



Interreg



UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Attività T1.1 – Analisi dei processi core nei nodi portuali oggetto di EasyLog

PRODOTTO P1.2:

DOCUMENTO DI ANALISI DEI FABBISOGNI INFORMATIVI E TECNOLOGICI DELLA RETE DEGLI OPERATORI

A cura di:

CIREM – Università di Cagliari

CIELI – Università di Genova



CCI
BASTIA
HAUTE
CORSE



CAMERA DI COMMERCIO
MAREMMA E TIRRENO

Autorità di Sistema Portuale del
Mar Tirreno Settentrionale
Porto di Genova - Portofino - Rapallo - Chiasso - Savona

CAMERA DI COMMERCIO
SASSARI

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA

Camera di Commercio
Riviere di Liguria
Imperia - La Spezia - Savona

CCIP FIPAN
FORMEZ-VOUS A DEMAIN

Sommario

1. Premessa	3
2. Nota degli autori	4
3. Il porto di Livorno: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti	5
3.1 Il terminalista	5
3.2 L'Autorità Portuale	5
3.3 Gli autotrasportatori	5
4. Il porto di Olbia: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti.....	7
4.1 Il terminalista	7
4.2 Il porto	7
5. Il porto di Portoferraio: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti.....	9
6. Il porto di Bastia: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti	10
7. Il porto di Savona: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti.....	12

1. Premessa

Il presente documento contiene la sintesi dei fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti nella filiera logistico-portuale per i 5 porti di interesse EasyLog: Bastia, Livorno, Olbia, Portoferraio e Savona.

Il quadro conoscitivo delineato nel presente documento è il risultato delle analisi condotte nella prima parte del progetto Easylog attraverso i Focus Group (FG), le interviste con gli operatori e i numerosi incontri di approfondimento (sia telematici che in loco) tenutisi con i diversi soggetti coinvolti a vario titolo nella catena logistico-portuale.

NOTA:

Il presente report è stato redatto dal CIREM (per i porti di Livorno, Olbia e Portoferraio) e dal CIELI (per i porti di Bastia e Savona).

2. Nota degli autori

Il presente report è frutto del lavoro congiunto di diversi partner:

PARTNER	ATTIVITÀ SVOLTA
P1 CIREM – Università di Cagliari	<ul style="list-style-type: none"> – Coordinamento dell'attività – Coordinamento tecnico dei FG di Olbia, Livorno e Piombino (prima che quest'ultimo venisse sostituito con il porto di Portoferraio) – Analisi dei fabbisogni informativi e tecnologici per i porti di Olbia, Livorno e Portoferraio
P2 CCIAA Sassari	<ul style="list-style-type: none"> – Organizzazione del FG presso Olbia – Coinvolgimento degli operatori per l'area del Nord Sardegna
P3 CCIAA Maremma e Tirreno	<ul style="list-style-type: none"> – Organizzazione del FG presso Livorno – Coinvolgimento degli operatori portuali e dell'autotrasporto dell'area toscana
P4 Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale	<ul style="list-style-type: none"> – Organizzazione del FG presso Portoferraio – Coinvolgimento degli operatori portuali e dell'autotrasporto dell'area di Livorno
P5 CIELI – Università di Genova	<ul style="list-style-type: none"> – Coordinamento tecnico dei FG di Bastia e Savona – Analisi dei fabbisogni informativi e tecnologici per i porti di Bastia e Savona
P6 CCIAA Riviera di Liguria	<ul style="list-style-type: none"> – Organizzazione del FG presso Savona – Coinvolgimento degli operatori portuali e dell'autotrasporto dell'area ligure
P7 GIP FIPAN	<ul style="list-style-type: none"> – Coinvolgimento degli operatori dell'area PACA
P8 CCI de Bastia et de la Haute-Corse	<ul style="list-style-type: none"> – Organizzazione del FG presso Bastia – Coinvolgimento degli operatori portuali e dell'autotrasporto dell'area corsa

I partner Easylog ringraziano le Autorità Portuali, gli operatori portuali, le compagnie marittime e gli autotrasportatori che hanno contribuito al buon esito dell'attività mettendo a disposizione del progetto il proprio tempo e le informazioni in loro possesso.

3. Il porto di Livorno: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti

3.1 Il terminalista

Il terminal LTM ha, al momento, tutte le informazioni possibili relative ai traffici che lo riguardano. Questo, ovviamente, grazie all'appartenenza allo stesso gruppo della compagnia di navigazione e quindi al conseguente interfacciamento e scambio di dati con il sistema di prenotazioni della compagnia stessa. La parte dei rotabili non trasportata da Moby resta parzialmente fuori dalla gestione automatizzata del terminal, così come avviene laddove compagnia di navigazione e terminalista non si scambiano dati in tempo reale. L'unica informazione che non viene gestita dal gate del terminal LTM è quella relativa al controllo danni.

3.2 L'Autorità Portuale

L'AdSP lamenta la mancanza di informazioni comunicate in breve lasso di tempo al fine di ottimizzare il traffico in ingresso ed uscita dal porto e per un'analisi di business intelligence a livello portuale complessivo.

Viene inoltre rimarcato come le compagnie di navigazione possano avere un ruolo centrale per l'armonizzazione delle procedure di gestione delle operazioni portuali (attualmente la scarsa armonizzazione produce effetti negativi a cascata su tutti i soggetti del porto). I dati che servono all'AdSP non sono a livello di dettaglio ma aggregati. Ad esempio, quanti mezzi sono in arrivo con una certa nave, senza entrare nel dettaglio di ogni singolo mezzo.

Questo permetterebbe di pianificare anche gli slot orari di arrivo in base alle condizioni di traffico pax, container, di viabilità ordinaria esterna al porto, ecc.

3.3 Gli autotrasportatori

Gli autotrasportatori riportano diverse difficoltà dovute alla reperibilità dei documenti di viaggio, che sono disponibili solo in formato cartaceo e che spesso causano dei ritardi a causa dei loro smarrimenti, e alla poca chiarezza nei passaggi della catena logistica. Essi auspicano l'armonizzazione delle procedure tra le diverse compagnie di navigazione e l'introduzione di un sistema di gestione

unico anche per i rotabili che possa superare l'attuale frammentazione della catena logistica portuale e le criticità che ne conseguono. Le diverse modalità adottate tra le compagnie determinano talvolta lentezza e problemi nella gestione delle operazioni. La gestione dei rotabili è ad oggi quasi per nulla informatizzata; vi sono pertanto problematiche di gestione del piazzale e della sosta.

Gli autotrasportatori lamentano inoltre la mancanza di sincronizzazione ed integrazione tra gli operatori, che si ripercuote su tutta la catena logistica. Conoscere lo stato del terminal in tempo reale, la presenza di congestione, blocchi operativi previsti ecc., consentire una migliore gestione delle operazioni.

L'attuale livello di alfabetizzazione informatica degli operatori dell'autotrasporto risulta non sempre soddisfacente e rende necessario un percorso di formazione e di sensibilizzazione all'uso delle nuove tecnologie.

4. Il porto di Olbia: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti

4.1 Il terminalista

Nel porto di Olbia non è presente la figura del terminalista.

4.2 Il porto

Presso il porto di Olbia non è attualmente presente alcun supporto di pianificazione e gestione delle comunicazioni di informazioni strutturate e neppure di gestione delle aree portuali.

Giunta la nave, la compagnia fornisce ai lavoratori portuali la lista delle prenotazioni che contiene l'elenco dei semirimorchi da imbarcare. Prelevati i semirimorchi dal piazzale, gli operatori della compagnia portuale superano il varco della security senza ulteriori controlli da parte della security stessa. La carenza delle informazioni relative ai mezzi in ingresso ed in uscita dal porto, nonché di quelli che stazionano negli stalli, fa sì che capitino episodi in cui la lista di imbarco contenga dei semirimorchi non presenti nel piazzale.

Si sente la necessità di dialogo strutturato fra i diversi soggetti della catena logistica marittima (autotrasportatori, AdSP/terminalista, fornitori di servizi portuali, compagnie di navigazione).

Attualmente, nel porto di Olbia, i semi-rimorchi non accompagnati, vengono parcheggiati in un parcheggio non controllato molto ampio fuori dell'area sterile, risultando talvolta soggetti a furti e danneggiamenti.

Unitamente alle esigenze di gestione della security per l'accesso alle aree di pre-imbarco ed imbarco, viene sentita dagli autotrasportatori la mancanza di gestione e controllo delle aree e di aggiornamenti informatizzati sullo stato dei propri rimorchi (area di sosta, aggiornamenti stato imbarco/sbarco, imbarco avvenuto, danni, ecc.). Spesso gli stalli vengono occupati impropriamente da mezzi in sosta che non sono soggetti alle operazioni di imbarco o sbarco. La sosta dovrebbe essere pagata in seguito al terzo giorno di franchigia ma, in mancanza delle informazioni relative agli ingressi e alla sosta dei mezzi, è ad oggi impossibile determinare la tariffa dovuta.

Risulta auspicabile per l'autorità portuale l'introduzione di un sistema di monitoraggio degli accessi in ambito portuale, soprattutto nel Molo Cocciani, che possa consentire il controllo e il monitoraggio degli accessi di tutti i mezzi in ingresso e uscita. Emerge anche la necessità di una migliore organizzazione e gestione degli stalli di sosta portuali.

5. Il porto di Portoferraio: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti

Il Porto di Portoferraio costituisce il porto di un'isola minore e, come tale, assicura principalmente servizi di collegamento passeggeri tra l'isola e la terra ferma. Seppure gli operatori non evidenzino immediate necessità di evoluzione tecnologica, risultano attualmente in fase di installazione/test dei totem informativi ai varchi portuali con indicazioni di immediato interesse per i traffici passeggeri (molo d'imbarco, partenza prossima nave, ecc.).

Vi è però la necessità, sentita soprattutto dall'AdSP competente, di introdurre sistemi per il controllo e il monitoraggio dei flussi di traffico principalmente per motivi di security e di compliance con le indicazioni Comunitarie.

6. Il porto di Bastia: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti

Attualmente l'accesso all'area portuale avviene tramite le corsie nell'area Nord a seguito dell'esistenza di una prenotazione di viaggio presso le varie compagnie di navigazione. Non è prevista l'assegnazione di una finestra temporale per l'accesso. Il varco automatizzato rileva le targhe di motrice e rimorchio, eventuale codice ADR, lunghezza di motrice e del rimorchio. Viene inoltre effettuata una registrazione video del transito. Il personale di varco verifica la prenotazione di viaggio e autorizza l'accesso.

In caso di assenza di prenotazione, il mezzo viene fermato temporaneamente e l'autista espleta i passi necessari per ottenere l'accesso.

Il gate-out avviene con uscita diretta senza effettivo controllo di documentazione di viaggio ma con registrazione del transito e delle targhe. I mezzi vengono incolonnati in una delle corsie di pre-imbarco dove viene effettuato il controllo del titolo di viaggio. Circa 30 minuti prima della partenza della nave i mezzi vengono avviati alla zona di imbarco. Con riferimento al traffico non accompagnato non esiste attualmente una gestione informatizzata dell'area di piazzale.

Una volta entrata, la motrice, a seguito della presentazione di un titolo di viaggio, rilascia il semirimorchio in un qualsiasi stallo del terminal est. Il personale addetto alle ralle (tag master) identifica il semirimorchio da caricare sulla base della lista di incarico in possesso della compagnia di navigazione. Tipicamente prima dell'inizio delle operazioni di imbarco viene effettuato un check dei semirimorchi presenti a piazzale da parte del personale addetto. Al termine viene resa definitiva la lista d'imbarco.

Le principali problematiche sono riconducibili alla carenza degli spazi, aggravata da una cattiva gestione degli stessi. La mancanza di assegnazione degli stalli, sia in export sia in import, non consente di conoscere la posizione dei semirimorchi, comportando congestione e allungamento delle tempistiche. I semirimorchi possono sostare negli stalli per diverse ore prima della partenza o dopo l'arrivo. Le automotrici possono essere lasciate dopo la consegna di un semirimorchio in attesa di un carico che arriverà con una nave successiva. Analogamente, durante il week end il porto viene utilizzato come area di parcheggio, poiché di domenica i mezzi pesanti non possono circolare e dei 100 rimorchi che arrivano il sabato solo il 30% viene ritirato il giorno stesso. Questo comporta un

utilizzo improprio degli stalli come parcheggio. Anche le corsie di canalizzazione destinate al traffico accompagnato sono spesso utilizzate come parcheggio. Si verificano inoltre problemi di congestione del traffico nelle ore di punta.

Il miglioramento della gestione delle operazioni di imbarco e sbarco consentirebbe di gestire i flussi dei mezzi e delle aree e di tracciare i movimenti delle motrici e semirimorchi in area portuale. L'assegnazione degli stalli di parcheggio conterrebbe l'utilizzo disordinato ed improprio degli spazi. Vi è la necessità di un sistema di informazione per gli autotrasportatori che consenta sia di conoscere la posizione del semirimorchio da ritirare in fase di import che la disponibilità del carico per il ritiro, con una finestra temporale per l'ingresso dell'autotrasportatore in porto. La comunicazione in tempo reale agli autotrasportatori in presenza di criticità consentirebbe di conoscere quali azioni eseguire per la riduzione delle criticità stesse. Una eventuale applicazione per smartphone potrebbe essere integrata nel sistema di supervisione del porto che comprende funzionalità relative al sistema di video sorveglianza, ai pannelli informativi e alla gestione delle barriere.

7. Il porto di Savona: fabbisogni informativi e tecnologici degli operatori coinvolti

Il gate non è automatizzato. L'accesso è presidiato da personale del terminal.

Il piazzale è suddiviso in due aree: pre-imbarco e imbarco.

I veicoli in ingresso vengono indirizzati all'area di pre-imbarco, se in possesso di biglietto, altrimenti vengono indirizzati verso la biglietteria per l'acquisto del titolo di viaggio.

Il traffico merci è solo accompagnato, quindi non esiste una gestione del piazzale in termini di allocazione di area di parcheggio.

Nell'area di pre-imbarco viene effettuata la spunta sulla base delle prenotazioni e i veicoli vengono quindi indirizzati nella confinante area di imbarco, da questa salgono sulla nave senza ulteriori operazioni di controllo.

Nella fase di sbarco i veicoli vengono avviati verso l'uscita del terminal senza che avvengano operazioni di controllo.

È necessaria una migliore integrazione dei sistemi informativi al fine di ridurre errori documentali, ridurre i tempi di resa e di agevolare le operazioni legate alla safety e alla security. Una criticità per i traffici extra Schengen è l'esigenza di aree "sterili" per i controlli. Un flusso dati informatizzato che consenta di avere informazioni preventive corrette (attualmente la percentuale di errore delle liste è del 15%) accelererebbe i controlli.

Al fine di migliorare la competitività, sarebbero poi da superare alcune difficoltà legate all'inoltro, in particolare verso i mercati del centro Europa. Sarebbe utile rilanciare un servizio di inoltro Ro-Ro su ferro. Nel passato è esistito con un buon livello di successo ma, stante le difficoltà delle FFSS di rispettare gli orari, non ha avuto seguito.

IL Ro-Ro è oneroso dal punto di vista degli spazi che necessitano nel terminal per cui il porto non può essere considerato come un'area di stoccaggio dei semirimorchi. Quindi, se da una parte può essere utile una ottimizzazione dei flussi all'interno di aree portuali e terminal, è anche necessario agevolare le connessioni con le reti di inoltro e gli interporti. Ne consegue anche che sono necessarie aree buffer (autoporti) nel retroporto ove gli autotrasportatori trovino i servizi loro necessari in attesa di entrare in porto. È utile quindi una piattaforma ICT che consenta una connessione tra i trasportatori in

autoporto e il porto stesso per autorizzare le partenze ed evitare intasamenti in area portuale. Viene evidenziato come, sulla base di esperienze pregresse, la realizzazione di un'area buffer potrebbe generare resistenze alla sua realizzazione da parte di operatori che potrebbero essere penalizzati da una mutazione dell'organizzazione e delle logiche commerciali.

Data di produzione del report:

Dicembre 2019

Autori:

CIREM – Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità, Università di Cagliari, via San Giorgio 12, 09124 Cagliari (CA);

CIELI – Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica, i Trasporti e le Infrastrutture, Università di Genova, via Vivaldi 5, 16126 Genova (GE).

Info e contatti:

Gianfranco Fancello – CIREM: fancello@unica.it

Patrizia Serra – CIREM: pserra@unica.it