

Trasporti marittimi, al lavoro per il porto del futuro (prossimo)

13 Luglio 2020



Autore **Emanuela Stifano**

Semplificazione e digitalizzazione dei processi, riduzione delle emissioni, utilizzo di fonti di energia rinnovabili: è il progetto DocksTheFuture

Un **progetto** finalizzato a delineare la logistica portuale **del futuro**. Si tratta del DocksTheFuture, il cui intento è mettere a punto il **concept** di quelli che saranno i **porti nel 2030**. **Avviato a gennaio 2018**, ha una **durata di 30 mesi** e ha ricevuto dalla commissione europea un **budget di circa 1,2 milioni di euro**. Per favorire lo sviluppo del progetto, recentemente è nato **un network** di porti innovativi.

Digitalizzazione, semplificazione e rinnovabili

Il progetto DocksTheFuture è stato **selezionato** da **Inea** (*Innovation and Networks Executive Agency*), l'**agenzia** esecutiva per l'innovazione e le reti che gestisce i programmi di infrastruttura e di ricerca dell'Ue **nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni**, nell'ambito del programma Horizon 2020 e, in particolare, all'interno della challenge "smart, green and integrated

transport” che racchiude sfere di interesse quali il trasporto aereo, le infrastrutture, i veicoli ecologici, la cosiddetta crescita blu (crescita sostenibile nei settori marino e marittimo). Il progetto dovrà **rispondere** a problematiche relative alla semplificazione e **digitalizzazione dei processi**, ai dragaggi, alla riduzione delle **emissioni inquinanti**, alla transizione energetica, alle reti elettriche intelligenti, alla **relazione tra il porto e la città** e all’utilizzo di fonti di **energia rinnovabili**.

Capo progetto è l’**italiana Circle**, società che opera nel settore portuale e nella logistica intermodale; i partner sono l’Università degli studi di Genova, l’Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (Germania), e le società di consulenza estere Magellan (Portogallo) e PortsExpertise (Belgio).

Le finalità del network

Recentemente, in seno al progetto, è stato creato il “network of excellence”, ossia una rete che riunisce i **porti più innovativi interessati a collaborare** per definire e intraprendere azioni tese al raggiungimento degli obiettivi dell’agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile. Al network hanno per il momento aderito i **porti spagnoli di Barcellona e Valencia**, quello svedese di **Ystad**, l’**autorità di sistema portuale del mar Tirreno** centro settentrionale (dunque i porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta), l’**autorità portuale di Gijon** (Spagna) e il **porto de Aveiro** (Portogallo). La rete promuove l’utilizzo di **nuove tecnologie** a supporto dell’industria portuale, e renderà più proficuo il **dialogo** con altre organizzazioni, come ad esempio le **piattaforme tecnologiche europee**, le **associazioni internazionali** e i **poli marittimi**. Le prime tematiche affrontate riguardano l’**efficienza energetica**, i **carburanti alternativi** (biocarburanti, idrogeno), il sistema di infrastrutture di trasporto sostenibile e resiliente, le tecnologie emergenti e la **digitalizzazione della catena logistica**, la cyber security, gli strumenti finanziari innovativi, il **trasporto multimodale** e l’economia circolare.

Intanto, a Venezia...

Mentre si pongono le basi per porti efficienti e sostenibili, **Alessandro Santi**, presidente degli agenti marittimi di Venezia e coordinatore della community degli operatori portuali e marittimi della Laguna, **ha scritto** al ministro dei Trasporti e delle infrastrutture, **Paola De Micheli**. Nella missiva – che peraltro non è la prima – Santi, a nome degli imprenditori e lavoratori veneziani, ricorda che la **comunità portuale** di Venezia significa **22mila posti di lavoro, 6,6 miliardi di fatturato**, ma anche l’**hub principale** per il polo industriale del nord est italiano. Gli imprenditori denunciano **cinque mesi di silenzio**, un periodo troppo lungo senza risposte, che ha fatto crescere la rabbia in un porto che rischia di chiudere “per impraticabilità del campo” visto che la **manutenzione dei canali** non viene effettuata da anni e le navi non riescono più a entrare e ormeggiarsi alle banchine e che dalle istituzioni nazionali non arriva neppure un segnale di attenzione.