

UN PORTO SPRINT CHE VA 70 VOLTE PIÙ VELOCE - IL PORTO DEL FUTURO 70 VOLTE PIÙ VELOCE SPRINT PER LE MERCI E PER GLI AFFARI

di **Zucchelli Mario**

LIVORNO Un porto sprint che va 70 volte più veloce ZUCHELLI A PAG. 4 Il porto del futuro 70 volte più veloce Sprint per le merci e per gli affari È il primo in Italia ad applicare il 5G, che può essere la svolta Dialogo tra veicoli, sensori e materiali da trasportare PAOLO PAGANO TEAM LEADER DEL CNIT, IL CONSORZIO DELLE TELECOMUNICAZIONI Ericsson guida la sperimentazione I progetti sui mezzi a guida autonoma e la relazione con l'Interporto Mauro Zucchelli Difficile che di quel palo sulla Sponda Est della Darsena Toscana qualcuno se ne accorga: lo planteranno a settembre su una delle banchine nel cuore del porto di Livorno e per quanto pos *** sa essere alto fino a una dozzina di metri, non è che un'altra delle tante cose nella babele di torri faro e gru: al terminal Lorenzini la Konecranes Gottwald, la gru semovente più grande d'Europa, arriva a quasi sei volte tanto; e, di fronte, in casa Tdt il braccio alzato delle attrezzature di sollevamento tocca i 78 metri, la metà se è abbassato. Senza contare che basta vedere i container impilati fino al quarto tiro ("piano") per toccare i dieci metri. Cosa volete che sia quel palo in mezzo a questa "foresta" di acciaio? Eppure quel palo sarà un salto nell'innovazione almeno quanto, nel Rinascimento, la sagoma ottagonale della Torre del Marzocco sul lato opposto della Darsena Toscana quando qui c'erano tutt'al più alghe, muggini e arselle. Il palo è un'antenna 5G che Ericsson ha chiesto all'Authority livornese di poter installare in porto: chissà se, con l'interdizione cautelare del presidente Stefano Corsini e del segretario generale Massimo Provinciali, il cidone giudiziario che ha decapitato i vertici dell'istituzione portuale labronica (alla cui guida ora il ministro Danilo Toninelli ha temporaneamente inviato come commissario l'ammiraglio Pietro Verna) causerà qualche ritardo in questo progetto-pilota. Sarebbe un peccato mortale, visto che il progetto della multinazionale svedese non ha uguali in nessuno scalo del Bel Paese: è la prima copertura 5G in un'area portuale italiana. Non è solo una bandierina nella corsa al prestigio high tech. «A meno che tu non voglia vedere due film in contemporanea, il 5G non è utile tanto al tuo smartphone quanto al "dialogo" fra veicoli, sensori, materiali da trasportare e magazzini», dice Paolo Pagano, team leader del Cnit, l'alleanza fra poco meno di una quarantina di sedi nel settore telecomunicazioni, parlando del progetto che sta realizzando a Livorno in tandem con l'Authority. «La cella del 5G è più piccola di quella del 4G con tecnologia Lte che già conosciamo: deve garantire uno standard di risposta assai più veloce di quello di adesso, diciamo 70 volte più rapido». Per dare qualche numero, anche se un po' a spanne: la capacità è mille volte più grande, la connettività è in grado di assicurare il collegamento di un numero di dispositivi cento volte più grande. Con un paragone che rende bene l'idea: in un quarto di secolo, dai primi cellulari a quelli di oggi la navigazione è 40mila volte più veloce. Un enorme numero di dispositivi collegati con un botta e risposta in tempi velocissimi. Ecco disegnato il porto che verrà: qualsiasi cosa sia presente sul "palcoscenico" della banchina è in grado di "parlare" con gli altri attori-oggetti, dunque può "spiegare" cosa c'è a bordo del camion, farsi chiedere a dare risposta sulla qualità della merce nel dettaglio, indicare l'itinerario. «Attenzione, —avverte Pagano — lavoreremo su un piazzale che non movimentata merce containerizzata: la movimentazione di contenitori è meno complicata da tenere sotto occhi elettronici perché le sagome sono standard e, in qualche modo, le manovre anche. I sensori seguono i materiali fuori-sagoma, ciascuno con un proprio profilo. Anche i fork lift si muovono secondo modalità non preordinate e lo stesso vale per camion e persone. Insomma, non fingeremo un ambiente simulato o comunque semplificato: saremo dentro quel guazzabuglio che è un porto operando nel bailamme di un terminal sotto il segno del general cargo nella propria realtà operativa». L' "internet delle cose" consente di scambiare un volume enorme di informazioni: solo con il 5G è possibile e dunque è un vantaggio competitivo mica da poco. Anche se far sparire i passaggi, le intermediazioni e i tempi morti cancellerà tutta una serie di figure e posti di lavoro. E tuttavia — così come in tanti altri settori dell'economia — tutta questa "velocizzazione" dovrebbe tradursi in minori costi e maggiore competitività. Perciò più attrazione di investimenti e di traffici: sempre ammesso che i venti protezionistici non gelino l'interscambio commerciale da un angolo all'altro del mappamondo. Livorno fa da apripista a quel che accadrà nei porti con la nuova generazione dell'iper-connezione. Essere lì significa stare in un ventaglio dei porti ai quali guarda l'Unione Europea con la potenza di fuoco della propria dotazione di fondi: d'altronde, questo progetto-pilota non lo troviamo solo sulle banchine livornesi ma anche su quelle spagnole (Valencia), belghe (Anversa), finlandesi (Hamina Kotka) e elleniche (II Pireo). Importante anche perché è probabilmente qui che si decideranno metodologie-standard a livello internazionale. Un porto non è un'isola, vale in quanto sta in una rete logistica: logico che debba saperne parlare la "lingua", altrimenti razionalizzazione ed efficienza restano nel perimetro del piazzale e stop. Non è così che funziona a Livorno. Appena fuori dai varchi dei terminal c'è un altro progetto-pilota: forse non ancora un "figlio" del 5G sui piazzali ma perlomeno un "cugino". Anch'esso in casa Cnit e in tandem con l'Authority livornese: riguarda i veicoli a guida autonoma. Le Google-car, anzi i Google-camion: ma in realtà questa definizione è imprecisa perché con Google si parla di brevetti privati e tecnologie proprietarie, qui invece si studiano

progetti condivisi con una platea di un centinaio di imprese e una sfilza di istituzioni. Pensate cosa vorrebbe dire se il "dialogo" fra veicoli, sensori e terminal potesse dare al camion non solo la mappa del navigatore ma anche l'indicazione su quanta fila c'è e quando presentarsi al varco. Preparando tutto come in una sorta di "telepass" evoluto che sdogana la *** merce, indica dove collocare la merce con precisione, dettagliare il carico, sbrigare l'iter della documentazione di viaggio... Non è tutto. L'interporto di Guasticce, a 8 chilometri, potrebbe diventare un "allungamento" della banchina con uno spazio nell'entroterra sul quale attestare i camion (o i treni) gestendone il flusso a seconda della capacità di ricezione del terminal. Ma — spiega Pagano — questo progetto bis potrebbe andare oltre: prendere in carico il flusso dei veicoli già da lontano, fin da 200-300 chilometri dal porto programmando i tempi di avvicinamento con la merce tracciata minuto per minuto. Del resto, Palazzo Rosciano, quartier generale del governo del porto labronico, punta da un pezzo sull'informatizzazione di flussi e processi: si pensi al Tpcs, la piattaforma che sbarazza il tavolo dalle scartoffie e accelera le procedure legate all'import-export della merce (nel 2015 la sperimentazione, l'anno successivo il debutto operativo concreto) . Bisognerebbe tornare con la memoria alla primavera di tre anni fa: con i primi 63 contenitori scaricati sulla banchina della Sponda Ovest dalla nave Frisia Helsinki di Hapag Lloyd che arrivano all'interporto di Guasticce con un canale sprint che velocizza lo sdoganamento grazie ai controlli completamente digitalizzati. Ma la storia (quasi) tutta rose e fiori si ferma qui. A fine maggio, due giorni prima del voto per il nuovo governo dell'Europa, i porti di tutto il Vecchio Continente saranno a Livorno in conclave per la conferenza annuale di Espo, l'associazione che li raggruppa. Non è per modo di dire che parleranno del proprio futuro: anzi, c'è una sessione che guarderà esplicitamente all'orizzonte 2040. È curioso che Livorno faccia da euro-capitale eppure non vi sia traccia della propria esperienza d'avanguardia high tech, finita perfino sotto i riflettori di "Superquark" di Piero Angela come emblema del dopodomani della portualità. È curioso anche perché proprio pochi giorni fa era stato un altro pezzo d'Europa—l'Etsi, una community di operatori e decisori che si occupa di determinare gli standard comuni nelle varie attività — aveva chiamato proprio Pagano a relazionare sul progetto del porto di Livorno.