

Piano d'azione per lo sviluppo del trasporto ferroviario dai Ports of Genoa

Alberto Pozzobon
Ports of Genoa - Marketing Unit

1 October 2020





TRAFFICO CONTAINERIZZATO: 2,7 Milioni di TEU

>85% Traffico gateway
primo porto gateway in Italia e sesto in Europa



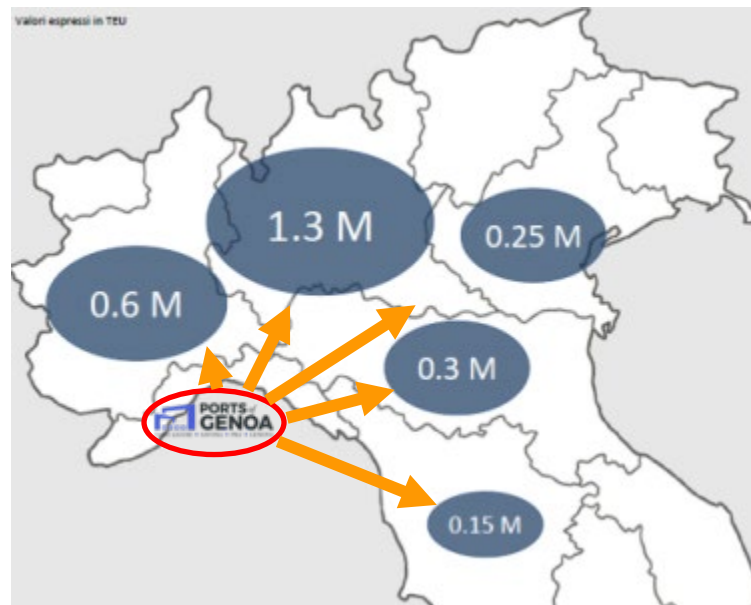
- Costante incremento taglia portacontainer
- Capacità di ospitare navi da 20.000 TEU

Container ship calls in the Ports of Genoa on Far East routes

	Avg Ship Capacity (TEU)	Avg Call Size (TEU)	Max Call Size (TEU)
2010	7.000	2.800	4.000
2015	9.000	3.200	6.000
2019	13.000	4.600	7.250

- 33% del mercato italiano
- Hub per l'80% delle imprese del Nord Italia*

*Studio SRM





TRAFFICO FERROVIARIO dai Ports of Genoa

PORTO DI GENOVA

Rail ratio ~ 12%

2011



2019

4,536 Treni

+ 5,7%

7.046 Treni

~ 220.000 TEU

+ 4,2%

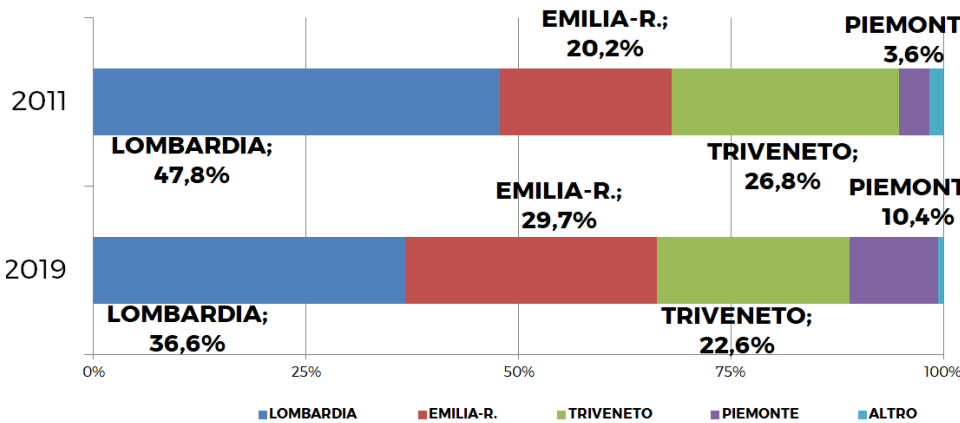
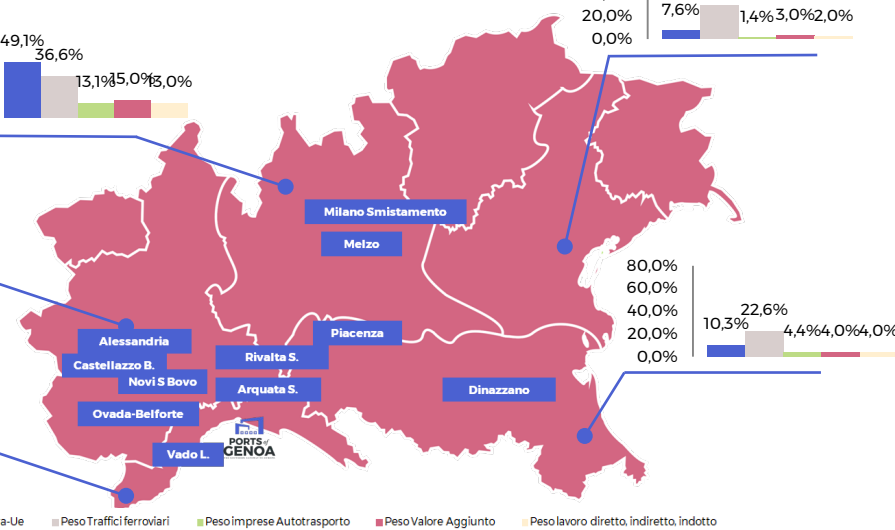
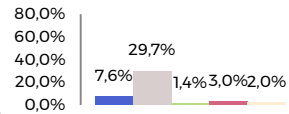
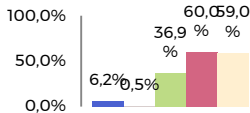
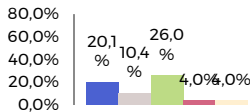
~ 307.000 TEU

CAGR

VADO GATEWAY 2020

Rail ratio: 30%

SITI RETROPORTUALI ZLS PORTO DI GENOVA



AUMENTO QUOTA TRASPORTO FERROVIARIO

- Migliorare l'efficienza di porto e terminal
- Migliorare la carbon footprint della filiera
- Ampliare il mercato oltre le Alpi



Infrastrutture

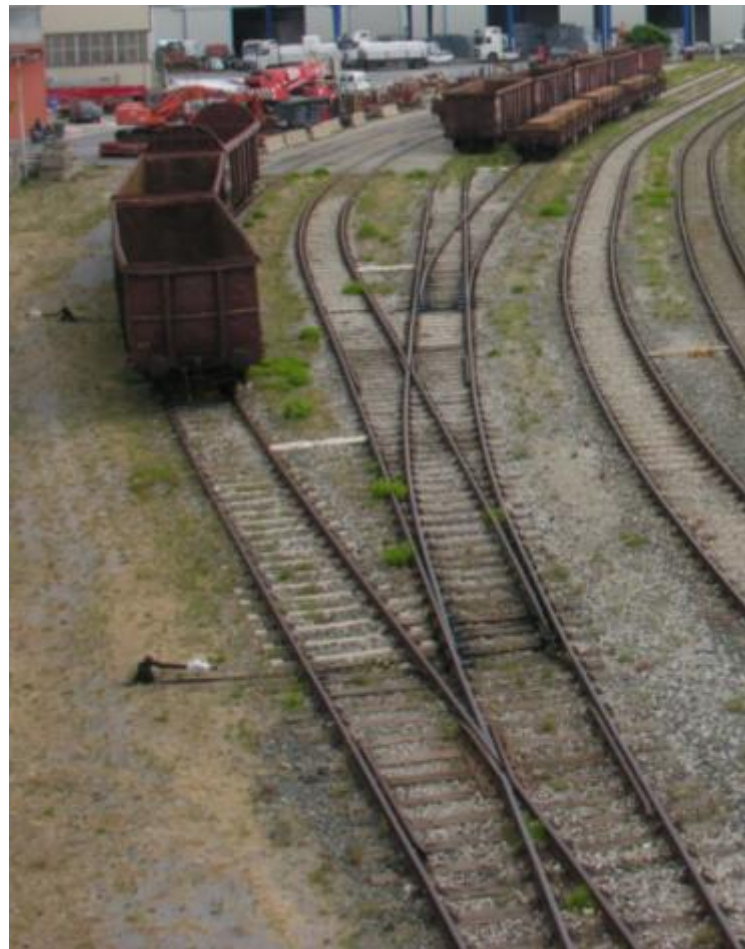
- ❑ Deficit infrastrutture di valico appenninico
- ❑ Limiti linee di adduzione
- ❑ Bottleneck ultimo miglio

Tecnologia

- ❑ Insufficiente digitalizzazione
- ❑ Limitata integrazione e interoperabilità fra sistemi IT
- ❑ Scarsa automazione

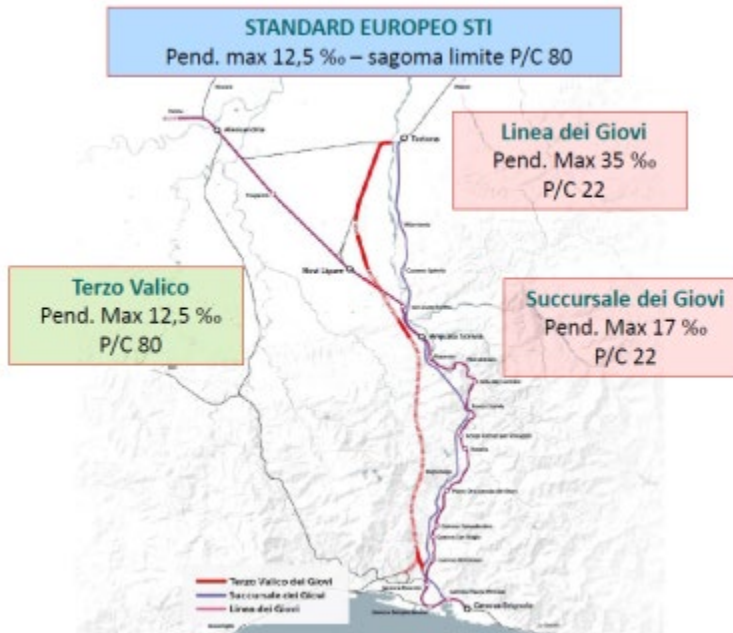
Mercato/servizio

- ❑ Competitività vs gomma
- ❑ Lunghezza tratte
- ❑ Frammentazione mercato
- ❑ Carrier haulage vs merchant haulage
- ❑ Gestione container vuoti

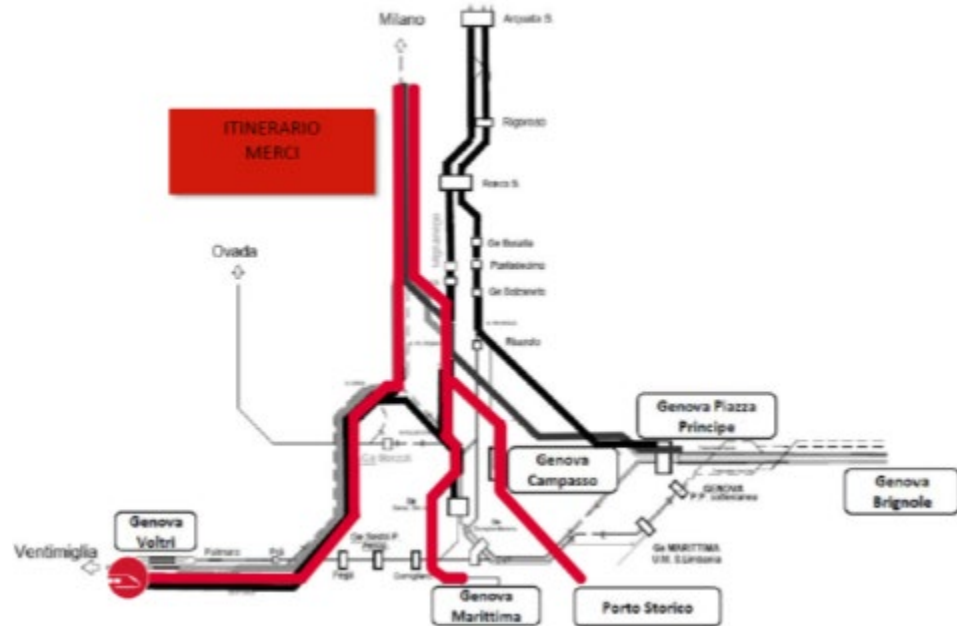




Corridoio: Terzo Valico



Linee di adduzione: Nodo di Genova



Ultimo miglio portuale (Protocolli AdSP MIT RFI)

- Potenziamento scalo ferroviario di Pra'
- completamento layout bacino di Sampierdarena
- collegamento Campasso-Sanità/Bettolo
- potenziamento e ammodernamento scalo di Fuorimuro
- Potenziamento impianti del porto di Vado Ligure

A regime (2023) layout infrastrutturale e tecnologico in linea con gli standard del corridoio ferroviario 6 Genova-Rotterdam



LINEE D'INTERVENTO: 2 - Sistema intermodale e logistico

Da Decreto Genova strumenti per superare difficoltà operative post-Morandi e sostenere ripresa e sviluppo di logistica e trasporto ferroviario.

Zona Logistica Semplificata

- Agevolazione e semplificazione amministrativa per attrarre investimenti in aree portuali e retroportuali per attività produttive e logistiche.
- Dematerializzazione e semplificazione processi portuale/retro portuale
 - Riordino ciclo controlli
 - implementazione corridoi logistici e doganali.
 - Sviluppo procedure preclearing/sdoganamento a mare

Sostegno all'intermodalità

- Sostegno relazioni ferroviarie di lunga percorrenza (15 agosto - 31 dicembre 2018)
 - raddoppio Ferrobonus nazionale
 - 5 euro a treno/km (importo complessivo: 2,5 milione di euro)
- Sostegno relazioni ferroviarie di corto raggio (20 novembre 2018 - 20 dicembre 2019)
 - Tutte le tratte da/per i siti retro portuali inclusi nella ZLS
 - 4 euro a treno/km (importo complessivo: 1,6 milioni di euro)
- Sostegno al servizio della manovra portuale (20 novembre 2018 - 20 dicembre 2019)
 - tradotte oltre le 10 unità
 - Contributo max 200 euro (importo complessivo: 46 mila euro)





Da Decreto Genova anche risorse per favorire transizione verso uno **smart port** efficiente e ben integrato con le supply chain:

- **reingegnerizzazione dei processi**
- **digitalizzazione**
- **innovazione tecnologica**

Cabina di regia AdSP/MIT/UIRNET

per definire e implementare soluzioni organizzative e tecnologiche per **fluidificare la logistica** in ingresso e in uscita dal porto e **ridurre i fenomeni di congestione**

- sistemi avanzati per il controllo e gestione digitale del traffico ai varchi portuali e nei retroporti.
- la predisposizione della area pre-gate di Ponente
- analisi di fattibilità e sostenibilità delle aree buffer
- progettazione dello Scalo Smistamento di Alessandria





Azioni per integrazione fisica e immateriale del nodo multimodale di Vado Ligure.

□ **Infrastrutture di raccordo tra i modi di trasporto**

- Nuovi impianti terminal ferroviario
- Connessione stradale porto-terminal ferroviario

□ **Tecnologia e innovazione**

- studi preliminari per automazione impianti di segnalamento
- Implementazione Gate ferroviario automatizzato
- progettazione sistema IT per operazioni ferroviarie di ultimo miglio (PCS RAIL)
- Co-operazione con Agenzia Dogane per definizione utilizzo anche a fini doganali



Rail Gate Automation

- Lettura info al transito (convoglio, codici UIC, UTI, ADR)
- Filmato del transito
- Registrazione dati su database relazionale
- Connessione in Web Service con PCS Rail (controllo remoto, integrazione con PIC, condivisione dati con operatori)
- gestione Data Set per riscontri doganali





Innovazione tecnologica per aumentare efficienza del trasporto di merci e degli scambi documentali lungo la supply chain fra i Ports of Genoa e l'hinterland.

- ❑ **Automazione** varchi e gate portuali (gomma e ferro)
- ❑ **Integrazione digitale** catena logistica porto/hinterland (aree buffer)
- ❑ **Infrastruttura tecnologica e immateriale** per scambi informativi e documentali

In corso progettazioni di:

- ❑ componente tecnologica gate automatizzati dei terminal
- ❑ componente tecnologica area di sosta intelligente pre-gate
- ❑ PCS RAIL (interoperabilità con attori pubblici e privati della filiera)

Operativa dashboard traffico ferroviario su rete con O/D il sistema portuale.

Moduli PCS RAIL

- ❑ Rail Management (gestione processi ferroviari)
- ❑ PIC connector (integr. servizi PIC di RFI)
- ❑ TOS connector (integr. TOS terminal portuali)
- ❑ CMP (conn. imprese ferr., MTO, inland terminal)
- ❑ Rail Customs (gest. dati e processi doganali)
- ❑ Booking “switch modale vs ferrovia emergenze”
- ❑ Shunting connector (manovra pen./ultimo miglio)
- ❑ Rail Gate Automation
- ❑ ACC connector (Protocollo RFI – ADSP MLO)





La supply chain è un processo in serie: l'inefficienza di uno degli anelli pregiudica l'efficienza dell'intero sistema.

- Ottimizzare la filiera di trasporto richiede coinvolgimento di tutti gli attori
- Non solo difficoltà operative, ma anche barriere culturali, diffidenze (commerciali), particolarismi.
- Fondamentale traino della parte pubblica



AdSP regista del sistema logistico anche al di fuori del perimetro portuale
(a partire da attivazione ZLS)

- Strumenti ICT e digitalizzazione processi strumenti per accrescere fiducia e cooperazione tra attori della filiera (evoluzione esperienza PCS).
- Progetti cofinanziati UE opportunità per condividere riflessioni e avviare attività
- Next Generation EU

