



*Consorzio Nazionale dell'Associazione:
AVVIMAR Associazione Nazionale Avvisatori Marittimi italiani*

Contributo alle al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica Art. 29 della Legge “Sblocca Italia”

Premessa

La crisi economica generale che ormai da sei anni segna il contesto internazionale ha duramente colpito anche i traffici marittimi nei porti nazionali. Il settore si trova pertanto in una fase di transizione nella quale, pur registrandosi contrazioni sia nel numero delle navi che hanno scalato i nostri porti, sia nei volumi di merci movimentati, che nel numero dei passeggeri transitati, non si sono affatto interrotti i processi di innovazione tecnologica e di standardizzazione dei processi e delle procedure.

Tali processi, al contrario, risultano sempre più intensi, sospinti anche dalle norme e dalle diverse iniziative dell'IMO e della UE. Si può anzi affermare che lo sviluppo dell'innovazione tecnologica applicata al trasporto marittimo, all'attività portuale ed alla logistica, rappresenta una delle risposte che il sistema tende a fornire per reagire alla negativa congiuntura economica.

In questa fase di transizione dove la **standardizzazione dei processi diventa parola chiave** ed essa stessa portatrice di valore aggiunto, è opportuna, a livello di sistema, la valorizzazione della figura dell'Avvisatore Marittimo come produttore indipendente e "terzo" di dati certificati.

Lo sviluppo della Single Windows per le informazioni marittime, dello sportello unico doganale con la spinta sempre più forte verso sdoganamento in mare e l'implementazione dei PCS portuali rappresentano il contesto che caratterizza la fase attuale dello sviluppo della telematica applicata al trasporto marittimo ed alla logistica. Ciò avviene, tuttavia, in un contesto nazionale disorganico e frammentario che comporta per il paese gravi ritardi nell'implementazione delle previsioni normative internazionali, inefficienze e spreco di risorse.

Per questo, come Avvisatori Marittimi, soggetto imparziale e terzo, di natura privatistica ma funzionale agli interessi pubblici, ci permettiamo, sulla scorta dell'esperienza maturata negli anni, grazie anche all'utilizzo intensivo delle nuove tecnologie nelle nostre attività, di formulare alcune considerazioni e proposte che auspichiamo possano risultare utili al tavolo di lavoro.

Un'Agenzia nazionale per la “ blue growth”

La proposta si collega agli indirizzi comunitari sulla materia e prevedrebbe il raggruppamento, sotto le competenze di un unico soggetto di tutte le competenze in materia di economia del mare.

In primo luogo si dovrebbe costituire un'Agenzia che racchiuda in sé le attuali competenze dell'ex Direzione Naviglio e quelle dell'ex Direzione Porti del Ministero Infrastrutture e Trasporti. Tali Direzioni, peraltro, nell'attuale configurazione organizzativa del dicastero, sono già state unificate.

La prima funzione essenziale dell'Agenzia dovrebbe essere quella di rappresentanza dell'economia marittima nazionale in tutte le sedi internazionali e comunitarie ove vengono discusse e decise convenzioni, regolamenti, standard di sicurezza, iniziative di politica economica e quant'altro si debba gestire a tale livello.

In tale modo sarebbe possibile qualificare il ruolo del nostro paese in un settore fortemente soggetto alla regolazione sovranazionale.

L'Agenzia potrebbe, in fase di start up, assumere il personale necessario facendo riferimento alle professionalità esistenti all'interno del Ministero, ivi compreso il personale delle Capitanerie di Porto.

Rispetto al Corpo delle Capitanerie, si tratterebbe di separare le competenze tecniche e di rappresentanza internazionale negli organismi deputati alla regolazione del traffico marittimo dal presidio finalizzato a compiti di sicurezza e di polizia della navigazione.

In sostanza si tratterebbe di non addossare al Comando Generale compiti che influiscano, impropriamente, sull'indirizzo politico o sulla gestione delle politiche di settore.

Un esempio di questi compiti è la gestione dei sistemi telematici, su cui torneremo più diffusamente successivamente, oggi ormai strettamente intrecciati

fra loro con la costruzione dei PCS e l'interfaccia con il sistema AIDA dell'Agenzia delle Dogane essenziale per lo sviluppo delle attività di sdoganamento a mare e l'adempimento alla normativa internazionale sulla single window delle informazioni marittime.

Per quanto attiene i porti, gli attuali compiti di vigilanza sulle Autorità Portuali sarebbero, " traslati " sulla nuova Agenzia con competenze coerenti con il Piano dei porti e della Logistica in corso di definizione e quindi con la conseguente riforma della legge 84/94.

Coerentemente con la concezione comunitaria di " blue economy" la nuova agenzia dovrebbe altresì assumere competenza in materia di pesca, turismo costiero e ambiente.

In tale caso ciò comporterebbe una conseguente riorganizzazione del Ministero dell'Agricoltura e di quello dell'Ambiente.

Una simile ipotesi risulterebbe molto efficace, ad esempio, in riferimento al tema dei dragaggi. In questo caso ISPRA sarebbe accorpata all'Agenzia. A titolo esemplificativo, solo per fare comprendere i vantaggi di una simile impostazione, sui dragaggi, l'Agenzia potrebbe avere competenze esclusive in materia di autorizzazioni qualora gli stessi fossero conformi al piano regolatore del porto, ovviamente previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L'Agenzia avrebbe il compito di " centrale" ove fare affluire in **tempo reale** tutti i dati, le statistiche e gli eventi (sinistri marittimi, inquinamenti, altri eventi rilevanti) secondo gli standard ed i format definiti dalla stessa Agenzia alla quale tutti i porti dovranno uniformarsi.

La gestione telematica dei dati inerenti il trasporto marittimo ed il traffico portuale

Su questo tema, cruciale è urgente ed indispensabile cambiare l'approccio che fino ad oggi è stato utilizzato. Occorre partire dal presupposto che l'attuale livello di sviluppo delle tecnologie informatiche, le applicazioni web, lo sviluppo di tutte le tecnologie " smart" ed il livello di integrazione che fra esse si è realizzato, rende del tutto irrilevante la questione " tecnologica".

Oggi non è più tempo di soffermarsi sulle problematiche “ hardware “ e “ software”. Da questo punto di vista, dobbiamo essere consapevoli che tutto (o quasi) è già possibile e ciò che ci serve è già stato inventato.

Ciò che è necessario è organizzare la gestione dei dati, armonizzare tale gestione con le diverse competenze pubbliche e con l’uso (legittimo) che i privati possono (devono) fare degli stessi dati. In altri termini ciò che è necessario fare è “ standardizzare” gli “output “ dei dati che devono essere scambiati localmente e trasmessi centralmente attivando lo scambio dei dati attraverso degli “integratori” di sistema.

Questo metodo comporta l’immediata cessazione delle “ invasioni di campo” da parte dei diversi soggetti, sia pubblici che privati, volti a stabilire ciascuno la “primazia” del proprio sistema telematico e quindi il tentativo o la volontà di imporlo ad altri soggetti.

In primo luogo vi deve essere il rispetto delle diverse competenze istituzionali.

Ad esempio la Dogana deve potere sviluppare il proprio sistema di controlli e gestione dei manifesti delle merci secondo le proprie metodologie ed il proprio sistema telematico. Laddove è stata adottata la procedura di sdoganamento in mare il sistema telematico delle Dogane (AIDA) si è dovuto integrare con il PMIS delle Capitanerie per consentire che ciò avvenga, sia dei container che, in alcuni casi più avanzati, dei mezzi pesanti.

Lo scambio dei dati è potenzialmente infinito e, una volta stabiliti i diversi livelli di possibilità di accesso e di riservatezza, potenzialmente utilizzabile da chiunque.

Il tema è dunque quello di stabilire una standardizzazione degli output (come peraltro richiesto dalle normative internazionali). L’Agenzia nazionale deve in primo luogo produrre questa standardizzazione alla quale ogni porto deve conformarsi.

I PCS portuali, gestiti dalle Autorità Portuali debbono quindi non “ sovrapporsi” ai sistemi degli altri soggetti pubblici e privati ma essere essi stessi gli “integratori” di sistema.

L’obbligo, per tutti, dovrà essere di consentire il dialogo e lo scambio dei dati fermo restando come già detto, la definizione di livelli di sicurezza negli accessi (stabilire chi può accedere a che cosa).



Se si sarà in grado di stabilire una regia nazionale che stabilisca gli “ standard” e si passerà dalla sovrapposizione all’integrazione allora il sistema telematico nazionale di scambio e raccolta dei dati relativi ai traffici marittimi e portuali potrà fare i passi in avanti che ad oggi non sono stati possibili.

Se si avrà la forza di percorrere una simile strada il ruolo ed il contributo degli Avvisatori Marittimi che già hanno costruito una piattaforma standardizzata e armonizzata a livello nazionale potrà essere molto importante ed utile, proprio nella funzione di certificazione di alcuni dati relativi al traffico marittimo e nell’agevolare lo scambio dei dati.

Deve essere dunque chiaro che non debbono essere le “ software house” a dettare obiettivi e metodi, ma deve essere l’organismo di governo del settore a fissare le esigenze ed indicare tempi e standard da adottare. Alle software house il compito di realizzarli.

Roma, 10 febbraio 2015