all 25 EU members, candidates' countries, associate countries and third countries. - coaching services for SMEs to assist them in finding partners, identifying opportunities to participate in new projects, initiating projects</p>

	<p>from their own ideas, identification of SME`s expertise, preparation of proposal.</p> <p>These services will be carried out before, during and after the events. EURO-TRANS website will be used as support for organisations and promotion of the events, and the coaching</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ SENTERNOVEM. NETHERLANDS</li> <li>✚ VDI/VDE INNOVATION + TECHNIK GMBH. DEUTSCHLAND</li> <li>✚ UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA. SLOVENSKA REPUBLIKA</li> <li>✚ CONSULTORES INVESTIGACION TECNOLOGICA SL. SPAIN</li> <li>✚ AGENZIA PER LA PROMOZIONE DELLA RICERCA EUROPEA. ITALY</li> <li>✚ INSTYTUT PODSTAWOWYCH PROBLEMOW TECHNIKI POLSKIEJ AKADEMII NAUK /INSTITUTE OF FUNDAMENTALTECHNOLOGICAL RESEARCH POLISH ACADEMY OF SCIENCES. POLSKA</li> <li>✚ CLIFF FUNNELL ASSOCIATES. UNITED KINGDOM</li> <li>✚ ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES – RST</li> <li>✚ BALANCE TECHNOLOGY CONSULTING. DEUTSCHLAND</li> <li>✚ SIREHNA. FRANCE</li> </ul>









<b>TÍTULO</b>	REORGANISATION OF TRANSPORT NETWORKS BY ADVANCED RAIL FREIGHT CONCEPTS - RETRACK
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	THE NETHERLANDS ORGANISATION FOR APPLIED SCIENTIFIC RESEARCH TNO
<b>FECHA INCIO</b>	2007-05-01
<b>FECHA FIN</b>	2011-04-30
<b>PRESUPUESTO</b>	23.80 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	10.97 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>In the RETRACK Consortium, new and upcoming European rail freight operators, experienced IT and training specialists and leading European research and development organisations have taken the initiative to design, develop and implement a new and innovative trans-European rail freight service concept, starting with the rail corridor Rotterdam to Constanza (Romania) and on to the Black Sea area and Turkey.</p> <p>The chosen trans-European corridor for RETRACK is an ambitious one, with a high potential for a modal shift of cargo from road to rail, creating a effective and scalable freight corridor between high growth areas in Western and Eastern Europe. With this new rail freight service concept, the RETRACK partners want to demonstrate that rail freight services on trans-European corridors can be successfully offered as a genuine competitive alternative to road haulage.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ EXCELLENT SPOL. S R.O. SLOVENSKA REPUBLIKA</li> <li>+ DELTARAIL NEDERLAND</li> <li>+ COÖPERATIE EUROPEAN BULLS, RAIL FREIGHT ALLIANCE U.A. NEDERLAND</li> <li>+ LTE LOGISTIK -UND-TRANSPORT GMBH ÖSTERREICH</li> <li>+ SOPTIM AG DEUTSCHLAND</li> <li>+ RAIL4CHEMEISENBAHNVERKEHRSGESELLSCHAFT MBH DEUTSCHLAND</li> <li>+ TCI ROEHLING - TRANSPORT CONSULTING INTERNATIONAL DEUTSCHLAND</li> <li>+ BABCOCK &amp; BROWN LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li>+ UNIVERSITY OF NEWCASTLE UPON TYNE UNITED KINGDOM</li> <li>+ TRANSPORTOKONOMISK INSTITUTT NORGE</li> <li>+ CENTRAL-EUROPEAN RAILWAY TRANSPORT, TRADING AND SERVICE CO. MAGYARORSZAG</li> </ul>


<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.retrack.eu/">http://www.retrack.eu/</a>
---------------------	---

<b>TÍTULO</b>	SAFE AND HIGH QUALITY SUPPLY CHAINS AND NETWORKS FOR THE CITRUS INDUSTRY BETWEEN MEDITERRANEAN PARTNER COUNTRIES AND EUROPE - EUROMEDCITRUSNET
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	SOCIEDADE PORTUGUESA DE INOVACAO -CONSULTADORIA EMPRESARIAL E FOMENTO
<b>FECHA INCIO</b>	2006-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-10-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,4 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,4 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The citrus industry`s importance to the Mediterranean is clear, its countries being among the world`s top producers and Europe one of the largest consumers. Increased demand in recent years has been fuelled by the promotion of fruit for a well-balanced diet and consumer awareness of citrus fruit benefits.</p> <p>Innovation and ongoing research are necessary to further improve quality and ensure safety at all stages of the supply chain, raising competitiveness, quality of life and consumer confidence. There is a need to integrate research in this area, which the proposed project will promote using initiatives to stimulate cooperation, both internationally and between research organisations and commercial operators including SMEs, to create a network of horizontal research interest, especially for the Mediterranean region. The main project outputs will be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ A sustainable Mediterranean network for the citrus sector to support research relevant to safe and high quality cross-border supply chains. A needs assessment survey to focus research and development on improving safety and quality including policy recommendations and an action plan of research agendas.</li> <li>➤ Targeted measures to facilitate access to knowledge, training and technology to increase SME participation in research, improve the exploitation of results, and accelerate innovation.</li> <li>➤ Mediterranean Networking initiatives to stimulate international co-operation and support policy development by integrating current related research and providing added value.</li> </ul> <p>EuroMedCitrusNet will explore the frontiers of knowledge in citrus sector research and closely addresses the main objectives of the `Thematic Priority 5: Food Quality and Safety´ as well as important needs of society (e.g. quality of life). A well-balanced, multi-disciplinary consortium, highly complementary in terms of scientific expertise, personal skills and uniqueness of facilities.</p>





<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ HORTICULTURAL RESEARCH INSTITUTE EGYPT</li><li>✚ INSTITUT AGRONOMIQUE ET VETERINAIRE HASSAN II MOROCCO</li><li>✚ STATION D'EMBALLAGE D'AGRUMES KABBAGE SOUSS MOROCCO</li><li>✚ CONSORZIO EUROAGRUMI O.P. ITALY</li><li>✚ INSTITUT NATIONAL AGRONOMIQUE DE TUNISIE TUNISIA</li><li>✚ NATIONAL AGRICULTURAL RESEARCH FOUNDATION GREECE</li><li>✚ CUKUROVA UNIVERSITY TURKEY</li><li>✚ UNIVERSITY OF CATANIA ITALY</li><li>✚ ASOCIACION DE INVESTIGACION DE LA INDUSTRIA AGROALIMENTARIA SPAIN</li><li>✚ EUROQUALITY CFRANCE</li></ul>
---------------	---

<b>TÍTULO</b>	SAFETY INTELLIGENT FISHERIES PRODUCT TRACEABILITY MANAGEMENT THROUGHOUT THE SUPPLY CHAIN - SAMANTHA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	APIF MOVIQUITY S.A
<b>FECHA INCIO</b>	2004-12-01
<b>FECHA FIN</b>	2006-11-30
<b>PRESUPUESTO</b>	1,63 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,84 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>SAMANTHA aims at providing a system, which will enable the traceability of products, based on the ability to identify them uniquely at any point in the supply chain. The small and medium sized fisheries determine the size of a batch, which is identified uniquely thanks to a RFID tag containing the required information. For many European SMEs, and even more those included in coastal regions in some specific sectors like the fishing industry present in this consortium, it is of utmost importance to be able to control and manage effectively products and goods traceability throughout the supply chain, not only because they have to observe EC directives regarding certification of goods and consumers health, but also because those halfway points are the object of many black market activities which are definitely harmful both for the industry and consumers. SAMANTHA addresses the deserved resources management and control, accounting for an intelligent streamline of the traceability supply chain processes.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> TRACEALL LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li> AQUAPRI DENMARK A/S DENMARK</li> <li> C-TRACE LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li> GRUPO CIE S.L SPAIN</li> <li> TECNOLOGÍAS Y SERVICIOS AGRARIOS, S.A.SPAIN</li> <li> OSAÜHING PER SCITUM ESTONIA</li> <li> ARIADNA SERVICIOS INFORMATICOS S.L. SPAIN</li> <li> VTT TECHNICAL RESEARCH CENTRE OF FINLAND. FINLAND</li> </ul>

<b>TÍTULO</b>	SPECIFIC SUPPORT ACTION FOR PAN-EUROPEAN STAKEHOLDERS AND USERS SUSTAINING INTEGRATED PILOT TECHNOLOGIES FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF INTERMODAL TRANSPORT - INTERMODE-TRANS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	METTLE SARL
<b>FECHA INICIO</b>	2004-11-01
<b>FECHA FIN</b>	2006-04-30
<b>PRESUPUESTO</b>	0,29 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,29 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The importance of transport technologies and transshipment equipments which are not yet optimised for goods handling and moving will become even more critical with the enlargement of the European Union to Eastern Europe that will shift transport demand to/from the accession countries. It is critical to raise awareness and come to an efficient solution as soon as possible so as to decrease potential points of friction and costs. The main problems that will be addressed in the specific support action INTERMODE-TRANS are: - Incompatibility between the different available technologies;- Incapacity of the different terminal technologies to cope with the increased demand of transport;- Standardisation and interoperability of transport technologies which are not actually optimised for easy handling and moving of goods. The Specific Support Action INTERMODE-TRANS will target ongoing research and development with regard to transport technologies that can achieve a sustainable modal shift from road to railways and waterborne routes including inland navigation and short sea shipping, promoting the development of transshipment technologies and equipments based on the real need of the end-users. This will be done through an interaction among transport operators, engineering companies and manufacturers of transshipment technologies. It will also give a specific attention to target SMEs through several workshops used to gather information. Therefore, one of the key aims of INTERMODE-TRANS is to provide a platform among manufacturers, engineering and transport operators, generating then RTD guidelines for innovative technologies. Within the dynamic platform, a second objective is to prepare the ground for future RTD activities within and beyond FP6 by networking and creating constituencies of technologies suppliers and stakeholders in order to investigate future research challenges and associated implementation models.</p>
<b>SOCIOS</b>	<p> HÖGSKOLAN I BORAS SWEDEN</p> <p> GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.P.A. ITALY</p>

<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.intermode-trans.mettle.org/">http://www.intermode-trans.mettle.org/</a>
---------------------	---

<b>TÍTULO</b>	STORE LOGISTICS AND PAYMENT WITH NFC - STOLPAN
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	MOTOROLA MAGYARORSZAG KOMMUNIKACIOS KORLATOLT FELELOSSEGU TARSASAG
<b>FECHA INCIO</b>	2006-07-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	8,81 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	4,88 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The StoLPaN project intends to turn NFC enabled mobile handsets into multifunction terminals with bi-directional interaction between the NFC chip and wireless communication channels and to demonstrate the use of this generally applicable new technology in mobile micro payment transactions and in the retail logistical value chain.</p> <p>A general host environment will be developed that will enable NFC enabled mobile handsets to run various business applications making use of the NFC interface. Smart tag technology will be used to let the EPC tags be captured with NFC enabled, networked devices, where NFC will form a secure bi-directional bridge between the local networks and the mobile communication channels. Secure management of the NFC chip is realized by the extension of existing and development of new APIs, standards. The new technical architecture will be deployed into devices like smart shopping carts, smart security gates and payment terminals.</p> <p>The new developments will be used to provide a secure, transparent environment in NFC enabled mobile handsets, where the handset's resources will be used for managing the various functions of the NFC chip, enabling it for operating as a secure payment purse and host of multiple business instruments. Through the new technology secure, operator independent remote management of the NFC chip will be possible over wireless channels.</p> <p>The described technology developments will be demonstrated in a retail environment, where customers will be able to make purchases, pay and check-out using the NFC enabled smart devices without any check-out counters, greatly reducing shopping time and increasing store capacity.</p> <p>Besides technical research and development the project work includes research activity related to security, legal, privacy and consumer protection issues relevant in case of RFID-NFC use and store operation. The business model supporting the new logistical value chain will also be prepared.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> NXP SEMICONDUCTORS ITALIA SPA ITALY</li> <li> NXP SEMICONDUCTORS FRANCE. FRANCE</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ ALKALMAZAS FEJLESZTESI FORUM SZOLGALTATO, KERESKEDELMI ES TANACSADO KORLATOLT FELELOSSEGU TARSASAG HUNGARY</li> <li>✚ ENNOVA RESEARCH SRL ITALY</li> <li>✚ SHEFFIELD HALLAM UNIVERSITY UNITED KINGDOM</li> <li>✚ DELOITTE UZLETVITELI ES VEZETESI TANACSADO ZARTKORUEN MUKODO RESZVENYTARSASAG HUNGARY</li> <li>✚ HYPERION SYSTEMS LIMITED UNITED KINGDOM</li> <li>✚ UNIVERSITAT ST GALLEN SWITZERLAND</li> <li>✚ SAFEPAY SYSTEMS SZOLGALTATO ES KERESKEDELMI KORLATOLT FELELOSSEGU TARSASAG HUNGARY</li> <li>✚ BANCA POPOLARE DI VICENZA SCARL ITALY</li> <li>✚ BULL MAGYARORSZAG SZAMITASTECHNIKAI KFT HUNGARY</li> <li>✚ BUDAPESTI MUSZAKI FOISKOLA HUNGARY</li> <li>✚ CONSORZIO TRIVENETO SPA ITALY</li> <li>✚ MARTONYI ES KAJTAR UGYVEDI IRODA HUNGARY</li> <li>✚ FORNAX MUSZAKI ES GAZDASAGI TANACSADO ZARTKORUEN MUKODO RESZVENYTARSASAG HUNGARY</li> <li>✚ SUN MICROSYSTEMS MAGYARORSZAG SZAMITASTECHNIKAI KFT HUNGARY</li> <li>✚ LIBRI KONYVKERESKEDELMI KORLATOLT FELELOSSEGU TARSASAG HUNGARY</li> <li>✚ BUDAPESTI MUSZAKI ES GAZDASAGTUDOMANYI EGYETEM HUNGARY</li> <li>✚ UNIVERSITA DEGLI STUDI DI ROMA LA SAPIENZA ITALY</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.stolpan.com/">http://www.stolpan.com/</a>





<b>TÍTULO</b>	SUPPLY NETWORKS - CO-DESNET
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	POLITECNICO DI TORINO
<b>FECHA INCIO</b>	2004-08-01
<b>FECHA FIN</b>	2007-07-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0,65 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	0,65 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The proposed Co-ordination Action CO-DESNET aims to promote the diffusion of the European scientific knowledge on the problem of designing and managing large-scale multi-functional multi-agent Collaborative Demand and Supply Networks, i.e. large-scale networks of production and service enterprises operating within a common industrial sector. The CA activities will be devoted to organizing a European Virtual Institute: a permanent network linking all CA partners and other members in the future, based on a vertical web-portal.</p> <p>This portal will supply</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ (1) a Virtual Library of documentations concerning supply chains and related topics</li> <li>➤ (2) a Virtual Agency of information about conferences and meetings</li> <li>➤ (3) a Discussion Forum for academic and industrial actors.</li> </ul> <p>The co-ordination activities will consist of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ (1) setting up of groups of experts in the supply chain design and management</li> <li>➤ (2) exchange and dissemination of study reports and research results on the demand and supply networks</li> <li>➤ (3) setting up of a common information system dedicated to design and management issues in supply chain field;</li> <li>(IV) organisation of meetings, conferences, and special issues of international journals in the emerging trends on supply chains and networks.</li> </ul> <p>With regard to the relevance to the CA objectives in view of NMP Priorities, the proposed CA will promote events on the R and D problem of organising supply chain management structures in the form of knowledge communities of autonomous agents. Presently there is a lack of knowledge on this subject, because it is a cross-sectional problem and it needs collaboration among researchers in manufacturing fields and disciplines like organisational management, communication patterns, and information technologies. To this aim, the participants to the project are well spanned among</p>

	<p>universities (15), enterprises (5), and public and private research centres (2). They belong to 8 member Countries and 3 associate Countries.</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ IQSYS INFORMATIKAI ES TANACSADO ZRT HUNGARY</li> <li>✚ TECNORETE PIEMONTE SCARL ITALY</li> <li>✚ INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA POLAND</li> <li>✚ EIDON RICERCA SVILUPPO DOCUMENTAZIONE SPA ITALY</li> <li>✚ CIRP INFORMATIONSSYSTEME UND RAPID PROTOTYPING GMBH GERMANY</li> <li>✚ SUPPLY NETWORK SHANNON LTD IRELAND</li> <li>✚ THESIA S.P.A.ITALY</li> <li>✚ HET BABBAGE INSTITUUT VOOR KENNIS EN INFORMATIE TECHNOLOGIE 'B.I.K.I.T.' BELGIUM</li> <li>✚ POLITECHNIKA WROCLAWSKA - INSTYTUT STEROWANIA I TECHNIKI SYSTEMOW POLAND</li> <li>✚ TEL AVIV UNIVERSITY ISRAEL</li> <li>✚ UNIVERSITY OF PATRAS GREECE</li> <li>✚ UNIVERSITY OF LIMERICK IRELAND</li> <li>✚ KARMAN STAMPOTECH SPA ITALY</li> <li>✚ PUNIVERSITA DEGLI STUDI DI PALERMOITALY</li> <li>✚ UNIVERSITA DEGLI STUDI DI TRIESTE ITALY</li> <li>✚ CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE ITALY</li> <li>✚ UNIVERSITA DEGLI STUDI ROMA TRE ITALY</li> <li>✚ UNIVERSITAET STUTTGART GERMANY</li> <li>✚ CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUEFRANCE</li> <li>✚ ASSOCIATION POUR LA RECHERCHE ET LE DEVELOPPEMENT DES METHODES ET PROCESSUS INDUSTRIELS FRANCE</li> <li>✚ LINKOEPINGS UNIVERSITET SWEDEN</li> <li>✚ THE UNIVERSITY OF NOTTINGHAM UNITED KINGDOM</li> <li>✚ MAGYAR TUDOMANYOS AKADEMIA SZAMITASTECHNIKAI ES AUTOMATIZALASI KUTATO INTEZET HUNGARY</li> </ul>







<b>TÍTULO</b>	TECHNOLOGY PLATFORM FOR EUROPEAN ROAD TRANSPORT RESEARCH - ERTRAC II
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	AVL LIST GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2006-02-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-01-31
<b>PRESUPUESTO</b>	1,55 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	1,55 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>This Coordination Action aims at supporting the European Technology Platform `ERTRAC - European Road Transport Research Advisory Council`. ERTRAC makes a crucial contribution to the establishment of the European Research Area and achieving the Lisbon goals by involving all main stakeholders in the road transport sector and by fostering structured, optimised and integrated R#Amp; D efforts across Europe. ERTRAC addresses the key economic, technological, environmental and societal challenges of the 21st century for the road transport system.</p> <p>ERTRAC`s Vision 2020 and the Strategic Research Agenda focus on 4 main themes and define for each of them the priorities for future research:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mobility of people, transport and goods: how to enhance mobility for all in an optimised and efficient seamless system?</li> <li>➤ Safety and security: how to design a safe and secure road transport system for all users?</li> <li>➤ Environment, energy and resources: how to make road transport system cleaner, quieter and more energy efficient?</li> <li>➤ Design and production systems: how to ensure the competitiveness and sustainability of products and services?</li> </ul> <p>The ERTRAC II Coordination Action will provide a platform to all relevant stakeholders for establishing consensus on future road transport research directions and the definition and promotion of European RTD activities such as Joint Technology Initiatives. The objective is to provide the management and organisation together with technical support, required to facilitate ERTRAC achieving its mission. In addition the cooperation with the European Union services, Member States as well as other Technology Platforms will be ensured. Finally, ERTRAC results need an extensive promotion and dissemination towards a large audience of research partners and the public.</p>

<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ VOLKSWAGEN AG GERMANY</li><li>✚ RENAULT SOCIÉTÉ PAR ACTIONS SIMPLIFIÉEFRANCE</li><li>✚ PROMOTION OF OPERATIONAL LINKS WITH INTEGRATED SERVICES AISBL BELGIUM</li><li>✚ FORD FORSCHUNGSZENTRUM AACHEN GMBH GERMANY</li><li>✚ FAURECIA SERVICES GROUPE FRANCE</li><li>✚ EUROPEAN ROAD TRANSPORT TELEMATICS IMPLEMENTATION COORDINATION ORGANISATION SCRL BELGIUM</li><li>✚ CENTRO RICERCHÉ FIAT SOCIETÀ CONSORTILE PER AZIONI ITALY</li><li>✚ CONCAWE BELGIUM</li><li>✚ EUROPEAN ASSOCIATION OF AUTOMOTIVE SUPPLIERS BELGIUM</li><li>✚ INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PUBLIC TRANSPORT BELGIUM</li><li>✚ FORUM OF EUROPEAN NATIONAL HIGHWAY RESEARCH LABORATORIES BELGIUM</li></ul>
---------------	---




<b>TÍTULO</b>	TOWARDS NEW RAIL FREIGHT QUALITY AND CONCEPTS IN THE EUROPEAN NETWORK IN RESPECT TO MARKET DEMAND - TREND
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	HACON INGENIEURGESELLSCHAFT GMBH
<b>FECHA INCIO</b>	2005-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2006-06-30
<b>PRESUPUESTO</b>	3,1 millones de €uros
<b>FINANCIACION</b>	3,1 millones de €uros
<b>RESUMEN</b>	<p>The Commission`s White Paper clearly demonstrated why the international rail freight services have lost in competitiveness and market share compared to road. The White Paper, too, designed a general framework of actions which, if applied by the relevant parties, would strengthen this sector and contribute to advance an innovative network of competitive integrated Pan-European services. Against this background, the TREND proposal sees its responsibilities in providing two major results as an input to the EC rail transport policy, thus responding to the Call 2A requirements. First of all, TREND gathers all necessary information to assess the general progress in the establishment of a European Railway Area. As a core product this Part A will provide an improved `Integration Index´ which is composed of a set of sub-indices covering amongst others the issues of liberalization, free access, interoperability etc. Secondly, TREND seeks to recommend a coherent conception of individual actions as a `break down´ of the White Paper`s general framework. If these actions were implemented coordinately and according to a reasonable scheduling, the concept should enable to achieve a quantum leap for Trans-European rail services in quality, efficiency, and in volume, in particular. The main result of Part B is a `Tender Specification´ for the envisaged Integrated Project `New Concepts for Trans-European Rail Freight Services´. To ensure these objectives the TREND consortium was eager to assemble a heterogeneous group of stakeholders who are not only representing all components and sides of rail freight services (various kinds of rail customers, railway undertakings, infrastructure managers, intermodal operators, consultants, and university) but who partly are operating as competitors as well. Together with inherent working tools this approach is due to generate and provoke innovative instead of traditional `narrow-gauge´ solutions.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> PROGTRANS AG SWITZERLAND</li> <li> COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAYS BELGIUM</li> <li> KOMBICONSULT GMBH GERMANY</li> <li> GRUPPO CLAS S.R.L.ITALY</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ TRANSMAN KZLEKEDSI RENDSZERGAZDLKODSI TANCSD KFT. HUNGARY</li><li>✚ Universitaet Hannover GERMANY</li><li>✚ UNION INTERNATIONALE DES SOCITS DE TRANSPORT COMBIN RAIL-ROUTE BELGIUM</li><li>✚ CENTRUM DOPRAVNIHO VYZKUMU (TRANSPORT RESEARCH CENTRE) CZECH REPUBLIC</li><li>✚ UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCE</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.trend-project.com/">http://www.trend-project.com/</a>

<b>TÍTULO</b>	TRACING FOOD COMMODITIES IN EUROPE - TRACE
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	THE DEPARTMENT FOR ENVIRONMENT, FOOD AND RURAL AFFAIRS
<b>FECHA INCIO</b>	2005-01-01
<b>FECHA FIN</b>	2009-12-31
<b>PRESUPUESTO</b>	19,56 millones de Euros
<b>FINANCIACION</b>	12,22 millones de Euros
<b>RESUMEN</b>	<p>TRACE will develop generic and commodity specific trace ability systems that will enable the objective verification of the origin of food and animal feed. Natural tracers such as trace elements, ratios of heavy (geo) and light (bio) isotopes and genetic markers will be measured to determine geographical, species and production origin. Geo and bioclimatic mapping will be undertaken to extrapolate geographical origin and reduce the need for commodity specific databases. Post genomic technology will create rapid and sensitive methods for species identification. Profiling methods will be used to identify markers, to characterize food products and facilitate cost effective screening methods. The project will focus on meat, cereals, honey, olive oil and mineral water. Particular attention will be paid to commodities labeled as 'Designated Origin' and 'Organic'. The European Virtual Institute for Chemometrics will develop novel specifications obtained from analytical data, which will characterize these foods. TRACE will develop and draft standardized XML? Request-response? Schemes for coding and electronic information exchange and establish 'Good Trace ability Practice'. An electronic information platform incorporating verifiable specifications and thresholds will be developed. This will permit objective verification of origin and enable rapid and cost effective product withdrawal. The new systems will be demonstrated and benchmarked in the 5 chosen chains, and the cost/benefit determined. Consumer scientists will investigate perceptions and attitudes to towards the 'ability-to-trace food' through a pan European consumer study. A multi-tiered interactive information system will be developed for communication both within the project and for external use by industry, consumers and regulatory bodies. Research workers, control agencies and industry will be educated in the new methods, procedures and systems via short term secondments, workshops.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> FOODREG TECHNOLOGY SL SPAIN</li> <li> MARITECH INTERNASJONAL AS ICELAND</li> <li> ISTITUTO AGRARIO DI SAN MICHELE ALL`ADIGE ITALY</li> <li> UNIVERSIDAD NACIONAL DE CORDOBA ARGENTINA</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ NATIONAL UNIVERSITY OF LA PLATA ARGENTINA</li><li>✚ CONSEJO NACIONAL DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS Y TECNICAS ARGENTINA</li><li>✚ BUNDESANSTALT FUR GEOWISSENSCHAFTEN UND ROHSTOFFE GERMANY</li><li>✚ THE HELLENIC RESEARCH HOUSE GREECE</li><li>✚ GEOCHEM RESEARCH BV NETHERLANDS</li><li>✚ AGRICULTURAL UNIVERSITY OF ATHENS GREECE</li><li>✚ CONSUMERS ASSOCIATION THE QUALITY OF LIFE GREECE</li><li>✚ AUSTRIAN RESEARCH CENTERS - ARC AUSTRIA</li><li>✚ TRACETRACKER INNOVATION AS NORWAY</li><li>✚ UNIVERSITEIT UTRECHT NETHERLANDS</li><li>✚ RIJKS-KWALITEITSINSTITUUT VOOR LAND- EN TUINBOUWPRODUCTEN (RIKILT) NETHERLANDS</li><li>✚ COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES - DIRECTORATE GENERAL JOINT RESEARCH CENTRE BELGIUM</li><li>✚ UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PARMA ITALY</li><li>✚ AGUA DE INSALUS, S.A. SPAIN</li><li>✚ FAMILLE MICHAUD APICULTEURS SA FRANCE</li><li>✚ UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID SPAIN</li><li>✚ SWISS FEDERAL LABORATORIES FOR MATERIALS TESTING AND RESEARCH SWITZERLAND</li><li>✚ UNIVERSITEIT WAGENINGEN NETHERLANDS</li><li>✚ QIAGEN GMBH GERMANY</li><li>✚ COMPUTER INTEGRATED MANUFACTURING SYSTEMS LTD IRELAND</li><li>✚ ECOLE NATIONALE D'INGENIEURS DES TECHNIQUES AGRICOLES DE CLERMONT-FERRAND FRANCE</li><li>✚ FÖRDERVEREIN SICHERHEIT UND NACHHALTIGKEIT IN BIEWISSENSCHAFTEN. GESCHÄFTSSTELLE: BATS - ZENTRUM FÜR BIOSICHERHEIT UND NACHHALTIGKEIT SWITZERLAND</li><li>✚ WPA BERATENDE INGENIEURE GMBH AUSTRIA</li><li>✚ KENNETH PYE ASSOCIATES LIMITED UNITED KINGDOM</li><li>✚ SINTEF FISKERI OG HAVBRUK AS NORWAY</li><li>✚ UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA ITALY</li><li>✚ CHINESE ACADEMY OF AGRICULTURAL SCIENCES CHINA</li></ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI SPAIN</li> <li>✚ UNIVERSITÀ CATTOLICA DEL SACRO CUORE ITALY</li> <li>✚ HYDROISOTOP GMBH GERMANY</li> <li>✚ UNIWERSYTET SLASKI POLAND</li> <li>✚ ISOLAB GMBH LABORATORIUM FÜR STABILISOTOPENANALYTIK GERMANY</li> <li>✚ FISKERIFORSKNING NORWAY</li> <li>✚ TEAGASC - AGRICULTURE AND FOOD DEVELOPMENT AUTHORITY IRELAND</li> <li>✚ NATIONAL UNIVERSITY OF IRELAND - DUBLIN IRELAND</li> <li>✚ KEMIJSKI INSTITUT LJUBLJANA SLOVENIJA (NATIONAL INSTITUTE OF CHEMISTRY SLOVENIA) SLOVENIA</li> <li>✚ CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE ITALY</li> <li>✚ BAYERISCHE STAATSSAMMLUNG FUER PALAEONTOLOGIE UND GEOLOGIE GERMANY</li> <li>✚ VYSOK SKOLA CHEMICKO-TECHNOLOGICKA V PRAZE CZECH REPUBLIC</li> <li>✚ VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL BELGIUM</li> <li>✚ CENTRE WALLON DE RECHERCHES AGRONOMIQUES. BELGIUM</li> <li>✚ INSTITUTE OF FOOD RESEARCH UNITED KINGDOM</li> <li>✚ BAYERISCHES LANDESAMT FUR GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT GERMANY</li> <li>✚ INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE AGRONOMIQUE (INRA) FRANCE</li> <li>✚ BUNDESINSTITUT FUER RISIKOBEWERTUNG GERMANY</li> <li>✚ EUROFINS SCIENTIFIC ANALYTICS FRANCE</li> <li>✚ BIOLYTIX AG SWITZERLAND</li> <li>✚ UNIVERSITY OF EAST ANGLIA UNITED KINGDOM</li> <li>✚ STICHTING KATHOLIEKE UNIVERSITEIT NETHERLANDS</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://www.trace.eu.org/index.php">http://www.trace.eu.org/index.php</a></p>

<b>TÍTULO</b>	VALIDATION OF AN EXPERIMENTAL AIRSHIP TRANSPORTATION FOR AEROSPACE LOGISTIC - VEATAL
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	SEMIOSPHERE
<b>FECHA INCIO</b>	2006-10-01
<b>FECHA FIN</b>	2008-10-31
<b>PRESUPUESTO</b>	0.27 millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	0.27 millones de euros
<b>RESUMEN</b>	<p>Issues: The 20th century started with the conquest of the atmosphere by aeroplanes and terminated with the conquest of the earth and moon orbits. The 21st century could see the conquest of the air cargo transportation by airships in the new economic paradigm of globalization, provided that an airship trial is set up for proof of feasibility. Needs: Intensification of goods exchanges in globalization requires that : - payloads be heavier , larger, indivisible, pre-mounted - delivery be any time, any weather, any place, on any surface, door to door, infrastructure-free - the carrier be "mission versatile" and if active in airspace, able to move /hover , lift/download , be ecologic and autonomous. Scope of the work is to test a transport solution for cumbersome loads and challenge airship technologies to satisfy it and the above needs. The objectives Open a sustained dialogue with needing industrialists and freighters to review their potential missions for both aerospace and other industry logistics within view to introduce to them promising cargo airship technologies, based on data of a real-scale transport trial, benchmark and mapping. Promote and convince the European-Russian airship community to converge their know-how into practical solutions for the set missions Expectations are to use this trial as a springboard for airship R and D promote its industrialization to interact with other logistics, insert its services into multi-modal transport chain , complementing aeronautic and surface services. Economics: Beneficiaries would be the agents of the EU 5 000 daily heavy cumbersome load trips, and countless industrial sectors, at low environmental cost and low pricing Smes: A balanced blend of 2 innovation-driven Smes, large company, specialised universities should thrust airship technology into concrete development. Smes will be a key role in this.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> DESIGN BUREAU THERMOPLANE. RUSSIAN FEDERATION</li> <li> COMPAGNIE DES AEROSTATS DES PYRENEES. FRANCE</li> <li> TROISEL S.A. FRANCE</li> </ul>







## Proyectos I+D+I Nacionales

<b>TÍTULO</b>	ANÁLISIS, DESARROLLO Y EVALUACIÓN DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN UN ENTORNO INTERMODAL SITIM -
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Universidad de Valladolid, Evaristo J. Abril
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	992.729 euros
<b>FINANCIACION</b>	607.909 euros de subvención y 202.054 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional para la Movilidad Sostenible y el Cambio Modal en el Transporte.
<b>RESUMEN</b>	<p>La importancia del transporte de mercancías a nivel tanto nacional como europeo ha crecido considerablemente en los últimos años y en su mayoría se produce por carretera. En este contexto, y de cara a un desarrollo sostenible, la Comisión Europea y los distintos gobiernos nacionales y regionales, se han impuesto como necesidad y prioridad el fomentar el uso del transporte intermodal.</p> <p>El transporte intermodal permite aprovechar las ventajas específicas de cada uno de los modos de transporte y conseguir mayores eficiencias en las cadenas logísticas. Sin embargo, en muchas ocasiones, estas no se consiguen al no ser capaces de gestionar de forma eficiente la mayor complejidad que introduce el uso de diferentes modos de transporte para un mismo envío. La información y la colaboración entre empresas, son aspectos clave para conseguir maximizar las ventajas del transporte intermodal, existiendo grandes oportunidades de mejora y ahorro energético a través de una mejor coordinación y optimización de las operaciones.</p> <p>La principal motivación del actual proyecto desde el punto de vista investigador es la mejora de la cadena de transporte intermodal de mercancías a través de la utilización de Sistemas de Transporte Inteligentes, buscando optimizar el reparto modal y mejorando los procesos de intercambio entre los diferentes modos de transporte. Este ha sido desde el principio el principal objetivo de las empresas participantes en el proyecto, pues solamente a través de la</p>







	<p>participación activa del tejido empresarial en pro de la mejora de los procesos de intercambio modal será posible alcanzar un fomento real de la intermodalidad y cadenas de transporte realmente sostenibles. Asimismo, la participación de la Fundación Valenciaport se enmarca dentro de la estrategia seguida por los grandes puertos europeos, que están realizando un esfuerzo decidido hacia el desarrollo de una nueva cultura basada en una visión compartida de carácter global de la oferta portuaria logística y en el concepto de comunidad logístico-portuaria, utilizando para ello herramientas basadas en la innovación, la creación de estrategias globales y la mejora continua de procedimientos y servicios que permitan aumentar la competitividad del conjunto del puerto.</p> <p>En cuanto a las motivaciones relativas a las políticas nacionales y europeas, es destacable el Intelligent Transport Systems Action Plan de la Comisión. que apunta a los Sistemas Inteligentes de Transporte como clave para el aumento de la sostenibilidad de cada modo por separado así como de la cadena intermodal completa. Asimismo, a nivel nacional, el proyecto se enmarca dentro de los objetivos y líneas de investigación definidas por el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento.</p> <p>El resumen de los <b>objetivos</b> del proyecto son:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Revisar y estudiar las plataformas tecnológicas utilizadas en los diferentes modos de transporte, así como el nivel de integración de los diferentes actores que participan en el transporte intermodal</li><li>➤ Crear un sistema automático de optimización de la ocupación de contenedores y cajas fijas / móviles</li><li>➤ Crear un framework de comunicación basado en servicios que permita interoperar a los diferentes sistemas de información de los operadores logísticos en tiempo real y de una forma eficiente.</li><li>➤ Desarrollar el sistema piloto con algunas de las soluciones propuestas y analizar los resultados</li><li>➤ Estudiar de impacto medioambiental y energético de la cadena logística intermodal</li><li>➤ Identificar los cuellos de botella de la cadena de transporte intermodal</li></ul> <p>De la consecución de estos objetivos se obtendrán los siguientes <b>beneficios</b>:</p> <p>Creación un flujo electrónico y sin papeles de información asociada al flujo de mercancías.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Simplificación de los trámites y procedimientos administrativos.</li><li>➤ Mejorar la interoperabilidad entre los distintos modos de</li></ul>
--	--






	<p>transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Mejorar la capacidad de reacción de los operadores logísticos para hacer frente a acontecimientos inesperados debido a la cada vez mayor información disponible sobre el flujo de mercancías.</li><li>➤ Crear servicios de valor añadido que proporcionan información en tiempo real para fortalecer los procesos de negocio</li><li>➤ Poner las bases para futuros proyectos relacionados con el transporte</li></ul>
<b>SOCIOS</b>	Información no disponible
<b>WEB PROYECTO</b>	No Disponible

<b>TÍTULO</b>	CAMBIO MODAL EN LAS CADENAS LOGÍSTICAS PUERTO-HINTERLAND, CON TRANSPORTE EFICIENTE Y SOSTENIBLE EN EL UMLAND PORTUARIO -ECOMODAL UMLANDPORT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Universidad de Cantabria
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	968.944 euros
<b>FINANCIACION</b>	627.253 euros de subvención y 291.061 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional para la Movilidad Sostenible y el Cambio Modal en el Transporte.
<b>RESUMEN</b>	<p>La comunicación eficiente entre el puerto y su hinterland es fundamental para aumentar la capacidad y tráfico portuario. Para conseguirlo, se deben encontrar soluciones logísticas eficientes en las cadenas de suministro y de colaboración entre los operadores logísticos, máxime en aquellas instalaciones portuarias que no tienen la posibilidad de realizar grandes ampliaciones o plantear la construcción de puertos exteriores. Actualmente las ciudades rodean, y en algunos casos “atenazan”, la zona portuaria, limitando el crecimiento físico del espacio portuario, estrangulando los accesos terrestres al puerto y reduciendo las comunicaciones puerto-hinterland, especialmente en su umland o área de influencia inmediata o circundante. Además, la movilidad urbana de las ciudades altera negativamente los accesos terrestres portuarios y la cadena de transporte puerto-hinterland en el umland, provocando retenciones y atascos que generan extracostes y pérdida de fiabilidad en las entregas, incomodidades a los ciudadanos, así como excesivas emisiones de CO2. Todo ello redundando en la baja sostenibilidad del transporte actual y demanda un cambio hacia modos más respetuosos con el medio ambiente y la necesidad de promover cambios en el transporte actual hacia cadenas multimodales, que mejoren la eficiencia y se promueva la colaboración entre los usuarios y proveedores de servicios logísticos (comodalidad).</p> <p>Tradicionalmente la configuración, operabilidad y dimensionamiento de un puerto se realiza en base a la ubicación física (exterior/interior, oleaje de la zona, ...), al “buque de proyecto” (medidas, maniobrabilidad, ...) y al tipo de tráfico previsto por medio de modelos de series temporales y de funciones de demanda (medios de manipulación, tipo de almacenaje, ...). En paralelo, las plataformas logísticas y/o puertos secos del hinterland portuario se desarrollan con</p>

	<p>criterios de ordenación de suelo, urbanísticos y normas medioambientales. En ambos casos, no se suelen tener presente los requerimientos logísticos de una cadena multimodal de suministro eficiente y sostenible, que conecte puerto-hinterland, que contemple las distorsiones en el transporte que se provocan en los accesos terrestres portuarios, en el umland. Como el futuro de la competitividad y crecimiento portuario está en las alianzas entre los puertos de una misma fachada (evolución del concepto “gateway port” a “multi-port gateway region”) y en la eficiencia de la cadena de suministro puerto-hinterland (Theo Nottebom, OECD), es preciso planificar a partir de previsiones de tráfico que verifiquen los test de confianza habituales y configurar integralmente las soluciones logísticas de acceso terrestre a los puertos y las conexiones de las plataformas logísticas a la red general de transporte, para conseguir que el desarrollo logístico de las cadenas de suministro puerto-hinterland sea eficiente y medioambientalmente sostenible, solucionando los estrangulamientos o “cuellos de botella” que se producen en el umland.</p> <p>El proyecto Ecomodal UmlandPort pretende aportar nuevos conocimientos y soluciones logísticas de mejora en la comunicación puerto-hinterland (considerando los “cuellos de botella” del umland), con criterios de eficiencia, sostenibilidad y combinación de los modos de transporte (comodalidad). Las soluciones logísticas aportadas por el proyecto a la cadena de suministro puerto-hinterland incluirán: combinación de modos de transporte, cambios modales a partir de previsiones robustas de tráfico en las zonas de distribución y transferencia interior (inland port), eficiencia energética, modos de transporte con baja contaminación y colaboración entre operadores logísticos. Los nuevos conocimientos o resultados de la investigación permitirán mejorar considerablemente las recomendaciones actuales de planificación, diseño, ordenación y configuración de los accesos terrestres portuarios y de conexión de las plataformas logísticas extraportuarias/puertos secos a la red general de transporte. Su implementación permitirá el desarrollo de cadenas de suministro más eficientes y sostenibles entre el puerto y las plataformas logísticas de su hinterland, combinando modos de transporte, favoreciendo la colaboración entre los operadores logísticos y empleando modos menos contaminantes y más eficientes.</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Conceptual KLT</li> <li> Sealog</li> <li> CT Innova</li> <li> Autoridad Portuaria de Vigo</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://ecomodalumlandport.org/">http://ecomodalumlandport.org/</a></p>





<b>TÍTULO</b>	DEFINICIÓN DE UNA RED ESPAÑOLA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS - RELOG
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Universitat Jaume I, Celestino Suarez
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	1.588.061 euros
<b>FINANCIACION</b>	1.239.883 euros de subvención y 171.879 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional de Transportes e Infraestructuras.
<b>RESUMEN</b>	<p>Este proyecto tiene como objetivo el diseño de un sistema coordinado de plataformas logísticas, integrado en el conjunto de infraestructuras españolas, que permita un desarrollo planificado de acuerdo con las necesidades del sector productivo. A partir del diagnóstico de la situación actual y de un análisis detallado de las sinergias económicas y funcionales, y definidos los criterios de diseño, se elaborará una propuesta de Red Española de Plataformas Logísticas, incorporando de manera particular la integración de las terminales portuarias.</p> <p>La metodología del trabajo contempla, en primer lugar, la revisión y evaluación de la estructura logística española, comparándola con la internacional, y analizando el marco regulatorio en el que se inscribe; a continuación, la identificación y contrastación de las sinergias tanto funcionales como económicas permitirá elaborar un diagnóstico de los posibles estrangulamientos que afectan a la coordinación de la red, proponiendo asimismo nuevos mecanismos que permitan aprovechar dichas sinergias. Por su parte, el análisis de los centros de producción y consumo, a través de ecuaciones de gravedad, y la modelización de los flujos de comercio complementarán los inputs necesarios para la definición de los criterios de articulación de la red y la optimización del proceso en su conjunto.</p> <p>Los resultados previstos por el proyecto se sitúan en dos ámbitos. Por un lado, desde el punto de vista del desarrollo socio-económico, una red de plataformas logísticas contribuye al desarrollo económico, empresarial y social, tanto en una dimensión global como en el entorno regional. Por otra parte, se promueve la transformación del sector logístico con una implantación cada vez mayor de tecnologías avanzadas en gestión, almacenamiento, manipulación y manutención, control y seguimiento de la mercancía. En este sentido, las plataformas ayudan a reducir la dispersión de los flujos de transporte de mercancías, canalizando el tráfico y permitiendo agrupar mercancía y optimizar las rutas y la carga de los vehículos. Además, la función</p>

	<p>intermodal de algunas plataformas permite potenciar la transferencia entre modos de transporte. Todos estos factores tienen efectos relevantes para la eficiencia de los sectores productivos españoles y en la mejora global de la competitividad con la que sitúan sus bienes en los mercados nacionales e internacionales.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li> Zaragoza Logistics Center</li><li> Instituto tecnológico del embalaje, transporte y logística</li><li> Fundación de la comunidad valenciana para la investigación. Promoción y estudios comerciales de Valenciaport</li><li> Universitat de Valencia</li><li> Universidad Politécnica de Valencia</li><li> VPI Logística</li><li> Puerto Seco de Madrid, S.A.</li><li> Madrid Plataforma Logística</li><li> Asociación CYLOG</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	No Disponible








<b>TÍTULO</b>	DESARROLLO DE LA COMODALIDAD Y LA LOGÍSTICA COLABORATIVA A TRAVÉS DE LA WEB 2.0, PARA EL FOMENTO DEL SHORT SEA - SHIPPING. COMODALWEB 2.0
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Universidad de Cantabria
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	30-06-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	1.591.109 euros
<b>FINANCIACION</b>	794.400 euros de subvención y 794.400 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional de Transportes e Infraestructuras.
<b>RESUMEN</b>	COMODALWEB 2.0 Pretende crear una red de conocimiento y colaboración entre los miembros de las comunidades logístico-portuarias, para promover mejoras de eficiencia individual y colectiva en el Transporte Marítimo de Corta Distancia.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Spim</li> <li> Escola Europea de Short Sea Shipping</li> <li> Conceptual KLT</li> <li> Sealog</li> <li> Shortsea Promotion Centre - Spain</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	No Disponible





<b>TÍTULO</b>	DESARROLLO DE METODOLOGÍAS DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL SISTEMA DE TRANSPORTES MEDIANTE TABLAS INPUT-OUTPUT INTERREGIONALES.- DESTINO
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Fundación General de la Universidad Autónoma de Madrid,
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	2.003.707 euros
<b>FINANCIACION</b>	1.401.258 euros de subvención y 354.870 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional de Transportes e Infraestructuras.
<b>RESUMEN</b>	<p>DESTINO desarrolla una metodología homogénea de análisis de los impactos económicos y sociales del sistema de transporte, entendiendo éste en su sentido más amplio contemplando tanto las infraestructuras, como actividades de transporte, así como las políticas asociadas al mismo, y basado en la construcción de unas tablas input-output con desagregación regional y que recojan explícitamente las diferentes modalidades del transporte.</p> <p>El objetivo general se concreta en tres grandes objetivos específicos:</p> <p>Construcción de un tabla de input-output multirregional-multisectorial, con desagregación específica de las distintas modalidades de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo) que cubra las deficiencias de información y limitaciones que este tipo de herramientas han presentado tradicionalmente en el contexto del análisis del impacto del sistema de transporte.</p> <p>Estimación de los impactos económicos y sociales de las nuevas infraestructuras, contemplando los efectos que éstas infraestructuras generan sobre la actividad económica de las diferentes regiones, tanto desde el punto de vista de generación y redistribución de rentas, como de la valoración económica de los cambios en la accesibilidad inducidos por las mismas (incluido su efecto en índices de costes generalizados del transporte).</p> <p>Estimación de los impactos económicos y sociales de las políticas de transporte, analizando de forma explícita las estructuras de costes externos de las distintas modalidades de transporte con el fin de analizar y evaluar distintas alternativas de fijación de precios y fiscalidad de las actividades de transporte y sus posibles efectos sobre el resto del sistema económico.</p> <p>La consecución de estos objetivos permitirá, por una parte, disponer de una herramienta versátil susceptible de ser utilizada para múltiples</p>

	aplicaciones y absolutamente novedosa en el contexto de la economía española, como es la tabla input-output multirregional del transporte, y, por otra, el desarrollo y contrastación empírica de diferentes metodologías de evaluación del sistema del transporte, que, o bien se encuentran aún en fase de desarrollo metodológico o constituyen un avance en la frontera del conocimiento..
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li> Univ. Politécnica de Madrid</li><li> Univ. Complutense Madrid</li><li> Consejo Superior de Investigaciones Científicas</li><li> U. Politécnica de Cataluña. Centro de Innovación del Transporte, CENIT</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	No Disponible

<b>TÍTULO</b>	DISEÑO DE UNA RED DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA PARA PRODUCTOS PERECEDEROS CON CENTRO EN EL SURESTE DE ESPAÑA - REDYMAR -
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Universidad de Almería, José Antonio Salinas Andújar
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	1.492.852 euros
<b>FINANCIACION</b>	1.150.706 euros de subvención y 294.861 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional de Transportes e Infraestructuras.
<b>RESUMEN</b>	<p>REDYMAR tiene por objeto optimizar la exportación de productos perecederos (frutas y hortalizas) desde el sureste español a los principales destinos atlánticos y mediterráneos. Para ello, se propone como alternativa el transporte marítimo de corta distancia, haciéndolo compatible, si fuera necesario, con el envío por carretera a través de los Pirineos. Considerando como alternativa el transporte por mar, se alivia la congestión del tráfico y la problemática ambiental que éste genera.</p> <p>Aunque el trabajo tendrá como principal referencia al sector exportador hortofrutícola, también se considerarán aquellos sectores productivos susceptibles de transporte intermodal con el objetivo de completar cargas.</p> <p>Además, estudia la posibilidad de creación de un centro intermodal en el sureste español donde se concentre la distribución hortofrutícola del Mediterráneo. De este modo aumentaría la competitividad de las empresas españolas (por asumir éstas el control de la misma).</p> <p>Para la realización de este trabajo se cuenta con la colaboración de las principales empresas de exportación nacionales de frutas y hortalizas.</p> <p>Definimos los puertos con potencial de escala con salida en el puerto de Almería y con destino final en varios puertos mediterráneos y atlánticos europeos.</p> <p>Las actividades realizadas incluyen:</p> <p>Analizar las barreras físicas y económicas para el desarrollo del cabotaje marítimo en los que a los productos hortofrutícolas se refiere.</p> <p>Establecer un mecanismo de explotación y análisis de datos del Observatorio Hispano – Francés de tráfico en los Pirineos para el análisis de los flujos de mercancías para establecer las mercancías</p>

	<p>susceptibles de cambio modal.</p> <p>Predecir el tránsito futuro de mercancías perecederas en las zonas de estudio gracias al conocimiento del mercado potencial del transporte intermodal de frutas y hortalizas.</p> <p>Estudiar otros sectores productores susceptibles de transporte intermodal, que ayuden a complementar cargas.</p> <p>Localizar a nivel regional, estatal e internacional las redes logísticas intermodales que permitan conexiones alternativas a las desarrolladas en nuestro trabajo.</p> <p>Elaborar un plan de requisitos, en términos de carencias y necesidades, de las instalaciones portuarias actuales, tendente a facilitar la integración de las mismas en la red logística propuesta.</p> <p>Plantear la viabilidad económica de las propuestas para los sectores afectados (transportistas, productores y comerciantes) en sus aspectos técnicos, económicos, financieros, ambientales y legales – administrativos.</p> <p>Sintonizar los puntos anteriores con la planificación autonómica, estatal y europea en materia de transportes.</p> <p>Desarrollar un software de optimización de redes de transporte intermodal a partir de variables de localización, económicas y complementarias.</p> <p>Adaptar los actuales sistemas de almacenaje (cámaras frigoríficas) y transporte (contenedores) a los requerimientos necesarios para el mantenimiento de productos altamente perecederos (frutas y hortalizas). Para ello se realizan ensayos de transporte marítimo evaluando por un lado la calidad externa del fruto: peso, tamaño, color, firmeza y otros factores que le dan valor añadido al fruto de la especie o variedad analizada, esta evaluación agronómica se lleva a cabo antes y después de que los frutos sean transportados, y por otro lado un análisis de la calidad nutricional de los frutos (sólidos solubles, licopeno...)</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> ANECOOP</li> <li> Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental</li> <li> Asociación de Organizaciones de Productores de Frutas y Hortalizas de Almería.</li> <li> Grupo López Guillén</li> <li> Autoridad Portuaria de Almería</li> <li> J. Ronco y cia</li> <li> Fundación para las Tecnologías Auxiliares de la Agricultura.</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p><a href="http://www.proyectedymar.es/">http://www.proyectedymar.es/</a></p>


<b>TÍTULO</b>	DISEÑO ÓPTIMO A NIVEL FÍSICO Y OPERATIVO DE TERMINALES MARÍTIMAS DE CARGA RODADA - DISTEMAR
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Centro de Innovación del Transporte-CENIT
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2010
<b>PRESUPUESTO</b>	1.065.214 euros
<b>FINANCIACION</b>	651.236 euros de subvención y 413.976 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional de Transportes e Infraestructuras.
<b>RESUMEN</b>	<p>El tráfico portuario español por carga rodada tiene una importancia mayor, especialmente el vinculado al Transporte Marítimo de Corta Distancia, por lo que los esfuerzos a mejorar los tiempos en estancias de la carga rodada y la maximización de la productividad de este tipo de terminales cada vez son más necesarios. En este contexto el objetivo del proyecto es la optimización tanto a nivel físico como funcional de las terminales portuarias de carga rodada (ro-ro, ro-pax y vehículos).</p> <p>Se contemplan dos grandes bloques de trabajo: el primero es la optimización de las operación es de las terminales de carga rodada asumiendo las actuales configuraciones, que culminará con una guía para el diseño y la explotación y en el segundo bloque se proponen y se analizan nuevos diseños de las terminales, incluyendo la posibilidad de nuevos equipos de manipulación de la carga.</p> <p>El objetivo principal del proyecto es la optimización de las operaciones en las terminales de carga rodada (ro-ro, ro-pax y automóviles), reduciendo los tiempos de estancia en puerto, ya sea con los actuales diseños o proponiendo nuevos diseños de las terminales, incluyendo equipos, concretamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimizar las operaciones.</li> <li>• Elaborar una guía para el diseño y la explotación de las terminales de carga rodada.</li> <li>• concepción de nuevas configuraciones en planta, en equipos y en el modo de organizar las operaciones.</li> </ul>
<b>SOCIOS</b>	 SENER  Unión Naval

<b>WEB PROYECTO</b>	No Disponible
---------------------	---------------






<b>TÍTULO</b>	EFICIENCIA ENERGÉTICA EN TERMINALES PORTUARIAS DE CONTENEDORES - EFICONT
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Fundación Valenciaport
<b>FECHA INICIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	2.349.151 euros
<b>FINANCIACION</b>	794.566 euros de subvención y 1.290.027 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional para la Movilidad Sostenible y el Cambio Modal en el Transporte.
<b>RESUMEN</b>	<p>El proyecto EFICONT constituye un relevante estudio de investigación cuya misión principal es integrar un conjunto de mejoras significativas en términos de eficiencia energética en puertos y particularmente en terminales de contenedores en dos aspectos, primero en el aspecto lógico-operativo mejorando la productividad de la actividad y segundo en cuanto al equipamiento y sus consumos, lo que conduce a una reducción de los costes de funcionamiento e incrementa la competitividad de las empresas.</p> <p>Se propone diseñar y aplicar un conjunto de metodologías orientadas a la optimización de la planificación operativa de las TPCs, entendidas éstas como el conjunto formado por cuatro subsistemas relacionados entre sí: muelle, transporte horizontal, almacenamiento y recepción-entrega. Así mismo, se pretende dar un salto cualitativo en la investigación de las tecnologías de manipulación y transporte cuya aplicación permita, optimizando los rendimientos de operación actuales en las TPCs, una reducción significativa en los consumos energéticos de la maquinaria y equipamiento utilizado en las mismas gracias a mejoras en la eficiencia de máquinas.</p> <p>Las posibilidades de aplicación práctica de los resultados del proyecto son evidentes teniendo en cuenta la participación en el proyecto de las tres TPCs del Puerto de Valencia: TCV Stevedoring Company del Grupo Terminal de Contenedores de Barcelona (Grupo TCB), MSC Terminal Valencia del Grupo Mediterranean Shipping Company y Marítima Valenciana SA (Marvalsa) como parte de Dragados SPL, y de las conexiones de estas TPCs con otras de sus grupos empresariales de ámbito nacional e internacional. Además la empresa fabricante de maquinaria Konecranes, suministra equipamiento de manipulación a terminales de todo el mundo siendo puntera en soluciones tecnológicas y de automatización.</p>



<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li> Autoridad Portuaria de Valencia</li><li> La Universidad Politécnica de Valencia</li><li> Asociación Instituto de la Energía</li><li> MSC Terminal Valencia</li><li> TCV Stevedoring Company</li><li> Dragados SPL</li><li> Konecranes</li><li> Maritime Consulting and Mangement.</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.eficont.es/">http://www.eficont.es/</a>




<b>TÍTULO</b>	MODELIZACIÓN DE PREVISIONES DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y POSIBILIDADES DEL TRANSPORTE INTERMODAL CON EUROPA - PREVITRANS
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Universidad de Valencia
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	1.896.485 euros
<b>FINANCIACION</b>	1.653.900 euros de subvención y 78.567 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional de Transportes e Infraestructuras.
<b>RESUMEN</b>	<p>El objetivo general de Previtrans es analizar detalladamente la situación de partida en el mercado del transporte en España. El proyecto incluye 5 subapartados: un análisis en profundidad de la evolución histórica del comercio entre España y Europa y del patrón modal de dichos tráficos; una estimación según el estado del arte de previsiones de tráfico por modo; un estudio de la capacidad y nivel de utilización de las infraestructuras; una base de datos de las líneas ferroviarias y de TMCD ofertadas desde España; una investigación acerca de los indicadores de la calidad de los servicios de transporte, diferenciando por modo, entre España y el resto de países miembros de la Unión Europea y un análisis del marco regulatorio del mercado y posibles soluciones para el lanzamiento de nuevos servicios en modos de transporte alternativos. Finalmente, se extraerán resultados sobre los principales cuellos de botella, tanto relativos a infraestructuras como a niveles de servicio (reales o percibidos). La identificación de posibles estrangulamientos futuros nos permitirá evaluar la proporción de demanda de transporte futura para la que sería necesario dotar de ampliaciones de las infraestructuras y servicios y valorar la magnitud del trasvase modal que se requeriría para minimizar la congestión de las infraestructuras viarias. Los resultados del proyecto incluirán una compilación de mejores prácticas existentes en distintas terminales y servicios de transporte alternativos (ferroviarios y TMCD), un paquete de recomendaciones y propuestas de mejora con el objetivo de contribuir a la optimización del uso y capacidad de las infraestructuras, así como a la mejora de la gestión y adaptación de los servicios ferroviarios y TMCD con origen o destino en España a los factores demandados por sus actuales o potenciales clientes</p>
<b>SOCIOS</b>	 Universidad de las Palmas de Gran Canaria

-Observatorio de la Logística en España-

	<ul style="list-style-type: none"><li> Universidad de A Coruña</li><li> Universidad de Almería</li><li> Fundación de Estudios de Economía Aplicada</li><li> VPI Logística</li><li> Transportes Rallo</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	No disponible

<b>TÍTULO</b>	MODELOS DE SIMULACIÓN PARA LA EVALUACIÓN DE ESCENARIOS MULTIMODALES DE TRANSPORTE GLOBALES Y REGIONALES - SIMETRIA -
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Centro de Innovación del Transporte-CENIT
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	2.455.355 euros
<b>FINANCIACION</b>	1.862.230 euros de subvención y 461.148 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional de Transportes e Infraestructuras.
<b>RESUMEN</b>	<p>SIMETRIA tiene el objetivo de desarrollar algoritmos para el tratamiento, computacionalmente eficiente, de modelos estratégicos para la planificación multimodal del transporte incluyendo explícitamente las interacciones entre modos de transporte y los procesos de selección modal.</p> <p>El segundo objetivo es el desarrollo de modelos multimodales de asignación dinámica de tráfico y los modelos asociados de estimación dinámica de matrices de movilidad.</p> <p>Complementariamente el proyecto tiene el objetivo de insertar el software desarrollado en un paquete, con interfases gráficas del usuario, flexibles y amigables, que sea susceptible de acontecer un producto comercial para uso de los profesionales, para la realización de proyectos de tráfico y transporte y de las técnicas de las administraciones responsables de la gestión del tráfico.</p>
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Universidad de la Coruña</li> <li> Universidad de Sevilla</li> <li> INTRA</li> </ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	No Disponible

<b>TÍTULO</b>	OPTIMIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE MATERIALES EN ÁMBITO URBANO BAJO VARIABLES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - TRANSMATE-
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Universidad de Cantabria, Jose Luis Moura Berodia
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	477.296 euros
<b>FINANCIACION</b>	405.938 euros de subvención y 71.357 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional para la Movilidad Sostenible y el Cambio Modal en el Transporte.
<b>RESUMEN</b>	El objetivo general del proyecto es obtener una herramienta para planificar y gestionar el transporte de aprovisionamiento a grandes obras que se desarrollen en el ámbito urbano a través de un modelo de optimización, minimizando los costes del sistema desde un punto de vista económico, social y medioambiental
<b>SOCIOS</b>	 Marina de Laredo S.A
<b>WEB PROYECTO</b>	No Disponible

<b>TÍTULO</b>	PROYECTO DE POTENCIACIÓN DE LA COMPETITIVIDAD DEL TEJIDO EMPRESARIAL ESPAÑOL A TRAVÉS DE LA LOGÍSTICA COMO FACTOR ESTRATÉGICO EN UN ENTORNO GLOBAL - GLOBALOG
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística, ITENE
<b>FECHA INCIO</b>	1-09-2006
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2010
<b>PRESUPUESTO</b>	6,3Millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	2,9 Millones de euros de subvención y 0,6 Millones de euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Educación y Ciencia/Ministerio de Ciencia e Innovación
<b>RESUMEN</b>	<p>El principal objetivo del proyecto es incrementar el nivel de competitividad de las empresas españolas mediante el desarrollo de conocimientos, metodologías y prácticas en el ámbito logístico, explotando la utilización de las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de una mayor eficiencia de las cadenas de suministro en un entorno globalizado.</p> <p>El proyecto tiene un carácter integrado, por cuanto contempla trabajos de investigación básica sobre técnicas y métodos para mejorar la eficiencia de las cadenas de suministro y de las redes de transporte tanto desde una perspectiva de propuestas tecnológicas actuales como a través de una prospectiva tecnológica para la logística de dentro de 15 años.</p> <p>Asimismo, el proyecto contempla el desarrollo coordinado de diversos subproyectos para abordar globalmente la optimización de todos los mecanismos que intervienen en la gestión de los procesos logísticos de distintas tipologías de Cadena de Suministro, como son el entorno de producción industrial y el de gran consumo. En el proyecto se aborda en detalle la modelización y simulación del comportamiento de Cadenas de Suministro de cara a su optimización, el desarrollo de herramientas avanzadas para su gestión operativa, así como herramientas para incrementar la visibilidad de los flujos por parte de los agentes de los factores necesarios para una gestión ágil y eficaz de los procesos. Con una visión más macroeconómica se analizan las infraestructuras logísticas actuales a nivel nacional, y se desarrollan herramientas de análisis del impacto de las infraestructuras sobre la eficiencia logística para facilitar la toma de decisiones a las empresas sobre el diseño de sus redes de aprovisionamiento y distribución. Finalmente se desarrollarán prácticas y metodologías para la aplicación por las empresas encaminadas a una mayor sostenibilidad medioambiental de los procesos logísticos, en particular de la</p>





	denominada Logística Inversa.
<b>SOCIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística (ITENE)</li> <li>✚ Instituto de Empresa (IE)</li> <li>✚ Fundación Zaragoza Logistics Center (ZLC)</li> <li>✚ Centro de Investigación Gestión e Ingeniería de Producción (CIGIP)</li> <li>✚ Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria (CTL)</li> <li>✚ Universidad de Cantabria</li> <li>✚ Universidad de Oviedo</li> <li>✚ Robotiker – Tecnalía</li> <li>✚ Instituto Tecnológico de Aragón (ITA)</li> <li>✚ Universidad de Zaragoza</li> <li>✚ European Virtual Engineering (EUVE)</li> <li>✚ Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (FEPORTS)</li> <li>✚ Universidad de la Coruña</li> <li>✚ Fundación VALENCIA PORT</li> <li>✚ Fundación Ecolec</li> <li>✚ Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT)</li> <li>✚ Fundación ICIL</li> <li>✚ Institut d'Estudis Territorials</li> <li>✚ Puerto de Santander</li> <li>✚ Zalia (Zona de Actividades Logísticas de Asturias)</li> <li>✚ Autoridad Portuaria de Gijón</li> <li>✚ KERABEN</li> <li>✚ Consum</li> <li>✚ Transfrigo Canarias</li> <li>✚ NextPoint Solutions</li> <li>✚ Ulma manutención</li> <li>✚ Ice Cream Factory Comaker</li> <li>✚ Hapag-Lloyd Spain</li> <li>✚ China Shipping Spain Agency S.L.</li> <li>✚ Raminatrans S.L.</li> </ul>

-Observatorio de la Logística en España-

	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ AR Sistemas</li><li>✚ Echeverría Construcciones Mecánicas, S.A</li><li>✚ Itesal, S.L.</li><li>✚ Gefco España S.A.</li><li>✚ EBHI (European Bulk Handling Installation)</li><li>✚ Mars España</li><li>✚ Docks Comerciales de Levante, S.A.</li><li>✚ Leroy Merlin</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.pse-globalog.org">www.pse-globalog.org</a>

<b>TÍTULO</b>	RED ESPAÑOLA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS INTERMODALES PARA LA MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS - REPLICA
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	Centro de Innovación del Transporte-CENIT
<b>FECHA INCIO</b>	1-01-2009
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2011
<b>PRESUPUESTO</b>	1.669.521 euros
<b>FINANCIACION</b>	1.381.644 euros de subvención y 287.875 euros de préstamo
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Ministerio de Fomento. Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2008 - 2011, Subprograma Nacional de Transportes e Infraestructuras.
<b>RESUMEN</b>	<p>La logística y el transporte de mercancías están experimentando en los últimos años un desarrollo espectacular debido a los grandes cambios que se están produciendo en la sociedad: el considerable aumento del tráfico, tanto nacional como internacional, la mayor competencia existente en el ámbito internacional y una disminución de los costes del transportes entre otras. Al mismo tiempo se está dando una modernización de los procesos productivos de las empresas y las pautas de consumo se están viendo modificadas, por lo que la relación existente entre producción y consumo cada vez va tomando mayor relevancia en la logística industrial. A todo esto se le añaden las nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la cadena del transporte y la logística. Actualmente el sector del transporte de mercancías en España se encuentra inmerso en un proceso de modernización, tanto en su vertiente de organización y gestión como en su vertiente infraestructural o de soporte para adaptarse a las nuevas exigencias de los mercados y a las directrices de la UE. Dentro de este proceso se ha destacado la necesidad de mejorar en cuanto a la dotación infraestructural se refiere, pero procurando tomar las medidas oportunas que permitan redistribuir el reparto modal del sector del transporte de mercancías hacia una proporción más eficiente y sostenible que la actual. Un elemento fundamental para conseguir estos objetivos es el desarrollo racional y coordinado de una red nacional de Centros Logísticos de soporte a la actividad del transporte de mercancías, que evite una proliferación heterogénea de infraestructuras que podría conllevar problemas de explotación de las redes nacionales de transporte y creación de desigualdades territoriales entre diversas zonas productivas. El proyecto pretende analizar las características del sector del transporte de mercancías en España desde el punto de vista de su relación con las diversas infraestructuras complementarias existentes hoy en día, determinar las características funcionales óptimas que deben cumplir dichas</p>



	<p>infraestructuras para racionalizar la gestión del sector del transporte de mercancías en España y diseñar una red nacional coordinada de Centros Logísticos que optimicen las redes nacionales del transporte de mercancías. Dicha red contribuirá al desarrollo económico, empresarial y social, tanto a nivel nacional como a nivel regional, fomentando asimismo la transformación del sector logístico, ayudando a reducir la dispersión de los flujos de transporte de mercancías, canalizando el tráfico y permitiendo agrupar mercancía y optimizar las rutas y la carga de los vehículos. Por otra parte, la función intermodal de dichas plataformas permite potenciar la transferencia entre modos de transporte. Asimismo, la plasmación de las relaciones adecuadas entre dichas plataformas logísticas intermodales y los puertos, como polos de atracción y generación de algunos de los principales flujos del transporte de mercancías, redundará en una mejora del sistema de transporte nacional, ayudando a optimizar costes y operaciones.</p>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> TRANSIT</li> <li> Spim</li> <li> Universidad de Cantabria</li> <li> Universidad de Sevilla</li> </ul>
<p><b>WEB PROYECTO</b></p>	<p>No Disponible</p>

<b>TÍTULO</b>	TRANSPORTE INTELIGENTE DE MERCANCÍAS INTERMODAL - TIMI
<b>ENTIDAD COORDINADORA</b>	ATOS ORIGIN
<b>FECHA INICIO</b>	1-01-2007
<b>FECHA FIN</b>	31-12-2010
<b>PRESUPUESTO</b>	23,8 Millones de euros
<b>FINANCIACION</b>	11,9 Millones de Euros
<b>ENTIDAD FINANCIADORA</b>	Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial. RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2006 (BOE de 11 de Julio). Programa CENIT
<b>RESUMEN</b>	<p>Los últimos años han supuesto un considerable incremento del transporte de mercancías que, no debemos olvidar, hoy por hoy en Europa se realiza mayoritariamente por carretera. En este contexto, y de cara a un desarrollo sostenible, la Comisión Europea y los distintos gobiernos nacionales y regionales, se han impuesto como necesidad y prioridad el fomentar el uso del transporte intermodal.</p> <p>El mayor problema de la intermodalidad se presenta con la necesidad de una organización más eficaz entre los diferentes medios de transporte involucrados. Los agentes del transporte requieren soluciones “puerta a puerta” y, por ello, resulta necesario desarrollar soluciones que faciliten la integración y la intermodalidad de todos los medios de transporte.</p> <p>Además de la estandarización o la unificación en materia legislativa en los diferentes estados, la innovación tecnológica puede ayudar y beneficiar al transporte intermodal, ofreciendo herramientas que faciliten y potencien su uso.</p> <p>Aspectos tales como la planificación integrada de los medios de transporte, el seguimiento y rastreo de los vehículos y las mercancías, el potencial y servicios que ofrecerá el nuevo sistema de navegación por satélite Galileo, el sistema de identificación y seguimiento a gran distancia de buques LRIT, o el sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario ERTMS, aparecen como aspectos relevantes en las consultas realizadas a los expertos del sector.</p> <p>El proyecto TIMI reúne a grandes agentes del transporte español junto con empresas proveedoras de servicios tecnológicos y otras entidades relevantes de la logística y el transporte con el objetivo de desarrollar las metodologías, tecnologías y conocimientos que permitan crear la nueva generación de sistemas inteligentes específicos para el transporte intermodal de mercancías que satisfagan las necesidades y escenarios previstos en un futuro a medio plazo, siempre teniendo en cuenta las necesidades de un desarrollo sostenible.</p>

	<p><b>Objetivos:</b></p> <p>El objetivo del proyecto consiste, por tanto, en analizar las necesidades del transporte intermodal de mercancías y, en base a ello, desarrollar nuevas tecnologías y metodologías que permitan la creación de la futura generación de dispositivos, sistemas y herramientas que contribuyan a hacer más inteligente dicho transporte, con el fin de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Incrementar la eficacia y calidad de los sistemas y servicios de transporte de mercancías intermodales, aprovechando al máximo los recursos disponibles y las restricciones existentes en los diferentes modos.</li> <li>➤ Potenciar el uso de medios de transporte alternativos a la carretera y que limiten los efectos nocivos derivados de su uso masivo.</li> <li>➤ Optimizar la utilización de los sistemas intermodales, eliminando los problemas de coordinación y tratamiento segmentado inherente a estos modelos.</li> <li>➤ Aumentar la seguridad y protección de bienes y personas, así como disminuir la falta de control en el seguimiento que muchos usuarios perciben en las cadenas de transporte que involucran a un gran número de agentes.</li> <li>➤ Promover un sistema de transporte sostenible, incluyendo en la toma de decisiones factores no únicamente económicos sino también aspectos relevantes desde el punto de vista medioambiental y/o social.</li> </ul>
<p><b>SOCIOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ ATOS ORIGIN</li> <li>✚ FAGOR</li> <li>✚ ACCIONA TRASMEDITERRANEA</li> <li>✚ TB-SOLUTIONS</li> <li>✚ ETRA I+D</li> <li>✚ INSTITUTO IBERMÁTICA DE INNOVACION (I3B)</li> <li>✚ IBERMÁTICA</li> <li>✚ INFOPORT VALENCIA</li> <li>✚ INGETEAM</li> <li>✚ SERVIMAPS</li> <li>✚ UNIVERSIDAD DE CANTABRIA</li> <li>✚ UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA</li> <li>✚ ROBOTIKER-TECNALIA</li> <li>✚ UNIVERSIDAD DE MURCIA</li> <li>✚ FUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA LA</li> </ul>

	<p>INVESTIGACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"><li> UNIVERSIDAD CARLOS III</li><li> MONDRAGON GOI ESKOLA POLITEKNIKOA</li><li> FUNDACIÓN CENTRO TECNOLÓGICO EN LOGÍSTICA INTEGRAL CANTABRIA</li><li> UNIVERSIDAD DE VALLADOLID</li><li> UNIVERSIDAD DA CORUÑA</li><li> UNIVERSIDAD PABLO OLAVIDE</li><li> ITENE</li><li> UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO</li><li> CENTRE TECNOLOGIC DE TELECOMUNICACIONS DE CATALUNYA</li></ul>
<b>WEB PROYECTO</b>	<a href="http://www.proyecto-timi.es">www.proyecto-timi.es</a>

## 4. WEB OF KNOWLEDGE (WOK)

La “Web of Knowledge” (WoK) es una plataforma de la empresa Thomson Reuters basada en tecnología web, formada por una amplia colección de bases de datos bibliográficas, citas y referencias de publicaciones científicas de cualquier disciplina del conocimiento, tanto científico, como tecnológico, humanístico y sociológico, desde 1945.

Integra en sus principales bases de datos Web of Science, fuentes adicionales de contenido con recursos Web, con otros datos académicos y material de publicaciones, así como congresos y actas (Proceedings) y herramientas de evaluación del rendimiento (Journal Citation Report y Essential Science Indicators).

Proporciona cobertura a la investigación de la más alta calidad, incluyendo información académica fundamental basada en web. Permite el análisis de las suscripciones e interés de las publicaciones, estudios de impacto, así como servicios que ofrecen a sus usuarios.

Se pueden realizar búsquedas en lenguaje natural y a texto completo, de sitios web evaluados cuidadosamente (ediciones preliminares, fuentes y otros recursos de actividades académicas de investigación)

Presenta un recurso analítico de gran valor, Essential Science Indicator el cual puede clasificar instituciones, individuos, naciones y publicaciones dentro de disciplinas, con el fin de evaluar labores de investigación científica y proporcionar medidas de rendimiento. Presenta un recurso analítico de gran valor, Essential Science Indicator el cual puede clasificar instituciones, individuos, naciones y publicaciones dentro de disciplinas, con el fin de evaluar labores de investigación científica y proporcionar medidas de rendimiento.

El análisis realizado se estructuró de la siguiente manera:

- 1) Se inicio por una selección global de temáticas que involucren los siguientes nombres: “logistics” o “supply chain” o “transportation” y en un intervalo de fechas desde el año 2000 hasta el 2010 dando un resultado de 148.096 búsquedas.
- 2) Se procedió a eliminar directamente temas que no estén relacionados con las temáticas globales, los cuales están resumidos en las siguientes áreas de interés.
- 3) Existen casos especiales que fueron tratados en base al siguiente criterio:
  - a. Áreas que involucran la palabra “environmental” (por ejemplo) se consideraron en el análisis por su relación directa con las temáticas globales. Sin embargo, “environmental sciences” habla mucho más de temas que tratan sobre mezcla de compuestos más que de otro asunto y por tanto se excluyeron del análisis.
  - b. Áreas que tratan en un 80% (estimación) temas relacionados al diseño y/o características de materiales específicos (temas aislados) fueron eliminados (ej. “Material science coating films”, “energy fuels”, “material science composites”, entre otros). Un caso particular y contrario a esta situación se da con el área de “economics” que habla en un 80% (estimación) sobre asuntos directamente relacionados a las temáticas globales objetivo.
- 4) Resultado final de la búsqueda: 34.490 apariciones.

## 5. POSIBLES MEJORAS DEL OBSERVATORIO DE LA LOGÍSTICA

### 5.1 NUEVOS INDICADORES

#### 5.1.1 Sector de la demanda

Se refiere a las empresas que demandan servicios logísticos, que pueden ser tanto clientes intermedios, como el cliente final de la cadena logística. Estas empresas pueden realizar parte o la totalidad de estas actividades, pero en ningún caso estas actividades logísticas son la actividad primaria de dichas empresas, puesto que en tal caso, se trataría de empresas del sector de la oferta logística, y no de la demanda logística.

En este nuevo apartado, no existente en el actual estudio del Observatorio de la Logística, se pueden estimar nuevos indicadores que reflejen:

- La categorización de estas empresas demandantes de servicios logísticos. Es posible categorizar estas empresas en referencia a distintos criterios. Se propone establecer un criterio basado en el tipo de mercancía que interviene en el proceso logístico (textil, consumo, alimentación, etc.)
- La satisfacción de estas empresas-cliente respecto a la actividad logística que se les ofrece, así como la detección de problemas relacionados con dichos servicios y las soluciones que propuestas por dichas empresas.
- Las actividades logísticas que se demandan por parte de este sector (transporte, almacenamiento, acabado de producto, etc.).
- Las actividades contratadas a otras empresas y realizadas por la misma empresa que las demanda.
- El porcentaje del coste total asignado a las actividades logísticas contratadas y/o realizadas.

#### 5.1.2 Sector de la oferta (empresas logísticas)

En este apartado se podrían incluir nuevos indicadores referidos a:

- Mejorar la segmentación de las empresas logísticas añadiendo nuevos criterios (empresas de carga completa, carga fraccionada, transitorios, operadores logísticos, etc.) o ampliando el número de empresas encuestadas por tipo de actividad principal (transporte, almacenamiento), puesto que en la actualidad existe un déficit en este aspecto, principalmente en el número de empresas encuestadas que se dedican principalmente al almacenamiento.

- Desarrollar un análisis económico-financiero más detallado, incluyendo indicadores relacionados con la financiación de las empresas logísticas, estado de su deuda y otros ratios financieros.
- Desarrollar un análisis técnico-operativo de las decisiones tomadas por las empresas logísticas en las distintas actividades que desempeñan.

### 5.1.3 Infraestructuras logísticas

Se entiende por infraestructuras logísticas los centros de transporte y logística definidos en ACTE (2010), aunque se propone aumentar el rango de la muestra si se dispone de una base de datos mayor a la citada.

Los indicadores que proponemos añadir en el Observatorio de la Logística tienen como objetivo lo siguiente:

- Definir el tipo de empresa logística que demanda los servicios ofrecidos por las infraestructuras logísticas.
- Determinar los equipos auxiliares para la manipulación de las mercancías utilizados en estas infraestructuras.
- Estimar la tasa de intermodalidad de las infraestructuras encuestadas.
- Estimar los costes de las infraestructuras, ya sean costes totales, unitarios o por tipologías de coste.

### 5.1.4 Indicadores de todo el sector logístico

Se pueden elaborar nuevos indicadores referidos a todo el sector logístico. Se proponen los siguientes indicadores:

- La aportación al PIB de todo el sector logístico.
- El valor añadido generado por todo el sector logístico.
- 

### 5.1.5 La I+D+I en logística

Dentro de este apartado se propone hacer las siguientes modificaciones:

- El análisis de los proyectos europeos de 6º y 7º Programa Marco se ha realizado de forma conjunta por programa. Sería interesante tener una evolución anual de los proyectos en logística para conocer:
  - o El aumento o la disminución de la relevancia de la logística dentro de los proyectos europeos (Proyectos de Logística en un año/proyectos totales en ese año).

-Observatorio de la Logística en España-

- Evolución de la participación anual de los países y ranking de España en cuanto a nº de proyectos con participación española, número de participaciones, número de empresas participantes.
- Evolución de la relevancia de las temáticas: tecnología, sostenibilidad, intermodalidad, etc. por año.
- En el análisis de publicaciones:
  - Se utilizaron como palabras clave para hacer la búsqueda: logística, cadena de suministro y transporte. Sería interesante analizar que otras palabras sería necesario incluir en estas búsquedas y cuantificar el % de publicaciones que pudieran quedar fuera con esta búsqueda.
  - Analizar la influencia relativa de las publicaciones con etiqueta logística y su evolución respecto a las palabras clave: transporte y cadena de suministro.
  - Analizar los campos de aplicación de las publicaciones españolas y su posición respecto al nivel mundial al objetivo de identificar, si las hubiera, líneas de investigación con liderazgo español.
- Sería interesante realizar una encuesta de satisfacción de las empresas que han participado en proyectos nacionales e internacionales para conocer su visión sobre:
  - Valoración de la colaboración con centros de I+D y universidades.
  - Aplicabilidad de los resultados.
  - Nuevos productos o procesos implementados en la actividad de la empresa fruto del proyecto de I+D+I.



## 5.2 ACTUALIZACIÓN DE INDICADORES

La actualización de los indicadores se puede llevar a cabo de diversas maneras, en función del tipo de variables independientes (si las hay) de que depende dicho indicador.

### 5.2.1 Tipos de variables independientes

- Variables independientes muestrales (micro): aquellas variables independientes que tienen un valor específico para cada empresa. (Ej: facturación de la empresa). Nótese que los indicadores independientes son variables de este tipo.
- Variables independientes no muestrales (macro): aquellas variables independientes que no varían para cada empresa, sino que tienen un valor dado no vinculado a dichas empresas. (Ej: IPC)

Una vez conocidas las variables independientes de un determinado indicador dependiente, se pueden establecer las técnicas necesarias para su actualización.

### 5.2.2 Metodologías para la actualización de indicadores:

#### 5.2.2.1 Análisis Muestral (AM)

Aquellos indicadores que dependan de variables independientes muestrales, pueden analizarse a partir de este tipo de técnicas. Estas técnicas utilizan los valores de la muestra (la muestra coincide en el tiempo) para buscar las relaciones entre dichas variables y los indicadores escogidos. Los mismos indicadores pueden utilizarse como variables si se desea.

Algunas de las técnicas que pertenecen a este grupo y que podrían utilizarse en un futuro para mejorar los resultados del Observatorio de la Logísticas se explican a continuación.

#### **ANOVA**

Los métodos ANOVA (ANalysis Of VAriance) comparan las varianzas de las variables que se quieren comparar, utilizando la distribución F de Fisher para el contraste de hipótesis.

#### **Clúster Análisis**

Los métodos clúster agrupan las variables estudiadas en clústeres o agrupamientos, en los que las variables en cada agrupamiento comparten similitudes de acuerdo con un criterio de cercanía. Las similitudes entre las variables del agrupamiento son mayores que las similitudes con otros agrupamientos. De esta manera es posible clasificar grupos de variables similares y

facilitar el análisis de relaciones, puesto que se analizan variables con más posibilidades de estar relacionadas entre sí.

### **Análisis factorial**

Es una técnica estadística de reducción de datos usada para explicar la variabilidad entre las variables observadas en términos de un número menor de variables no observadas llamadas factores. Las variables observadas se modelan como combinaciones lineales de factores más expresiones de error.

#### 5.2.2.2 Series Temporales (ST)

Estas técnicas se utilizan para el análisis de una variable a lo largo del tiempo, entre otros motivos, para estimar predicciones futuras de estas variables. De esta manera es posible estimar la tendencia de estas variables, y comparar si existe relación entre dichas tendencias.

El análisis de series temporales requiere que tanto los indicadores como las variables estén cuantificados a lo largo del tiempo, es decir, que requieren la repetición de encuestas durante cierto periodo de tiempo.

#### 5.2.2.3 Técnicas combinadas

En aquellos casos en los que se disponga de datos de variables independientes muestrales para diferentes hitos temporales, se pueden combinar simultáneamente las técnicas de análisis de ST y AM.

## 5.3 MEJORAS DE LAS ENCUESTAS

### 5.3.1 Formularios

Se debería mejorar la formulación de la pregunta 2.1 del formulario para las infraestructuras logísticas, indicando claramente que la superficie ofertada se debe desgregar en superficie ofertada construida y no construida (únicamente planificada, es decir suelo logístico sin construir). La superficie ofertada construida debe coincidir con la suma de superficies ofertadas de las tipologías de superficies de la pregunta 2.2. Nótese que las superficies descubiertas y de aparcamientos se consideran construidas, bajo el supuesto que el usuario puede hacer uso de ellas sin necesidad de construir.

Los clientes de las empresas logísticas sólo reciben el servicio de una única actividad logística, lo cual se asemeja imposible en la realidad. Por lo tanto, la pregunta 6.2 del formulario, debe reformularse para dejar claro que se indiquen las actividades secundarias que recibe cada cliente, no sólo la actividad principal.

