

126

Porti ad alta tecnologia

Intervista ad Antonella Querci, Autorità di sistema portuale Mar Tirreno settentrionale



TTS Italia
Associazione Italiana della Telematica
per i Trasporti e la Sicurezza
Via Flaminia, 388
00196 Roma
E-mail: redazione@ttsitalia.it
www.ttsitalia.it

Laura Franchi



Antonella Querci

TTS Italia. Il sistema portuale si sta riorganizzando. Qual è il futuro dello scalo di Livorno?

Querci. La riforma portuale del 2016 ha sancito legalmente ciò che nei fatti era già una realtà e una necessità dei porti italiani, e questo è vero in particolare per gli scali di Livorno, di Piombino e dell'Elba. La nuova organizzazione deve comportare importanti sinergie nello sviluppo portuale, e in questa prospettiva anche l'innovazione si baserà sempre più su una visione strategica di porti connessi con le filiere logistiche e produttive, in grado di offrire servizi completamente digitalizzati e sostenibili sotto il profilo ambientale. La vera novità oggi sta quindi nel fatto che non le posso rispondere più parlando al singolare, cioè del futuro del porto di Livorno preso singolarmente, ma del futuro del sistema portuale e più correttamente del nodo logistico, quello della costa toscana. Il nodo

logistico comprende non soltanto gli scali marittimi, vere e proprie porte di accesso ai mercati extra-Ue, ma anche le facilities logistiche del retroterra e le infrastrutture di trasporto come l'aeroporto di Pisa. È in questo ambito geografico e funzionale che noi possiamo davvero argomentare la riflessione sul futuro. E il futuro riguarda tanto le nuove infrastrutture che i servizi logistici di trasporto. Le infrastrutture programmate e in corso di realizzazione non si possono fermare alle banchine e ai piazzali portuali, sbocco comunque fondamentale di merci e passeggeri, ma comprendono gli assi di collegamenti stradali e ferroviari lungo il corridoio, gli apparati di controllo e di monitoraggio per la sicurezza e per la manutenzione dell'opera e la rete ICT che rende il porto connesso ai network globali degli operatori delle telecomunicazioni e del trasporto.

TTS Italia. Livorno sta lavorando molto sull'intermodalità con la ferrovia per il traffico merci. Che ruolo giocano le tecnologie in questo sviluppo dell'intermodalità? E come affronterete l'intermodalità con la strada?

Querci. L'intermodalità con la ferrovia è una tematica di particolare importanza per l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Ricordiamoci che avere infrastrutture all'avanguardia ed integrate è sicuramente un aspetto fondamentale, ma altrettanto importante è l'informazione che accompagna (e spesso anticipa) la merce. L'informazione è più facilmente fruibile e condivisibile tra gli attori coinvolti nei processi, quanto più i sistemi informatici utilizzati dagli operatori (portuali e ferroviari) sono interoperabili. È per questo motivo che abbiamo avviato un'analisi volta a capire come integrare correttamente i processi mare-ferro, partendo dalla comprensione dello scenario AS-IS, per cercare di arrivare alla definizione di uno scenario TO-BE in cui i dati vengono "messi in rete", secondo un approccio "once", permettendo così una migliore gestione delle partenze/arrivi dei treni, una miglior sincronizzazione

delle operazioni portuali e logistiche ed una più efficiente (e digitalizzata) gestione documentale. Nel 2015 abbiamo definito una programmazione congiunta delle attività con il Gruppo Ferrovie dello Stato, per lo scambio dati tra il sistema PIL rail ed il PCS dell'AdSP (TPCS). Oggi le attività di integrazione portano ad un necessario coinvolgimento di MTO, terminal e spedizionieri (locali e non), in modo da perfezionare lo scenario TO-BE seguendo un approccio bottom-up. Per quanto concerne l'intermodalità con la strada, è sicuramente importante pensare a soluzioni e servizi che permettano di evitare congestioni presso i varchi portuali e costose soste da parte degli autotrasportatori in attesa di caricare/scaricare la merce. A tal proposito, stiamo studiando soluzioni digitali per una condivisione più strutturata delle informazioni con gli autotrasportatori, in modo tale da gestire correttamente le procedure di gate-in/gate-out del mezzo (i.e. trasmissione del peso certificato). Oltre alla velocizzazione delle procedure di ritiro/rilascio della merce, una miglior integrazione strada-mare non può prescindere da un corretto scambio di informazioni tra il nodo portuale ed il nodo terrestre di arrivo/partenza del carico e da un monitoraggio dello stesso lungo la catena logistica. Mi riferisco quindi alle catene logistiche intelligenti, che abbracciano il concetto dell'e-freight e richiedono l'impiego di smartdevices (esels, OBU, RSU) per la generazione di informazioni utili. In quest'ottica l'AdSP ha da tempo avviato una strategia di lungo periodo incentrata sugli ICT-ITS, della quale gli ETSI ITS Plugtests sono stati il primo tassello. Durante i Plugtests, Livorno ha infatti ospitato più di 100 tecnici delegati da circa quaranta aziende (come Siemens, NXP Philips, Renesas, Kapsch, TIM, etc.) ed impegnati nei test di compliance ed interoperabilità per dispositivi di bordo veicolo e bordo strada rispetto agli standard e alle norme europee pubblicate da ETSI. Grazie agli importanti risultati conseguiti in termini tecnologici durante la sperimentazione, l'Autorità di Sistema si propone di

identificare servizi a valore aggiunto per una digitalizzazione e maggiore integrazione dei processi marittimi e stradali, incrementando i livelli di efficienza e di sicurezza del traffico merci.

TTS Italia. Parlando di investimenti futuri, quali saranno i prossimi passi per i porti dell'Autorità di sistema nell'ambito dell'innovazione tecnologica?

Querci. Lo sviluppo di nuove piattaforme ICT è stato a lungo una priorità non soltanto nel settore della logistica e della portualità. Oggi ritengo che occorra un lavoro di sistematizzazione dell'esistente, incentivando le funzionalità richieste dagli operatori ed aggregando i dati e le informazioni. Naturalmente dobbiamo tener conto del profilo e della titolarità di accesso ai dati, e della necessaria quanto opportuna cooperazione fra amministrazioni e della sempre più sentita importanza della semplificazione. La tecnologia deve facilitare il lavoro di quanti operano nel porto. Sto pensando al pilotaggio delle navi: gli strumenti di port monitoring, come la piattaforma MONICA già attiva, consentono in tempo reale di conoscere traffico navale, condizioni meteorologiche, etc. Vogliamo rendere questo servizio fruibile agli operatori marittimi. Il TPCS ci permette oggi di sapere quando può essere rilasciato un contenitore, se è stato pesato ai sensi della VGM, e altro ancora. Vogliamo che questo servizio si estenda al traffico Ro-Ro e sia integrato con la modalità ferroviaria. Investiremo su funzionalità che ampliano i servizi già esistenti e creano nuove opportunità di mercato. E dovremo investire sulla rete, sulle apparecchiature di monitoraggio e di controllo, su un workflow di informazioni unitario che costituisca per l'operatore un unico punto di riferimento. ■

Il testo completo dell'intervista alle dott.ssa Antonella Querci è disponibile sul sito web http://www.ttsitalia.it/newsletter/luglio-agosto_2017.html

ASSOCIAZIONE TTS ITALIA

10/2017 leStrade

126_126_TTS ITALIA.indd 126

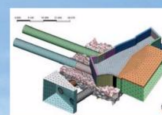
20/10/17 17:26

Speciale LS-240X297_Speciale Estero 17/07/17 16:08 Pagina 2

La tecnica Made in Italy per le infrastrutture estere

leStrade italiane nel mondo

ENGLISH VERSION



Dall'Europa all'Oceania, dagli Stati Uniti alla Russia, dall'Africa al Medio ed Estremo Oriente: torna l'appuntamento con l'informazione dedicata alla **tecnica italiana protagonista sulla scena delle infrastrutture internazionali**. Nella **costruzione**, ma anche nella **progettazione e gestione** di reti di trasporto, nonché nello sviluppo di **prodotti innovativi**. Per raccontare questo scenario il prossimo numero di **Dicembre** di **leStrade** ospiterà un **dossier speciale** in **italiano e inglese** dedicato a opere ed esperienze internazionali che vedono al centro il **Made in Italy** della tecnica.

Iniziative sotto i riflettori

Autostrade, strade e ferrovie (costruzione e manutenzione), riqualificazioni aeroportuali, gallerie e ponti, progettazione, impiantistica, materiali innovativi, macchine e attrezzature, additivi per asfalti e calcestruzzi, smart mobility, ambiente e territorio.

Alcuni Paesi interessati

USA, Regno Unito, Germania, Svezia, Polonia, Romania, Svizzera, Slovenia, Grecia, Olanda, Russia, India, Turchia, Emirati Arabi Uniti, Algeria, Sud Africa, Brasile, Cina, Giappone.



✓ **Nel numero di leStrade Dicembre un dossier speciale con articoli e notizie in italiano e inglese**

✓ **I protagonisti: gestori, progettisti, imprese di costruzione, aziende del Made in Italy che sa innovare**



Focus Viabilità Invernale

Il numero di **Dicembre 2017** verrà distribuito anche al XV International Winter Road Congress/Congresso mondiale sulla viabilità invernale dell'AIPCR-PIARC, in programma a **Danzica, Polonia, dal 20 al 23 Febbraio 2018**.



Casa Editrice la Fiaccola srl
20123 Milano - Via Conca del Naviglio, 37 - Tel. 02 89421350
lestrade@fiaccola.it - marketing@fiaccola.it - www.lestradeweb.com