

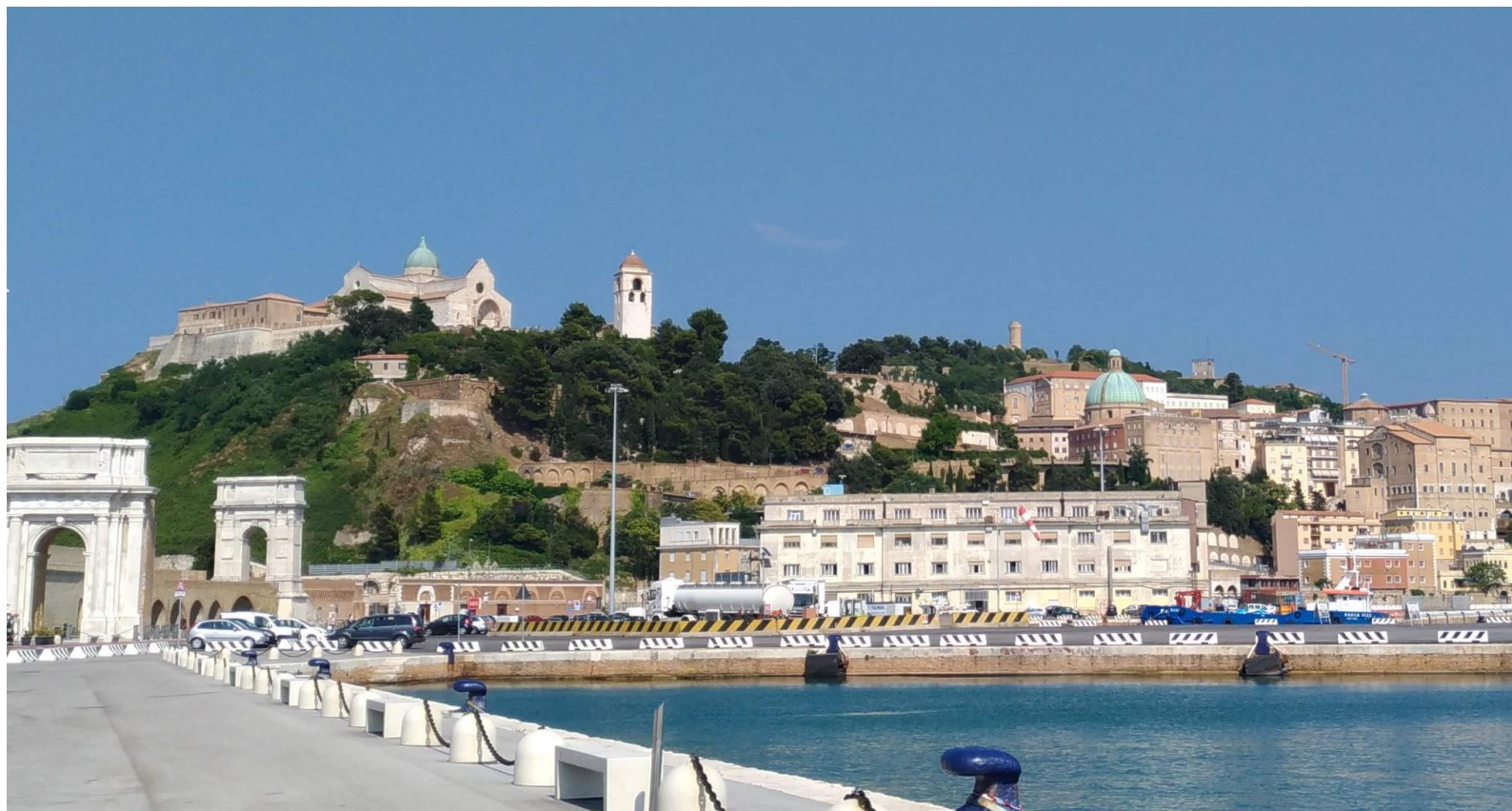


Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA APPLICATA AL TRASPORTO INTERMODALE: IL CASO DI ANCONA

Avv. Matteo Paroli, Segretario Generale, ADSP Mare Adriatico Centrale



***Incontro di studio «Soluzioni giuridiche e pratiche all'uso dei sistemi
aerei, marittimi e terrestri automatizzati»
Macerata, 11 febbraio 2020***



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

L'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE



6 Porti

11,8 milioni di tonnellate di merci

1.200.000 passeggeri

9.016 addetti a livello di Sistema

2 regioni

3 città capoluogo

2 Direzioni marittime

**215 km di costa al centro dell'Adriatico e
della Macroregione Adriatico Ionica**

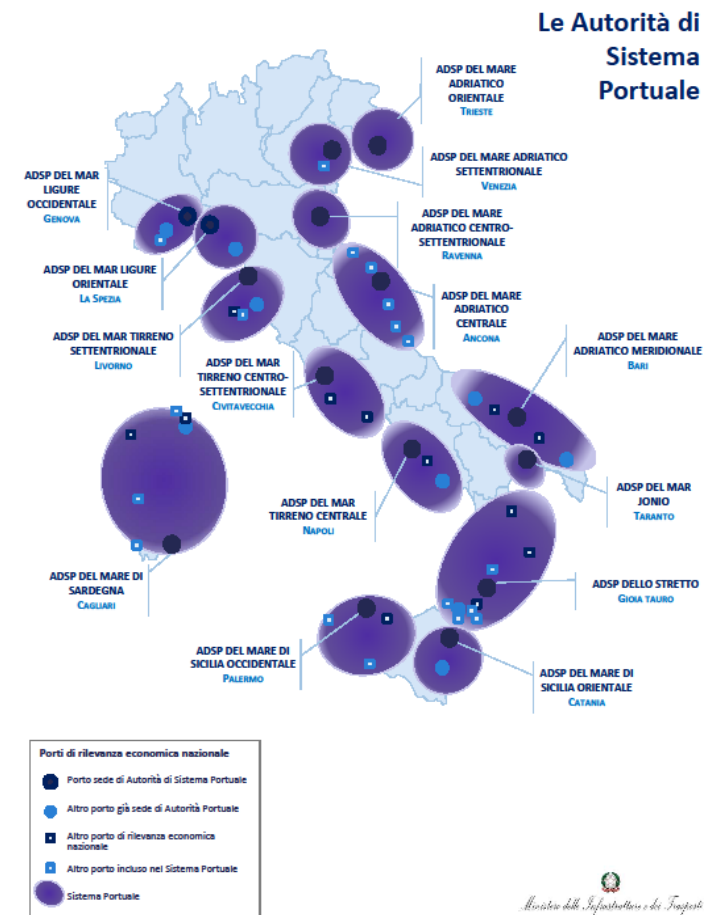


Le disposizioni del D. Lgs. 169/2016 e le ulteriori modifiche alla legge 84/94

L'Autorità di sistema portuale è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. E' sottoposta a indirizzo e vigilanza MIT e vigilanza MEF in materia di bilancio.

FUNZIONI:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'Autorità di sistema portuale sono conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale;
- coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna;
- promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.



ORGANI DELLA ADSP - STRUTTURA DI COORDINAMENTO NAZIONALE

Presidente, Comitato di gestione, Collegio dei Revisori dei Conti.

- **Competenze del Presidente:** nomina il Comitato di gestione su designazioni delle amministrazioni competenti (Comuni, Regioni, Capitaneria di Porto,), amministra il demanio marittimo di competenza, sentito il Comitato di gestione, propone la nomina del Segretario Generale al Comitato, propone al Comitato la approvazione del POT, assicura la navigabilità dell'ambito portuale, ha poteri di ordinanza e regolamento, esercita ogni altra competenza che la Legge non attribuisca agli altri organi della ADSP.
- **Competenze Comitato di gestione:** adotta il POT, approva il bilancio preventivo e consuntivo della ADSP, esprime proprio parere in ordine al rilascio delle concessioni demaniali di durata fino a 4 anni e delibera il rilascio di quelle di durata superiore, delibera il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali ex art. 16 della Legge 84/1994, delibera la approvazione della dotazione organica della ADSP, nomina, su proposta del Presidente, il Segretario Generale della ADSP.
- **Collegio dei Revisori dei Conti:** riscontra gli atti di gestione, accerta la regolare tenuta delle scritture contabili.

Conferenza Nazionale di coordinamento delle ADSP, presieduta dal Ministro delle Infrastrutture, per coordinare e armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche e i grandi investimenti.

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, con rappresentanti degli Armatori, dei Concessionari, dei lavoratori, altri stakeholder economici attivi in ambito portuale (art. 11bis D. Lgs. 169/2016) con funzioni consultive di partenariato economico-sociale.

Commissione Consultiva, esprime pareri in materia di concessioni demaniali ex art. 18 e autorizzazioni ex art. 16 della Legge 84/1994.



LE FUNZIONI DEL PORTO DI ANCONA



CANTIERE NAVALE

PORTO ANTICO

TRAGHETTI RO-PAX

PORTO MERCANTILE - LOGISTICA

PESCA

FUNZIONI URBANE E PORTUALI

CANTIERI NAVALI DI PORTO

MARINA DORICA

LUNGOMARE NORD



IL TRAFFICO TRAGHETTI, ASSET STRATEGICO DEL PORTO DI ANCONA



I DATI DEL 2019:

- Oltre 1.000.000 passeggeri;
- 1224 toccate di navi traghetto;
- 143.874 tir e trailer in imbarco/sbarco, che hanno trasportato 4.693.531 tn di merce

il 44% del totale delle merci movimentate nel porto di Ancona è movimentata via RO-RO/RO-PAX e viaggia su tir e trailer



IL PORTO DI ANCONA E IL CONTESTO URBANO



I terminal traghetti insistono nell'area del Porto Storico, a ridosso della città:

- limitato spazio a disposizione;
- interferenza con le esigenze urbane



Intervento fattivo sulla *metodologia di sbarco delle merci su camion*, con l'obiettivo di:

- garantire la celerità/efficienza delle operazioni;
- ridurre l'impatto ambientale.



LE OPERAZIONI DI IMBRACO E SBARCO DELLA MERCE: RIFERIMENTI NORMATIVI

Codice Doganale Comunitario (Regolamento UE n. 952 del 9 ottobre 2013)

Il controllo doganale ha l'obiettivo di contribuire al commercio libero e legale, garantire la sicurezza del territorio comunitario e delle persone, il pagamento dei tributi e al contempo agevolare la cooperazione economica dell'Unione Europea con il resto del mondo.

Tutte le merci che entrano ed escono dal territorio dell'Unione Europea sono tenute all'espletamento dei controlli necessari a garantire la supervisione degli scambi internazionali



Tutti i camion che arrivano nel porto sono soggetti ai controlli della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane

Tali controlli avvengono in **specifici luoghi designati in ogni Stato dalle autorità doganali**, dove le merci devono essere condotte appena arrivano nel territorio europeo e dal quale possono uscire solo dopo aver espletato le relative procedure.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

PRECEDENTE AREA ADIBITA A CONTROLLI DOGANALI



ARCO CLEMENTINO
(1738 d.C.)

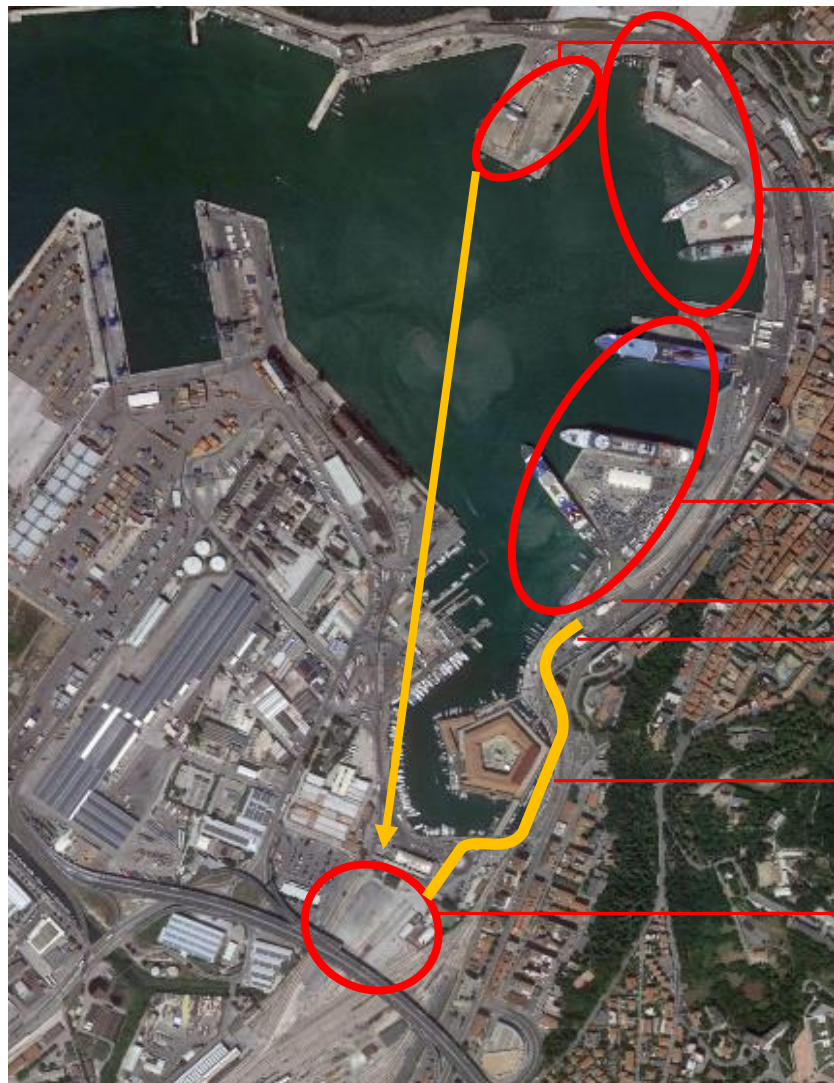
ARCO DI TRAIANO
(115 d.C.)

MOLO RIZZO
(area adibita a
controlli doganali)

PH PAOLO ZITTI



IL NUOVO SCENARIO



MOLO RIZZO

(precedente area per controlli doganali)

EXTRA SCHENGEN FACILITIES

SCHENGEN FACILITIES

SCHENGEN GATE

CUSTOMS GATE

VIABILITA' URBANA

SCALO MAROTTI

(nuova area per controlli doganali)



CRITICITA' DA RISOLVERE

RISCHI:

- Fuga del camion, senza preventivo controllo doganale;
- Deviazione dal percorso;
- Alterazione del carico;
- Sottrazione di merce ed altre possibili situazioni patologiche rispetto al trasporto.

PRIMA IPOTESI STUDIATA:

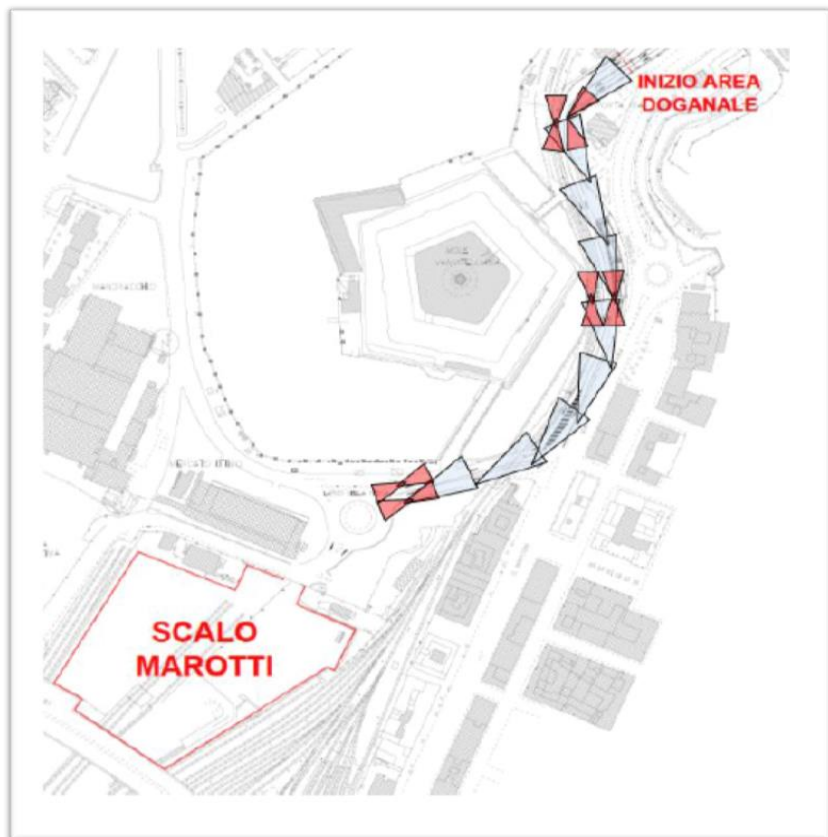
- Sigillare ogni camion al momento dello sbarco dalla nave, applicarvi un sensore GPS di georeferenziazione e poi fargli fare il percorso in maniera controllata.

PROBLEMATICHE:

- Presenza di ulteriore personale per effettuare questa operazione (2 persone allo sbarco, 2 alla destinazione di parcheggio finale);
- Tempistiche delle operazioni inaccettabili, considerando il significativo rallentamento provocato da una media di circa 70 camion fermi per 5 minuti l'uno, per ogni nave traghetto.



L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE APPLICATA AL TRASPORTO INTERMODALE: IL PROGETTO TRASFERIMENTO IN SICUREZZA (TinS)



Il progetto TinS sperimenta un sistema di intelligenza artificiale per il controllo da remoto dei flussi di mezzi in ingresso ed uscita dal porto e dai terminal traghetti, in stretta collaborazione con l' Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza.

OBIETTIVO: spostare i mezzi pesanti in attesa di completare le procedure doganali dal Molo Rizzo all' area Scalo Marotti, rendendo più efficienti i flussi veicolari in imbarco e sbarco.

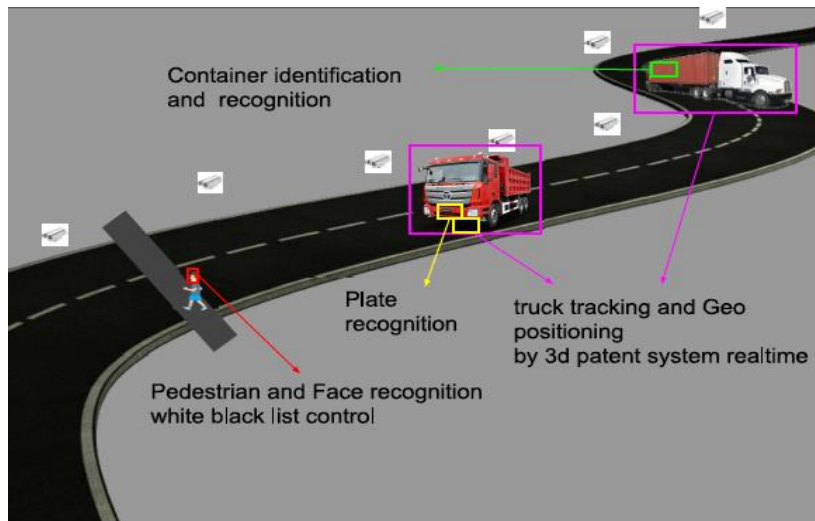
ATTIVITA':

Parte infrastrutture (4,525 Mln EUR): acquisto area Scalo Marotti e palazzine di servizio e riorganizzazione come area doganale per espletamento controlli.

Parte tecnologica (1,1 Mln EUR): acquisizione sistema intelligenza artificiale A3IU: brevetto dell'impresa HYPERION SpA (La Spezia).



IL SISTEMA DI INTELLIGENZA ARTIFICIALE A3IU



FUNZIONALITA' IN MOVIMENTO

- Identificazione e riconoscimento container e mezzi pesanti
- Geolocalizzazione
- Rilevamento targhe
- Rilevamento soste anomale
- Rilevamento di infrazione area protetta in ingresso e uscita
- Rilevamento comportamenti anomali

FUNZIONALITA' IN SOSTA

- Riconoscimento facciale
- Sosta anomala oggetti
- Comportamento anomalo dei soggetti
- Alarm zone intorno alle merci



L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE APPLICATA AL TRASPORTO INTERMODALE: RICONOSCIMENTI

PREMIO INNOVAZIONE SMAU 2019

Considerato l'ambito di applicazione e la valenza tecnologica del progetto TinS, anche a livello nazionale, l'ADSPMAC ha ricevuto il «premio innovazione SMAU 2019» per l'applicazione dell'intelligenza artificiale al trasporto intermodale.



CONTRIBUTO UE ALL'IMPLEMENTAZIONE DELLA PARTE TECNOLOGICA DEL PROGETTO TinS

L'Unione Europea ha riconosciuto il carattere innovativo del progetto, co-finanziando al 50% gli investimenti tecnologici previsti. (*Progetto Smart-C, Programma CEF, Bando Innovation 2018*)

I BENEFICI DERIVANTI DAL PROGETTO TINS (1/2)



RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELLE ATTIVITA' PORTUALI

Grazie all'ottimizzazione del percorso stradale svolto dai camion, vengono risparmiati circa 60.000 km/anno di percorrenza dei mezzi pesanti, con una notevole riduzione delle emissioni inquinanti, a diretto beneficio dell'area urbana di Ancona.

Inquinante	Mezzo	Carburante	Tipo mezzo	Euro Standard	g/km percorso urbano	KM risparmiati	Emissioni risparmiate (kg)
CO	Mezzi pesanti	Diesel	Articulated 14 - 20 t	Euro III	2,1856	60.000	131,136
CO2	Mezzi pesanti	Diesel	Articulated 14 - 20 t	Euro III	853,8276	60.000	51.229,656
NM VOC	Mezzi pesanti	Diesel	Articulated 14 - 20 t	Euro III	0,3875	60.000	23,250
NOX	Mezzi pesanti	Diesel	Articulated 14 - 20 t	Euro III	7,6112	60.000	456,672
PM 10	Mezzi pesanti	Diesel	Articulated 14 - 20 t	Euro III	0,3158	60.000	18,948

Fonte: <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp>



I BENEFICI DERIVANTI DAL PROGETTO TINS (2/2)



EFFICIENZA NELL'ESPLETAMENTO DELLA PRATICA DOGANALE

Ottimizzando il percorso svolto dai camion all'interno del porto, si genera un beneficio per tutta la catena logistica, nonché per gli operatori coinvolti (spedizionieri, camionisti, trasportatori).



CONFORMITA' AL CODICE DOGANALE COMUNITARIO

Il progetto dell' ADSPMAC interpreta e adatta in chiave moderna le disposizioni della normativa comunitaria.

Si vedano, in particolare, l'art. 134 «Vigilanza Doganale» e l' art. 135 «Trasporto fino al luogo appropriato» del Codice Doganale Comunitario. (Reg. UE n. 952/2013)



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

GLI ELEMENTI CHIAVE DELLA NOSTRA STRATEGIA





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

Avv. Matteo Paroli

Segretario Generale

Autorità di Sistema
Portuale del Mare
Adriatico Centrale

paroli@porto.ancona.it



PH FABIO SANTILLI