



Il Modello Unico di PCS

Daniele Rossi, Presidente AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale

Concept Note

Le AdSP, anche per rispondere alle esigenze del nuovo ruolo a loro assegnato, hanno deciso di fornire una risposta univoca alle oramai acclamate esigenze di digitalizzazione del settore dei trasporti e della logistica, dotando i porti di sistemi infotelematici per supportare le attività operative, amministrative ed autorizzative, al fine di semplificare e velocizzare, le attività istituzionali ed operative e meglio monitorare la security e la safety marittimo/portuale ed intermodale. Ciò, nella consapevolezza che la gestione efficiente di un sistema logistico deve rivolgersi non solo alla dotazione infrastrutturale materiale, ma anche all'ottimizzazione dei servizi di trasporto e delle informazioni.

Key Concepts

- Modello Unico Port Community System (MUPCS) per consentire agli operatori delle Comunità Portuali ed intermodali di scambiare (in sicurezza) dati ed informazioni per semplificare e velocizzare le attività marittimo/portuali ed intermodali, utilizzando anche i dati ed informazioni generate dalle altre Piattaforme Pubbliche
- Utilizzare le informazioni operative ed istituzionali previste nel primo caso, ai fini di migliorare i controlli di sicurezza degli scali e del trasporto, attraverso l'utilizzo delle basi informative generate dai PCS e dalle tecnologie di controllo (varchi intelligenti)
- Creare i presupposti progettuali per la definizione di un unico modello procedurale ed operativo per rispondere alle esigenze di sviluppo e di servizio dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) anche a favore degli scopi e funzionalità dei primi due casi.

Items

ASSOPORTI/Assoporti Servizi - in accordo con il MIT – hanno coinvolto le allora Autorità Portuali (AP) per ottenere il consenso all'avvio delle attività tese alla definizione di un Modello Unico che – oltre ad armonizzare e standardizzare lo scambio dati ed informazioni nei porti – consentisse la disseminazione dei PCS nei Porti, nel rispetto ed utilizzo dei PCS Locali esistenti.



MUPCS: INQUADRAMENTO STRATEGICO

1. La digitalizzazione della catena logistica è ormai una solida realtà destinata a crescere ancora di più nei prossimi anni al fine di migliorare efficienza e sicurezza nel settore trasporti e logistica
2. I porti ormai da tempo sono chiamati a partecipare da protagonisti al processo di digitalizzazione della logistica e in molti casi negli ultimi anni sono stati fatti importanti interventi ed investimenti per lo sviluppo dei Port Community System (PCS) che sono un elemento chiave della strategia di efficientamento dei processi portuali
3. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) ha opportunamente posto il tema della digitalizzazione come elemento qualificante per lo sviluppo del settore ed ha fissato l'obiettivo della definizione di un Modello Unico di PCS (MUPCS) nell'ambito della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN).

LAVORO FATTO FINO AD OGGI: IL MODELLO CONCETTUALE DI MUPCS - REQUISITI

4. Assoporti ha conseguentemente avviato, su mandato di 15 Autorità ed in collaborazione con UIRNet, un'attività di analisi che ha portato alla definizione del Modello concettuale di MUPCS che vuol essere la base per la definizione di dettaglio e la realizzazione del sistema
5. Il modello concettuale del MUPCS prevede il supporto ai processi portuali di import ed export, sia in ambito UE/nazionale che in ambito extra-UE nonché ai processi collegati con le attività infra-portuali (es. manutenzioni, rifornimenti, ecc). Si prende inoltre in considerazione un aspetto particolarmente importante in relazione alla security portuale quale la gestione dei permessi e dei controlli di ingresso/uscita di mezzi/autisti, merci e persone.
6. Occorre sottolineare che il MUPCS a salvaguardia delle specificità dei singoli porti non intende sostituire i PCS attuali, ma fornire uno strumento completo per tutti i porti che ancora non hanno avviato la realizzazione di un proprio sistema ed affiancare i PCS esistenti.
7. Il MUPCS ha come obiettivo:
 - gestire e generare informazioni per fornire servizi ad alto valore aggiunto anche in termini di mobilità interna ed esterna al porto;
 - fornire informazioni alle Comunità Portuali ed intermodali sul preavviso di arrivo dei mezzi di trasporto stradale, ferroviario e marittimo;
 - eseguire il pre-gate (appuntamento intermodale) con verifica anticipata delle prenotazioni, ordini di carico/scarico, autorizzazioni e permessi;
 - utilizzare i dati ai fini statistici e per il controllo e gestione di tasse e diritti portuali
 - non ultimo, consentire agli Enti preposti ai controlli di security portuale e nazionale, di utilizzare i dati messi a disposizione dai PCS per svolgere la necessaria attività di "intelligence"

COSA SI STA FACENDO

8. Il percorso che porterà al MUPCS è tutt'ora in corso: oltre al già citato modello concettuale sono stati compiuti altri passi importanti (citiamo i principali):



- firma del Protocollo di intesa fra il MIT e UIRNet finalizzato alla realizzazione e/o la gestione del “Port Community System” relativo alle Autorità di Sistema portuale/Autorità portuali
- stipula di Convenzioni operative fra UIRNet e due AdSP (Ligure occidentale e Adriatico centro-settentrionale) per la gestione e manutenzione dei rispettivi PCS nell’ambito della PLN
- completamento di una prima fase di assessment, coordinato da Assoportì presso tutte le AdSP per definire in dettaglio i contenuti della parte operativa del MUPCS
- avvio presso Assoportì dell’assessment per definire in dettaglio i contenuti della parte istituzionale del MUPCS
- istituzione da parte di Assoportì di tre tavoli di lavoro: con CONFETRA al fine di ottenere il consenso e la collaborazione all’iniziativa, nonché per la definizione dei servizi e relativi costi di esercizio, con il CCISS per fornire informazioni relative allo stato della viabilità ai mezzi destinati ai porti e con il MISE per utilizzare la rete “Wi-Fi – Italia” atta a fornire informazioni georeferenziate in ambito portuale.

COSA CI ASPETTIAMO

9. Nella misura in cui riusciremo a portare a termine l’iniziativa MUPCS potremo disporre di uno strumento che, nel rispetto delle specificità ed degli investimenti di ogni porto, ma con la consapevolezza dell’importanza strategica dell’apporto in termini di conoscenze e di informazioni che confluiranno nella PLN, ci potrà aiutare per:

- migliorare i processi gestionali dei PCS potendo contare su alti standard di affidabilità e sicurezza
- usufruire di economie di scala per quanto riguarda ad es. i servizi di hosting e di gestione
- poter far affidamento su un’attività di sviluppo evolutivo che sia il risultato di una partecipazione corale alla definizione dei processi per una maggiore efficacia ad un costo minore per ciascuno
- poter usufruire in maniera semplificata di una serie di servizi connessi alla PLN che, integrandosi con quelli propri del MUPCS arricchiranno la nostra capacità di gestire e supportare i processi portuali. E’ il caso ad es. dell’Anagrafe unica dell’autotrasporto utilizzabile per fini di security
- valorizzare l’enorme mole di informazioni veicolate dai PCS per poter fornire ulteriori servizi a valore aggiunto soprattutto per le attività di definizione delle strategie e per supportare i processi decisionali sia a livello locale che per tutto il sistema logistico nazionale

10. Una parola chiave, già sottolineata dal PSNPL, è interoperabilità. E’ infatti lo scambio di dati e documenti a qualificare in senso innovativo la digitalizzazione che comporta sempre anche una ridefinizione ed una standardizzazione dei processi. Interoperabilità da intendersi in senso



più ampio possibile, e sicuramente nei confronti dei sistemi gestiti dalle Amministrazioni centrali (Dogana, Capitanerie, Ferrovie, PLN, ...). Senza interoperabilità la digitalizzazione è destinata ad avere un effetto estremamente limitato, ma presentandoci come un sistema coeso e animato dai medesimi obiettivi potremo essere più incisivi nel chiedere che si realizzi una effettiva interoperabilità. (Su questo aspetto, dopo che per molto tempo le Autorità portuali hanno chiesto di poter contare sull'interoperabilità almeno con il sistema doganale e con la Single window marittima, negli ultimi tempi abbiamo iniziato a poter utilizzare i primi servizi almeno in via sperimentale, tuttavia molto resta ancora da fare perché l'interoperabilità diventi la normalità e non l'eccezione).

SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO

11. Siamo inoltre chiamati ad un altro percorso analogo che riguarda lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) rispetto al quale la sintetica previsione dell'art. 15-bis della L.84/94, come introdotto dal DLgs 169/2016 e la mancata norma attuativa pure contenuta nel predetto Decreto Legislativo, lascia spazio a incertezze e possibili diverse interpretazioni. Per questo, su impulso dell'Assemblea di ASSOPORTI, è stato deciso che - con il supporto di Assoport Servizi - l'Associazione dia avvio alle attività di coordinamento per la definizione, nel rispetto di quanto già esiste e delle specificità dei singoli porti, di un "Modello Unico" di SUA, con l'obiettivo di:

- definire un modello condiviso delle attività che dovranno essere svolte dagli uffici competenti delle singole AdSP per la totale armonizzazione delle procedure
- definire in sede MIT un accordo con tutte le Amministrazioni e Agenzie coinvolte per sancire le regole e le procedure per il funzionamento del SUA e l'erogazione dei servizi previsti, intervenendo - ove necessario - con l'emanazione delle norme necessarie per garantire lo scambio di documenti e dati tra le diverse PA ed assicurare i servizi previsti ai soggetti privati
- definire uno standard sia per l'accesso al SUA da parte dei soggetti privati, sia per gestire lo scambio dati bi-direzionale attraverso l'interoperabilità con i sistemi e le banche dati delle Amministrazioni centrali, delle Agenzie nazionali e degli Enti Territoriali coinvolti
- reperire le forme di finanziamento necessarie per progettare il "Modello Unico SUA" e per l'implementazione ed avvio dei sistemi

CONCLUSIONE

12. Ragionare in termini di Modello Unico (sia per i PCS che per il SUA) può far immaginare scenari nei quali la standardizzazione dei processi e lo scambio informativo (sempre attuato nel rispetto dei doverosi e ragionevoli vincoli di riservatezza) rendano possibile per tutti gli operatori economici appropiare la logistica portuale italiana in maniera più coesa e uniforme a vantaggio dell'efficienza dei nostri porti.