

# PLURALITA' DI SOGGETTI, COMPITI E TECNOLOGIE



**Guardia di Finanza, Polizia, altri Enti:**  
controllo varchi,  
servizi doganali,  
safety 6 security



**I terminal e le compagnie di navigazione:** utilizzano sistemi per la gestione operativa di passeggeri, crociere e RORO

**Autorità Portuali ed enti gestori:** cargo communities systems, Servizi B2B & B2G, Gestione varchi

**Terminal:** Terminal Operating Systems e comunicazioni sicure

**Capitaneria di porto:** VTMS e Port Management Information Systems; gestione ISPS safety&security



# COSA STA AVVENENDO ALTROVE?

## Rotterdam:

- **pesante sforzo integrato tra autorità portuale ed ambienti accademici, per immaginare il porto del futuro**
- **ottimizzazione della gestione containers (Container Exchange Route – CER)**

## Hamburg:

- **efficienza al centro delle strategie di sviluppo portuale**
- **monitoraggio e gestione dei flussi di traffico merci, infrastrutture intelligenti basata sulle più recenti tecnologie**
- **sforzo evidente verso energie verdi e rinnovabili, efficienza energetica, eco-friendly mobility, ecc.**

# E IL PORTO DI GENOVA?

## Genova:

- **sta avviando un processo di innovazione (Porto Intelligente, Med-Maritime Integrated Projects, ecc.)**

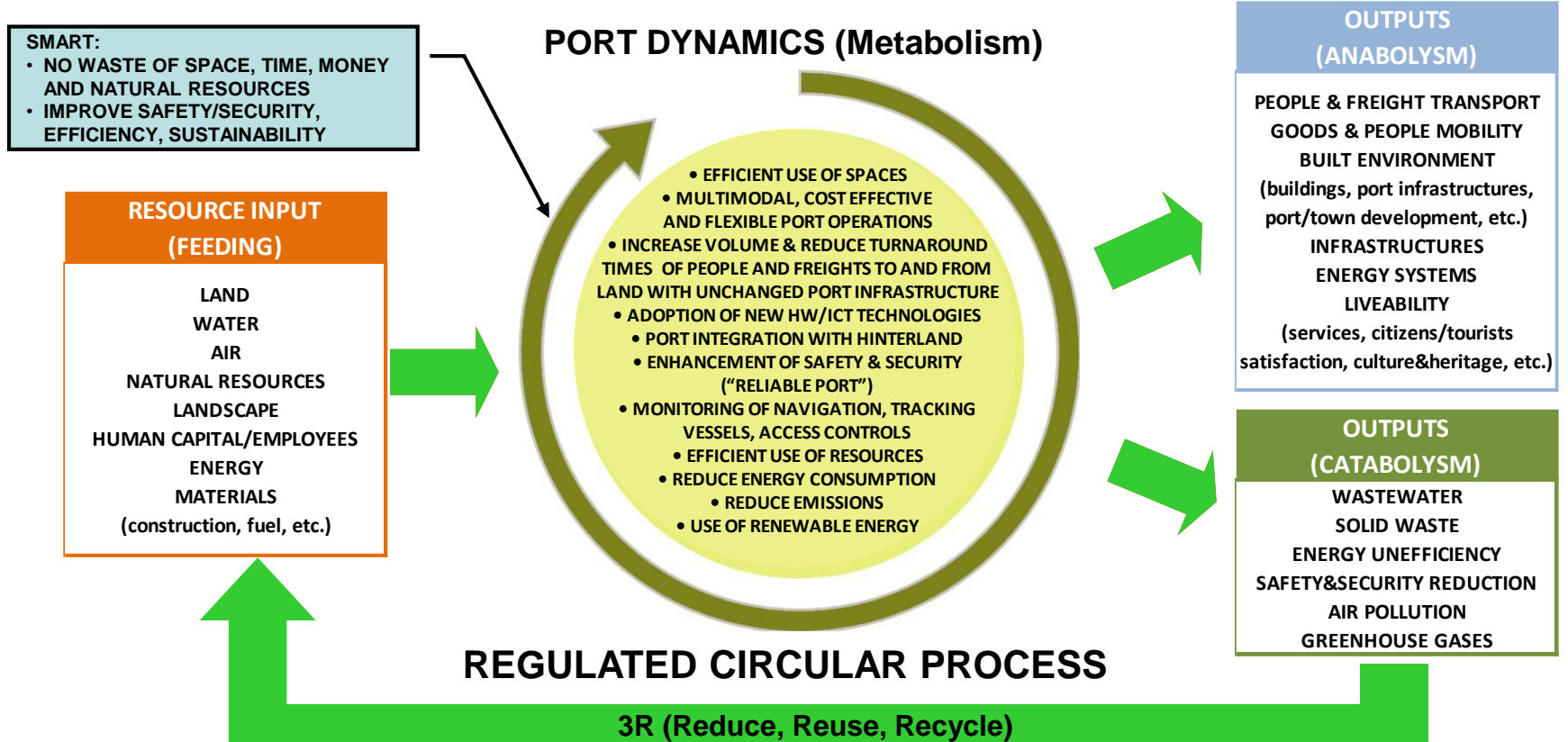
## Obiettivo:

- **consolidare e migliorare la governance dei processi in ambito portuale con riferimento alle politiche europee nell'ambito della portualità**
- **far convergere sul Porto di Genova risorse finanziarie messe a disposizione dall'Unione Europea, con particolare riguardo ai progetti volti allo sviluppo infrastrutturale, dei servizi e alle attività di ricerca applicata e sviluppo**

# PRINCIPALI “BARRIERE”

- **manca di dati pubblici, soprattutto su questioni operative e la gestione dell'energia nei porti container, ed aggiornati**
- **forte resistenza a condividere o a rendere pubblici i dati nei settori dell'energia e dell'ambiente**
- **adozioni limitate o nulle degli standard che vengono introdotti a livello internazionale (EMAS, norme ISO per energia, ambiente, sicurezza)**
- **ostacoli posti dal capitale umano disponibile, spesso limitato numericamente e con addestramento inadeguato**
- **difficile interfaccia ed integrazione tra gli stakeholder e verso i soggetti esterni (pubblici/privati) per ridotto coordinamento, uso limitato di tecnologie ICT, ecc .**
- **gestione non adeguata dei rifiuti e della qualità dell'aria in ambito portuale**
- **collegamenti non all'altezza con le aree di “retroporto” (problemi infrastrutturali dei collegamenti strade/binari, mancanza di adeguati strumenti ICT, ecc.)**
- **ecc.**

# VISIONE “METABOLICA” DELLO SVILUPPO PORTUALE



# STRATEGIA DI SVILUPPO “PORTO INTELLIGENTE”

- **Gestione efficiente degli spazi**, con particolare riferimento al co-siting per servizi integrati (energia e utilities, magazzini e lavorazioni, ecc.)
- **Integrazione con l’hinterland**, con la creazione di “inland hubs” dotati di sistemi di movimentazione alternativi alla gomma e di corridoi elettronici di sicurezza tra porto e inland hubs
- **Integrazione di processi e tecnologie**, grazie a un rafforzamento sia a livello organizzativo che di piattaforme informative
- Adozione di un **approccio del tipo “Reliable Port”**, attraverso processi in grado di garantire la safety/security in ambito portuale, migliorando al contempo l’efficienza dei servizi

# STRATEGIA DI SVILUPPO “PORTO INTELLIGENTE”

## Logistica:

- uso efficiente degli spazi ed integrazione con retroterra
- riduzione dei tempi di consegna / ottimizzazione dei flussi di traffico merci e passeggeri
- raccolta dei dati e sviluppo strutture informatiche per monitorare i processi logistici portuali in tempo reale

## Sicurezza:

- monitoraggio della navigazione e degli approdi
- controlli di accesso per le aree critiche

## Energia & Ambiente:

- riduzione dei consumi di energia
- riduzione delle emissioni
- utilizzo di fonti di energia rinnovabili
- uso efficiente delle risorse (spazi, acqua, ecc.)

# E IL PORTO DI GENOVA?

L'obiettivo deve essere un azione comune tra tutti gli "stakeholders" per qualificare Genova come un "porto intelligente" a livello internazionale e battere la concorrenza dei porti delle nazioni nordeuropee che già da tempo hanno avviato processi di innovazione ma che hanno per posizione geografica minori capacità a parità di efficienza di attrarre i traffici merci e passeggeri che si affacciano su Sud Europa e Mediterraneo