

CIRColazione di qUalità delle Merci su VETtori nella CaTena loglstica del prOgramma

CIRCUMVECTIO

Componente T2

**Analisi dello stato dell'arte (AS IS) in termini di servizi e
processi e determinazione degli scenari di sviluppo**

Attività T2.1

**Analisi dello stato dell'arte (AS IS) in termini di servizi e
processi e determinazione degli scenari di sviluppo**

Prodotto T2.1.1

MAPPATURA DEI SERVIZI AS IS

Attività T2.2

Esame dei bisogni degli operatori

Prodotto T2.2.2

SCENARIO DEI SERVIZI TO BE

**Contributi scientifici forniti al progetto
dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna**



Interreg



UNIONE EUROPEA

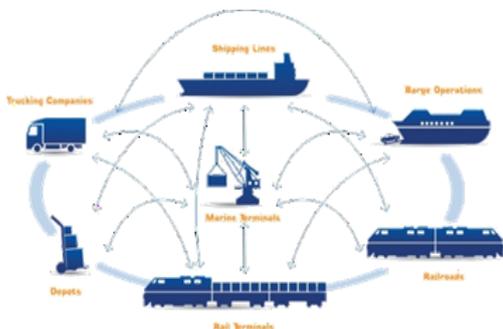
MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma



In collaborazione e capitalizzazione con i progetti Interreg Italia-Francia Marittimo (2014-2020):

- GEECCTT-ILES
- NECTEMUS
- MOBIMART

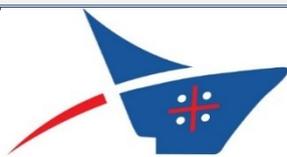
Capitalizzazione dei progetti:

- P.im.Ex (P.O. Italia Francia Marittimo 2007/2013);
- Futuremed (Programma MED 2007-2013)
- PORT-NET-MED-PLUS, del PIC Interreg III-B MEDOCC (PIC 2000-2006)

La Telematizzazione dei Porti

Con particolari riferimenti alla portualità della Sardegna

Gennaio 2018



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

A cura di Roberto Bertuccelli

Si ringrazia per la collaborazione il dott. Marco Pili



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa di Gallura



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

INTRODUZIONE.....	5
I DATI STATISTICI	6
Il confronto tra i dati forniti dall'Istat/EUROSTAT ed i dati rilevati dalla CP/AP	6
Le attuali procedure per la raccolta dei dati statistici	13
L'importanza della rilevazione statistica nella programmazione e nelle attività portuali	17
Le entrate delle Autorità portuali: i diritti di porto	20
LE DISPOSIZIONI EUROPEE	23
La Direttiva 2009/42/CE	23
Programma statistico europeo 2013-2017: statistiche di qualità, tempestive ed efficienti a sostegno delle politiche europee	23
Codice italiano delle statistiche ufficiali	26
LA TELEMATIZZAZIONE DEI PORTI	27
La telematizzazione dei porti secondo l'Unione Europea	27
LIBRO BIANCO "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" COM(2011) 144 definitivo	28
Il REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 dicembre 2013 , sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE.....	30
Il REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010 - relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004.....	33
Direttiva 2002/59/CE	34
Direttiva 2010/40/UE.....	37
Direttiva 2010/65/UE.....	41
Le Comunicazioni della Commissione Europea ED ALTRI PROVVEDIMENTI	42
La telematizzazione dei porti secondo l'Italia	46
Il decreto crescita 2.0 - D.L. 18 OTTOBRE 2012 NR. 179	46
PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA	50
Il decreto ITS del 1° Febbraio 2013	53
Connettere l'Italia	53
Il Sistema PMIS.....	54
La Piattaforma Logistica Nazionale e UIRNET	62





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LA LEGGE 84/1994 E S.M.I. – IL RUOLO DELL’AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE NEI PORTI. I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE	67
I servizi di interesse generale.....	72
I Servizi di interesse “Economico” generale da rendere nei porti.	73
STATO DELL’ARTE ED IPOTESI DI SVILUPPO DEL PORT COMMUNITY SYSTEM DELL AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA.....	76
La realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale nella portualità della sardegna.....	77
Il progetto Cagliari Port 2020	77
Le principali linee di Azione	79
Realizzazione del progetto.....	83
Il Progetto PORT NET MED PLUS	84
Il Software e le intese.....	86
Il Progetto Futuremed	88
Punti di forza ed ostacoli allo sviluppo evidenziati dal progetto Futuremed	89
Opendata Sardegna	92
Gli attuali indicatori portuali	100
STATISTICHE	100
INFORMAZIONI E DATI PER I SERVIZI DI SECURITY , PER IL REGOLAMENTO UE 1177/2010 E PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE.....	101
Mobimart Un progetto modulare di Port Community System	103
“Info Nave”	106
“Info Porto”	108
“Check-in”	109
“Security Master”.....	115
“Statistiche”	116
Gli indicatori portuali previsti alla fine del progetto complete di telematizzazione portuale	118
STATISTICHE	118
INFORMAZIONI E DATI PER I SERVIZI DI SECURITY , PER IL REGOLAMENTO UE 1177/2010 E PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE.....	119





Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

INTRODUZIONE

Il presente lavoro nasce dall'esigenza di descrivere lo stato di fatto del processo di telematizzazione dei porti della Sardegna. L'attività descrittiva parte dall'analisi dei dati statistici per descrivere, seppure in generale, il sistema normativo europeo e nazionale entro in quale ci si deve muovere per la realizzazione di qualsiasi attività progettuale.

Non verrà trattata in questo studio l'interconnessione dei Port Community System (PCS) con i sistemi doganali, né lo sviluppo di routine collegate ai processi di importazione/esportazione delle merci, in quanto i progetti di cooperazione territoriale di riferimento (comunitari) non sono soggetti ad attività doganale. Inoltre, come chiariremo meglio nelle pagine successive, gli schemi relativi alle interconnessioni dei sistemi doganali, sviluppati per una utenza business, sono oggetto di studio e realizzazione a livello nazionale italiano nel più ampio contenitore della Piattaforma Logistica Nazionale gestita da UIRNET. Bisogna riconoscere, in ogni caso, che la problematica delle statistiche e dell'assenza di informazioni, rilevata per i traffici comunitari, non è presente per gli scambi extracomunitari in quanto nel sistema doganale i dati sono ben presenti e valorizzati correttamente.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

I DATI STATISTICI

IL CONFRONTO TRA I DATI FORNITI DALL'ISTAT/EUROSTAT ED I DATI RILEVATI DALLA CP/AP

L'analisi dei dati provenienti dall'Istat/Eurostat e quelli di provenienza CP/AP, rielaborati nel Progetto P.im.Ex¹, evidenziava, già nel 2009, una "problematica statistica" per i porti sardi. Successivamente, con il progetto strategico Futuremed², la problematica è stata confermata ed è stata affrontata sotto vari aspetti individuando diverse azioni pilota che, ad oggi, attendono ancora di essere messe "in produzione".

Nel Piano Nazionale della Logistica del 2011 si faceva testualmente presente: *"...Infine, occorre sottolineare come questo segmento di traffico (ro-ro n.d.s.) sia in parte ancora sconosciuta alla luce dell'attuale produzione statistica. L'inconsistenza dei dati disponibili e la loro scarsa affidabilità, come è stato riportato nel lavoro, rendono di fatto poco leggibile il settore e non facilitano la messa a fuoco delle opportune azioni per un suo efficace sviluppo. Su questo tema, e più in generale sulla necessità di un profondo ripensamento dell'intera produzione statistica riferita al mondo dei trasporti, appare opportuno un intervento volto a imporre agli operatori un maggior grado di trasparenza sotto il profilo dei servizi vizi resi e della domanda soddisfatta, tanto più quando direttamente o indirettamente usufruiscono di sussidi..."*;

6

¹ Programma Italia Francia Marittimo 2007-2013

² Programma MED 2007-2013



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Per comprendere nell'immediato il tema affrontato si rimanda alla tabella seguente che evidenzia per il traffico passeggeri (arrivi e partenze) diversità nei dati a seconda della fonte statistica.

Passeggeri Arrivati/Partiti 2009	CP/AdSP	Istat Generale Pax	Variazione	Var %
Olbia	4.133.859	3.785.000	-348.859	-8,44%
Porto Torres	1.058.426	1.033.000	-25.426	-2,40%
Golfo Aranci	919.698	1.555.000	635.302	69,08%

Il dato ISTAT/Eurostat per il traffico passeggeri, nel 2009, risultava essere inferiore : dell' 8,44% sul porto di Olbia e del 2,40% sul porto di Porto Torres. Per il porto di Golfo Aranci l'ISTAT dava invece un incremento del 69,08% rispetto ai dati CP/AP.

La differenza nel conteggio dei passeggeri per il porto di Olbia poteva trovare spiegazione in un eventuale mancato conteggio dei passeggeri delle Crociere mentre per il porto di Porto Torres poteva essere imputata ai collegamenti con le isole minori e passeggeri in transito. Non trovava invece spiegazione il dato di Golfo Aranci che all'ISTAT risultava quasi doppio rispetto a quanto rilevato dall'Autorità portuale.

Ancora oggi, relativamente al traffico passeggeri, permangono notevoli differenze tra i dati acquisiti dalla AdSP e quelli raccolti da Istat/Eurostat come si evince dalla tabella sotto riportata; difficilmente si possono comprendere pienamente le motivazioni di questo scostamento anche utilizzando le ipotesi di cui sopra e pur tenendo presente che si tratta di due "sistemi" di rilevazione diversi come affermato da Assoport e di seguito meglio chiarito.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Passeggeri Arrivati/Partiti 2016				
	CP/AdSP	Eurostat Generale Pax	Variazione	Var %
Olbia	2.936.933	2.747.000	-189.933	-6,47%
Porto Torres	894.928	1.086.000	191.072	21,35%
Cagliari	580.730	229.000	-351.730	-60,57%
Golfo Aranci	597.696	672.000	74.304	12,43%

Analogo discorso può essere fatto per il dato relativo alle merci trasportate.

Merci 2009			
	Ap/CP	Istat	Variazione
Olbia	5.253.621	10.519.000	5.265.379
Porto Torres	4.422.550	5.096.000	673.450

Eurostat dati traffico merci in Gross Weight

8

DIRECT: Total
UNIT: Thousands of tonnes

TIME	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Italy	444,804	457,958	477,028	484,984	508,946	520,183	537,327	526,219	469,879	494,091
Golfo Aranci	667	563	537	534	576	583	492	186	215	280
Olbia	4,516	4,542	4,772	4,798	5,029	5,374	8,042	12,875	10,519	9,032
Porto Torres	4,461	4,571	4,960	5,100	5,741	5,805	5,908	6,186	5,096	5,599

No footnotes available

Special values:
0 less than half the final digit shown and greater than real zero
: not available

Merci 2016				
	CP/AdSP	Eurostat		
Olbia	3.337.665	5.191.000	1.853.335	55,53%
Porto Torres	2.041.786	2.968.000	926.214	45,36%
Cagliari	13.276.988	13.397.000	120.012	0,90%
Cagliari (OIL)	26.743.264	24.672.000	-2.071.264	-7,74%
Golfo Aranci	122.202	317.000	194.798	159,41%





Eurostat dati traffico merci in Gross Weight

REP_MAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cagliari	11,435	12,576	12,244	12,919	13,153	13,397
Golfo Aranci	269	230	224	204	170	317
Olbia	8,305	7,275	6,155	4,811	4,476	5,191
Porto Foxi	25,297	24,635	24,797	20,805	24,644	24,672
Porto Torres	5,485	4,163	3,830	3,620	3,136	2,968

Relativamente alle merci, quelle trasportate nel porto di Olbia, secondo la rilevazione ISTAT del 2009, erano il doppio rispetto alla rilevazione dell'AP. La differenza non è spiegabile nemmeno applicando l'incremento del 30% riferito all'eventuale conteggio del Gross Weight come evidenziato nel Piano Nazionale della Logistica che ha affrontato la problematica. Inoltre, dall'analisi dei dati (anni 2001/2010) provenienti da Eurostat, vedi tavola, si rileva una sostanziale impennata delle merci trasportate per gli anni 2007 e 2008³, incremento mai rilevato dall'Autorità Portuale. Si propende pertanto nel considerare l'anomalia dipendente da una particolare metodologia di rilevazione avvenuta sul solo porto di Olbia.

Per il Porto di Porto Torres, diversamente, il dato può essere spiegabile mediante una attenta analisi dei criteri di rappresentazione statistica.

Nel 2016, sempre per le merci, permangono per i porti del nord Sardegna (vedi tavola) sostanziali differenze numeriche nella rappresentazione dei traffici portuali che confermano la esistenza di una "problematica statistica".

Nel 2014 la stampa⁴ evidenziava la netta presa di posizione di Assoporti per la differenza delle statistiche rese pubbliche da Eurostat ISTAT: *"Nei giorni scorsi*

³ Secondo i dati dell'Autorità portuale nel 2007 sono state movimentate nel porto di Olbia 6.784.843, nel 2008 6.071.709 con una riduzione tra il 2007 ed il 2008 del -10,51%. Secondo il dato riportato da Eurostat, invece, al di là dei valori reali enormemente più alti, le merci sarebbero aumentate del 60,10%.

⁴ Cfr. Articolo di Nicola Capuzzo su Trasporto Europa in data 25/03/2014. Non fu il solo articolo, furono numerosi gli articoli sulla problematica tra cui anche il Sole24Ore.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

sull'asse Italia-Bruxelles si è sollevata una dura polemica sui dati pubblicati da Eurostat (l'ufficio statistico dell'Unione Europea) riguardo ai traffici di merci transitate nei porti europei nel 2012. Negli scali marittimi dello Stivale, secondo i dati Eurostat, nel 2012 sono state movimentate complessivamente 476,8 milioni di tonnellate di merci, un dato in flessione del 4,6% rispetto all'esercizio precedente. Ad Assoport, però, non è piaciuta la cartina con la classifica dei primi dieci porti mercantili europei, dove non compare nemmeno uno scalo italiano, mentre sul fronte passeggeri solo Messina (per i traffici nello Stretto) si è meritata una bandierina continentale.

Dopo le dure prese di posizione di Assoport e dell'Autorità Portuale di Genova che ha definito "clamorosamente sbagliato" lo studio di Bruxelles, da Eurostat è arrivata una replica attraverso l'ufficio stampa. "I numeri presentati da Eurostat sui traffici portuali sono raccolti dall'Istat secondo le regole imposte dalla Direttiva 2009/42. Ci sono delle differenze ben note fra le rilevazioni adottate delle Autorità Portuali e quelle della Direttiva che riguardano principalmente due aspetti: il peso lordo delle merci (non bisognerebbe contare la tara) e il numero di teu (i container sbarcati dalle navi ro-ro non dovrebbero essere conteggiati fra i teu ma tra i carichi rotabili). Le rilevazioni delle Autorità Portuali potrebbero invece includere sotto il consuntivo dei teu sia i container scaricati con metodo di sollevamento lo-lo (load on - load off) che ro-ro (roll on - roll off)". Eurostat precisa, inoltre, di essersi messa in contatto "dall'anno scorso con l'ufficio statistiche dell'Autorità Portuale di Genova per capire da dove possano emergere queste divergenze".





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

In effetti, mettendo a confronto le rilevazioni statistiche di Assoportì (basate sui dati forniti dalle Autorità Portuali) con quelle dell'Istat (ottenute da rilevazioni incrociate su dati forniti da Dogane, terminalisti, Capitaneria di porto e Autorità Portuali) si notano divergenze notevoli. Genova, ad esempio, secondo l'Istat nel 2012 ha movimentato complessivamente 42,4 milioni di tonnellate mentre secondo i dati di Assoportì ha superato quota 50,2 milioni. Discorso simile per molti altri porti fra cui Napoli (20 milioni contro 12,7), Livorno (27,4 milioni contro 20,5), Trieste (49,2 milioni contro 42,1), Salerno (10,1 milioni invece che 5,5) e altri.

Sul caso è intervenuto anche il segretario generale di Assoportì, Paolo Ferrandino, che ha spiegato come l'Istat adotti criteri di rilevazione conformi alla Direttiva dell'UE 42/2009 (già 64/1995) mentre "le rilevazioni svolte dalle Autorità Portuali e raccolte da Assoportì hanno modalità e finalità diverse".

Le rilevazioni statistiche dei porti italiani, secondo quanto illustrato da Ferrandino, sono basate su "un modello di rilevazione che registra il movimentato, ossia il peso dei beni trasportati tare incluse, in quanto scopo primario e condiviso è quello di determinare i flussi di entrata/uscita dal porto e l'incidenza di questi sulle infrastrutture. Questo modello è, di fatto, quello oggi condiviso in sede ESPO, l'associazione europea dei porti cui aderisce Assoportì".

Il segretario di Assoportì spiega inoltre che "Le rilevazioni statistiche sul trasporto marittimo fatte dall'Istat ai sensi della Direttiva 42/2009 (ex 64/1995) hanno per oggetto la navigazione marittima a scopo di commercio, cioè il trasporto di merci e di passeggeri effettuato a fronte del pagamento del nolo o del prezzo del passaggio. Infatti, hanno carattere censuario e l'unità di rilevazione è la nave mercantile mentre





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

per merce si intende il peso dei beni trasportati inclusivo del loro immediato imballaggio, ma al netto del mezzo di trasporto, sia esso un contenitore, un automezzo o un mezzo trainato.

Sempre per quanto riguarda l'Istat, i dati raccolti presso raccomandatari marittimi, agenti o spedizionieri, vengono sottoposti a procedure di validazione e controllo, in armonia con le metodologie statistiche definite e concordate in ambito comunitario (riconoscimento delle unità di rilevazione attraverso tecniche di record linkage tra i dati identificativi rilevati - nome, stazza, tipo, bandiera - e le informazioni contenute nel data base del registro navale internazionale gestito dai Lloyds; vengono applicate tecniche di mirror statistics fra coppie di porti)".

Quanto sopra spiegherebbe per buona parte le differenze che si possono riscontrare tra i dati provenienti dalle due rilevazioni "e si ribadisce – prosegue ancora la spiegazione di Assoporti - che sono diverse perché perseguono finalità e criteri diversi"."

Su tali spiegazioni, che sancirebbero una costante "difformità "dei dati rilevati dalle AdSP/CP e Istat/Eurostat, non si possono che manifestare perplessità. Si evidenzia, infatti, che non spiegano la peculiarità della problematica delle statistiche dei porti della Sardegna, anzi l'aggravano ancora di più. Infatti nei porti Sardi il dato ISTAT/Eurostat il più delle volte è maggiore e non minore (come accade nella maggioranza dei porti italiani) di quanto rilevato dall'Autorità di Sistema Portuale.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LE ATTUALI PROCEDURE PER LA RACCOLTA DEI DATI STATISTICI.

Le difficoltà nella produzione statistica da parte delle Autorità portuali può essere facilmente spiegata. Tali Enti, in base alla vigente legislazione, non fanno parte del sistema statistico nazionale per cui i dati eventualmente forniti dall’Autorità di Sistema portuale non hanno alcuna valenza legale.

L'Istituto Nazionale di Statistica effettua con modalità di acquisizione continua la Rilevazione sul TRASPORTO MARITTIMO di merci e passeggeri dal 1935. La rilevazione sul trasporto marittimo fornisce statistiche relative al trasporto di merci e di passeggeri effettuato a fini commerciali. La rilevazione ha carattere censuario, riferendosi all’insieme degli arrivi e delle partenze registrati nei porti italiani. La rilevazione si attiene a quanto previsto dal regolamento(UE) N. 1090/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010 che ha modificato la direttiva 2009/42/CE concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare. La rilevazione è censuaria e coinvolge tutti gli agenti e raccomandatori marittimi al fine di raccogliere dati sul viaggio di una o più navi e sul trasporto di passeggeri e merci; dati che i raccomandatori hanno gestito per le operazioni di imbarco o sbarco nel proprio territorio. La rilevazione avviene tramite questionario telematico che richiede informazioni riguardo il trasporto marittimo sia di merci che passeggeri. Nel caso di movimentazioni multiple nello stesso mese, ad esempio navi che offrono servizi di trasporto pubblico di linea, è possibile compilare i modelli bis sia per le movimentazioni in arrivo sia in partenza.

13



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

La rilevazione è prevista dal Programma statistico nazionale 2014-2016 - Aggiornamento 2016 (codice IST-00818), prorogato dal decreto legge 30 dicembre 2016, n. 244 - convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, - e dal Programma statistico nazionale 2017-2019 , attualmente in corso di approvazione, e rientra tra le rilevazioni statistiche d'interesse pubblico. Il Programma statistico nazionale in vigore è consultabile sul sito internet dell'Istat all'indirizzo <http://www.istat.it/it/istituto-nazionale-di-statistica/organizzazione/normativa> .

La procedura telematica di acquisizione dei dati è accessibile connettendosi al sito protetto <https://indata.istat.it/tramar> e registrandosi al primo accesso. Per ricevere le credenziali di accesso (nome utente e password) al servizio tramar occorre compilare un modulo con le informazioni relative al soggetto da accreditare ed all'eventuale soggetto terzo che egli delega per l'invio dei dati. L'utenza viene infatti associata all'agenzia marittima, la quale può delegare un soggetto terzo (ad esempio uno spedizioniere) all'invio dei dati mediante il servizio tramar. Le unità osservate sono gli Automezzi trasportati dal natante, Container trasportati dal natante, Merci alla rinfusa trasportate dal natante, Merci in automezzi e mezzi trainati trasportate dal natante, Merci in container trasportate dal natante, Mezzi trainati trasportati dal natante, Natanti adibiti a scopo di commercio, Passeggeri trasportati via mare.

L'obbligo di risposta per le rilevazioni condotte dall'Istat e le sanzioni amministrative previste in casi di violazione dello stesso sono applicabili alle condizioni stabilite dagli artt. 7 e 11 del d.lgs. n. 322/1989.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Per le mancate risposte o per le dichiarazioni non complete L'ISTAT usa per completare le sue statistiche i modelli 61.. predisposti dalle Capitanerie di Porto, forniti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da cui questi uffici dipendono, ove sono elencati rispettivamente gli arrivi e le partenze delle navi mercantili nei porti di competenza. Sui modelli di rilevazione sono riportate le informazioni di struttura (tipologia e stazza) e giuridiche (bandiera) della nave, le merci sbarcate o imbarcate per tipo di carico, per porto o paese di imbarco o sbarco e per qualità, nonché i passeggeri per porto o paese di imbarco o sbarco. I modelli 61.., forniti dalle Autorità marittime, hanno un contenuto informativo molto più limitato in quanto riportano in maniera sintetica alcune informazioni sulla nave e sul trasportato.

Tutti questi dati affluiscono all'Istat che rilascia le uniche statistiche ufficiali dei traffici.

Appare evidente che le Autorità di Sistema Portuale non facendo parte di tale sistema di rilevazione non hanno l'accesso a tali dati. I casi di collaborazioni tra Enti, finalizzati a fornire i dati all'AdSP sono sporadici ed in ogni caso "volontari" o "personali"; comunque non suffragati da alcuna normativa. Si ritiene, in ogni caso, che l'accesso completo ai dati Istat, completamente e correttamente compilati, sarebbe sufficiente a tenere una "normale" statistica di base. Il problema, come già detto e fatta eccezione per qualche caso sporadico, è l'AdSP, in quanto non riconosciuta come soggetto statistico, non può accedere a tali dati.

La soluzione, a parte degli accordi locali non suffragati dalla vigente normativa, sarebbe che le AdSP diventassero parte integrante del sistema statistico nazionale.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

In base al D.lgs 322, del 06/09/1989 e s.m.i., un Ente pubblico come l’Autorità di Sistema Portuale può diventare parte integrante del sistema statistico nazionale, secondo le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri (con D.P.C.M. quindi..), sentito il Ministro vigilante ed il Presidente dell’Istat.

A quel punto l’Ente può collaborare direttamente con l’Istat, accedere a tutti i dati, richiedere i dati agli operatori portuali, con forza di legge, e proporre all’Istat tutte quelle modifiche ed interventi necessari ad una corretta rilevazione statistica.

Per contro si presenterebbe la questione degli oneri che le Autorità portuali dovrebbero sostenere per mantenere tale ufficio.

L’Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci presentò nel 2011 formale istanza di per chiedere l’inserimento dell’Ente nel Sistema Statistico Nazionale ma, nonostante i solleciti, non vi è stata alcuna risposta.

I dati elaborati dalle Autorità portuali vengono sintetizzati in un modello “ESPO”⁵ di valenza Europea. In alcune riunioni di Assoporti sono state evidenziate parecchie carenze nel sistema delle rilevazioni: una non omogenea compilazione dei modelli Espo; l’insufficienza del modello stesso per la rappresentazione delle realtà portuali.

In merito alla corretta compilazione vanno evidenziate due questioni:

- Non tutte le Autorità portuali dispongono di un ufficio apposito con personale dotato delle necessarie qualifiche/conoscenze;
- I criteri di compilazione devono essere quelli previsti dalla normativa comunitaria e il “Manuale per la rilevazione statistica sui trasporti marittimi”, predisposto dall’Istat, secondo la vigente normativa comunitaria⁶, può essere

⁵ Predisposto dall’ European Sea Ports Organisation

⁶ Oggi forse non aggiornatissimo...



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



utilizzato da tutti gli Enti fino a quando non si riesca a scriverne uno per il modello ESPO⁷.

L'IMPORTANZA DELLA RILEVAZIONE STATISTICA NELLA PROGRAMMAZIONE E NELLE ATTIVITÀ PORTUALI

Scriviamo nel 2009 nel progetto P.Im.Ex, per il porto di Olbia:

Si è potuto rilevare, con assoluta certezza, che i dati necessari ad una attenta analisi e programmazione non sono disponibili, attendibili e recenti, né tantomeno conformi ai criteri statistici dettati dall'Europa. Può accadere, perciò, che le sintesi di ricerche importanti e o le connesse iniziative programmatiche, ancor prima di essere realizzate risultino non adeguate e rispondenti alla domanda.

Veniva riportata una, allora, recente pubblicazione di Eurostat :

Top-20 passenger ports in 2009 – on the basis of number of passengers embarked and disembarked (in 1000)

Rank 2009	Port	Sea	*	1997	2005	2006	2007	2008	2009			Growth rate 2008-2009 (%)	Average annual growth rate 1997-2009 (%)
				Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total		
1	Dover (UK)	Atlantic	=	21 236	13 501	13 987	14 433	14 006	6 595	6 670	13 265	-5.3%	-3.8%
2	Paloukia Salaminas (EL)	Mediterr.	=	:	11 663	11 981	13 066	13 063	6 502	6 319	12 821	-1.9%	:
3	Perama (EL)	Mediterr.	=	:	11 663	11 981	13 066	13 063	6 319	6 502	12 821	-1.9%	:
4	Reggio Di Calabria (IT)	Mediterr.	+5	11 000	9 645	10 669	10 336	10 116	6 081	4 965	11 047	+9.2%	+0.0%
5	Piraeus (EL) ⁽¹⁾	Mediterr.	+3	8 707	11 076	11 539	11 063	11 079	5 074	5 369	10 444	-5.7%	+1.5%
6	Messina (IT)	Mediterr.	-1	11 157	9 802	10 834	10 603	10 380	5 294	5 147	10 441	+0.6%	-0.6%
7	Calais (FR)	Atlantic	-3	20 060	11 695	11 460	11 519	11 002	5 111	5 047	10 158	-7.7%	-5.5%
8	Helsingør (Elsinore) (DK)	Baltic	-2	13 302	11 023	10 721	10 966	10 912	4 722	4 693	9 415	-13.7%	-2.8%
9	Helsingborg (SE)	Baltic	-2	13 397	11 102	10 776	10 966	10 911	4 693	4 722	9 415	-13.7%	-2.9%
10	Stockholm (SE)	Baltic	+1	7 499	8 211	8 054	8 127	8 677	4 618	4 472	9 089	+4.8%	+1.6%
11	Helsinki (FI)	Baltic	-1	8 146	8 854	8 548	8 561	8 976	4 562	4 524	9 085	+1.2%	+0.9%
12	Capri (IT)	Mediterr.	=	4 995	3 860	4 940	5 421	7 169	3 505	3 439	6 944	-3.1%	+2.8%
13	Napoli (IT)	Mediterr.	+3	7 277	6 084	6 804	6 598	6 185	3 496	3 436	6 932	+12.1%	-0.4%
14	Tallinn (EE)	Baltic	-1	:	6 701	6 447	6 220	6 870	3 399	3 442	6 841	-0.4%	:
15	Puttgarden (DE)	Baltic	-1	:	6 760	6 789	7 069	6 768	3 111	3 193	6 305	-6.8%	:
16	Rødby (Færøgehavn) (DK)	Baltic	-1	5 975	6 761	6 789	7 058	6 756	3 152	3 152	6 305	-6.7%	+0.4%
17	Piombino (IT)	Mediterr.	+1	2 678	3 277	3 948	3 982	5 036	2 428	2 559	4 987	-1.0%	+5.3%
18	Palma de Mallorca (ES) ⁽²⁾	Mediterr.	-1	907	4 611	4 942	5 275	5 048	2 349	2 343	4 692	-7.0%	+14.7%
19	Algeciras (ES) ⁽²⁾	Mediterr.	=	3 528	4 828	5 166	5 227	4 988	2 208	2 400	4 608	-7.6%	+2.3%
20	Portoferraio (IT)	Mediterr.	+3	2 291	2 829	3 198	3 155	3 927	2 433	1 538	3 971	+1.1%	+4.7%
Total top 20 ports ⁽³⁾				-	166 100	170 717	174 149	175 198	85 653	83 933	169 586	-3.2%	:
EEA+IS+HR (all ports)				-	424 139	435 902	445 290	445 129	219 113	216 142	435 255	-2.2%	:

* This column indicates the number of positions lost or gained compared to 2008

(1) Up to 2003 data exclude cruise passengers; for comparison purposes, the number of passengers excluding cruise passengers is 10 055 in 2009.

(2) Data for the period 2003–2009 are provisional and likely to be revised.

(3) Information about the ports being part of the top 20 ports during the reference year concerned. The composition of the top 20 changes over time.

Source: Eurostat (online data code: [mar_mp_aa_pphd](#))

⁷ Assoportori fornisce una scheda di compilazione, utile, ma probabilmente non sufficiente.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Infatti, in un periodo di completa rivoluzione delle reti TEN-T, dove le valutazioni dell'Unione europea sulla rete prioritaria, non lasciano molte speranze alle realtà isolate, cancellando, di fatto, i concetti di insularità⁸ e di coesione economica e sociale, l'assenza nelle statistiche europee del Porto di Olbia è un serio campanello di allarme. Il Porto di Olbia, da solo, senza considerare il sistema unico Olbia-Golfo Aranci dovrebbe trovarsi al 20° posto (17° posto con Golfo Aranci).

Peraltro, i numeri di molti porti (es. Piombino, Napoli, Messina... ecc) rappresentano la somma di due diverse tipologie di trasporto:

- *il cabotaggio vero e proprio che utilizza navi modernissime, anche di oltre 200 mt, che possono trasportare circa 2000 passeggeri;*
- *i collegamenti con le isole minori che sono, di fatto e di diritto, equiparati al trasporto pubblico locale, che vedono impegnate piccole navi che costantemente collegano due porti distanti poche miglia.*

Una distinzione, questa, che l'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci ha richiesto ed ottenuto, quantomeno sulle statistiche predisposte da Assoporti, durante gli incontri sulle metodologie di rilevazione statistica tenuti nel 2010 presso l'associazione stessa.

Solo attraverso un'azione di monitoraggio continua ed una azione propositiva nelle pertinenti sedi, si potrà sviluppare il sistema logistico nel nord Sardegna.

Obiettivo del progetto Pimex è anche la razionalizzazione dei collegamenti che logicamente deve avvenire da dati di fatto, da dati certi.

Era ben evidente, fin dall'ora, la preoccupazione, per la futura programmazione, del non disporre di statistiche affidabili. Si suggeriva, inoltre, di andare oltre alla valutazione del trasporto, esclusivamente come quantità movimentate, ma di raccogliere e gestire informazioni sotto il profilo della qualità dello stesso (sicurezza,

⁸ Nelle prime bozze del Regolamento UE 1315/2013 la Sardegna non aveva alcun porto Core.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

tempi di attesa, ritardi, sistemazione, accesso per persone a mobilità ridotta, tariffe) e della sostenibilità ambientale.

In particolare, con l'applicazione del Regolamento europeo sui "Diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"⁹, ci si aspettava una completa rivisitazione degli scali portuali per adeguarli agli standard aeroportuali¹⁰. Una grande scommessa ed opportunità, anche economica, per quei porti che si riorganizzavano con servizi efficaci ed efficienti. Il modello aeroportuale poteva anche servire a rivoluzionare il sistema dei servizi legati alle merci, soprattutto, per il settore del trasporto su gomma .

Oggi il processo di informatizzazione dei porti e di scambio di informazioni con tutte le altre modalità di trasporto necessita, per funzionare, della disponibilità di una immensa quantità di dati e questi debbono essere digitalmente nativi e raccolti in tempo reale e soprattutto con modalità e standard univoche.

E' del tutto evidente che se, all'attualità, non riusciamo a compilare, a mesi o ad un anno di distanza, delle statiche univoche che rappresentino il numero dei passeggeri transitati in uno scalo o delle tonnellate complessive di merci movimentate, qualsiasi Sistema informatico da noi costruito sarà vuoto o quantomeno poco utilizzabile.

⁹ Cfr. Regolamento UE n. 1177/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per le vie navigabili interne

¹⁰ Il regolamento sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare è di fatto identico a quello aereo, per chi viaggia nelle due modalità di trasporto è molto intuitivo evidenziare sia la diversa organizzazione sia il diversi servizi prestati, nonostante che le norme di riferimento siano del tutto simili. L'Autorità di Regolazione dei trasporti ha avviato con delibera n.134/2017 una consultazione pubblica sulle condizioni minime di qualità di tutti i servizi di trasporto passeggeri via mare connotati da OSP.





Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LE ENTRATE DELLE AUTORITÀ PORTUALI: I DIRITTI DI PORTO

Il 3 marzo 2017 è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il regolamento (UE) 2017/352, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.

Ai sensi dell'art 1, comma 2, del regolamento (UE) 2017/352, lo stesso si applica alla fornitura delle seguenti categorie di servizi portuali, sia all'interno dell'area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto: rifornimento di carburante, movimentazione merci, ormeggio, servizi passeggeri, raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, pilotaggio e servizi di rimorchio. Il Regolamento prevede una precisa disciplina per l'imposizione e la gestione dei Diritti per I Servizi portuali e quelli d'uso dell'Infrastruttura portuale.

Vediamo in particolare gli art. 12 (Diritti per i servizi portuali) e 13 (Diritti d'uso dell'infrastruttura portuale)

Art. 12

- I diritti per i servizi forniti da un operatore interno in regime di obbligo di servizio pubblico, i diritti per servizi di pilotaggio non esposti a un'effettiva concorrenza e i diritti riscossi dai prestatori di servizi portuali, di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), sono fissati in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio, e sono proporzionali al costo del servizio fornito.
- Il pagamento dei diritti per i servizi portuali può essere integrato in altri pagamenti, quale il pagamento dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. In tal caso il prestatore di servizi portuali e, se del caso, l'ente di gestione del porto provvedono affinché l'importo relativo ai diritti per i servizi portuali sia chiaramente identificabile dall'utente di tali servizi.
- In caso di reclamo formale e su richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'autorità pertinente nello Stato membro interessato tutte le informazioni del caso sugli elementi che utilizza come base per determinare la struttura e il livello dei diritti per i servizi portuali che rientrano nell'ambito di applicazione del paragrafo 1.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Art 13

- Gli Stati membri provvedono affinché siano riscossi i diritti per l'uso dell'infrastruttura portuale. Ciò non impedisce ai prestatori di servizi portuali, che utilizzano l'infrastruttura portuale, di riscuotere diritti per i servizi portuali.
- Il pagamento dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale può essere integrato in altri pagamenti, quale il pagamento dei diritti per i servizi portuali. In tal caso l'ente di gestione del porto provvede affinché l'importo relativo ai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sia chiaramente identificabile dall'utente dell'infrastruttura portuale.
- Per contribuire a un sistema efficiente di tariffazione dell'uso dell'infrastruttura, la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sono stabiliti in base alla strategia commerciale e ai piani di investimento del porto e rispettano le norme in materia di concorrenza. Ove pertinente, tali diritti rispettano anche i requisiti generali stabiliti nell'ambito della politica portuale generale dello Stato membro interessato.
- Fatto salvo il paragrafo 3, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono essere differenziati in conformità della strategia economica e della politica di pianificazione territoriale del porto, relative, tra l'altro, a talune categorie di utenti, o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale, il trasporto marittimo a corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica o di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto. I criteri per operare tale differenziazione devono essere trasparenti, obiettivi e non discriminatori, e devono essere in linea con le norme in materia di concorrenza, comprese le norme sugli aiuti di Stato. I diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono tenere conto dei costi esterni e variare a seconda delle pratiche commerciali.
- L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, garantisce che gli utenti del porto e i rappresentanti o le associazioni degli utenti del porto siano informati in merito alla natura e al livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, assicura che gli utenti dell'infrastruttura portuale siano informati di eventuali modifiche della natura o del livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale, con almeno due mesi di anticipo, della data in cui tali modifiche cominciano a produrre effetti. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, non è tenuto a rivelare differenziazioni delle tariffe risultanti da singole negoziazioni.
- In caso di reclamo formale e su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione dell'autorità pertinente dello Stato membro interessato le informazioni di cui ai paragrafi 4 e 5 e tutte le informazioni del caso sugli elementi che utilizza come base per determinare la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. Su richiesta, detta autorità mette a disposizione della Commissione le informazioni.

21

A dicembre 2017 il Consiglio dei Ministri ha approvato un ulteriore provvedimento di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, che si inserisce nell'ambito dei decreti applicativi della Riforma della PA.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Il decreto in questione (in corso di pubblicazione) reca disposizioni integrative e correttive in merito alle nuove norme sulle Autorità portuali e costituisce un ulteriore tassello alle iniziative normative volte al compimento degli obiettivi strategici della riforma della portualità.

Al riguardo si segnalano le disposizioni concernenti: la semplificazione in tema di pianificazione portuale; il riferimento al Piano dell'organico del porto; il richiamo delle norme in materia di inconfiribilità di incarichi presso pubbliche amministrazioni e presso enti privati in controllo pubblico; la possibilità di approvare varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti qualora prevedano interventi di natura infrastrutturale improcrastinabili oppure nel caso in cui il ritardo nella realizzazione delle stesse rappresenti un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisca sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei.

Relativamente all'argomento di cui trattasi è rilevante l'inserimento della lettera e-bis "Diritti di Porto" al comma 1, dell'art. 13 della legge 84/1994.

Il legislatore italiano ha inserito quindi, in maniera espressa, tra le entrate dell'Autorità di Sistema Portuale i Diritti di Porto. La modifica non è di poco conto, sia perché riporta nel diritto interno quanto stabilito dal legislatore comunitario¹¹ col Regolamento UE n.352/2017, sia perché il rendiconto di tali Entrate, alla luce della disciplina amministrative e contabili nazionali e comunitarie, dovrà avere il supporto di numeri (Dati) certi e certificati.

¹¹ Anche se trattandosi di un Regolamento UE, sicuramente anomalo per certi versi, più simile ad una Direttiva, non necessitava di un espresso recepimento.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LE DISPOSIZIONI EUROPEE

LA DIRETTIVA 2009/42/CE

La principale fonte giuridica per le rilevazioni statistiche nel settore marittimo è la DIRETTIVA 2009/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 6 maggio 2009, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare¹². C'è poco da aggiungere a quanto innanzi esposto se non ribadire la sua non piena applicazione.

23

PROGRAMMA STATISTICO EUROPEO 2013-2017: STATISTICHE DI QUALITÀ, TEMPESTIVE ED EFFICIENTI A SOSTEGNO DELLE POLITICHE EUROPEE

“È indispensabile disporre di dati statistici di qualità per prendere decisioni basate su dati concreti e attuare correttamente le politiche dell’UE. Le statistiche sono importanti anche per aiutare i cittadini a comprendere l’Unione europea e per coinvolgerli nel processo democratico”, così affermava Algirdas Šemeta, Commissario responsabile per Eurostat.

¹² Modificata da:

M1 Decisione 2010/216/UE della Commissione del 14 aprile 2010;

M2 Regolamento (UE) n. 1090/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010;

M3 Decisione 2012/186/UE Delegata della Commissione del 3 febbraio 2012;

La direttiva 95/64/CE del Consiglio, dell’8 dicembre 1995, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare, ha subito diverse e sostanziali modificazioni. In occasione di nuove modificazioni, è stato ritenuto opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di tale direttiva. I nuovi elementi introdotti nella direttiva 2009/42/CE riguardano esclusivamente le procedure di comitato. Non sono pertanto stati necessari provvedimenti di recepimento da parte degli Stati membri.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Per assicurare la realizzazione di statistiche affidabili, comparabili ed economicamente convenienti, l'Unione Europea approvava il Regolamento UE nr. 99/2013, del 15/01/2013, relativo al Programma statistico europeo 2013-2017. Il programma era dotato di uno stanziamento di 299,4 milioni di euro. Il sistema statistico europeo (costituito da Eurostat e dagli istituti nazionali di statistica) è responsabile dell'attuazione del programma pluriennale in conformità al codice delle statistiche europee e nel rispetto dei principi di indipendenza, integrità e responsabilità. Una parte consistente del bilancio è assegnata agli Stati membri a sostegno dell'attuazione del programma a livello nazionale.

Il programma statistico europeo stabiliva 3 obiettivi fondamentali per il periodo 2013-2017, ossia:

- fornire statistiche di alta qualità per progettare, controllare e valutare al meglio le politiche dell'UE;
- mettere in atto metodi più efficienti per produrre statistiche europee;
- rafforzare il ruolo centrale del sistema statistico europeo nel panorama delle statistiche ufficiali a livello mondiale.

24

Recentemente si è approvato REGOLAMENTO (UE) 2017/1951 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 25 ottobre 2017 che modifica il regolamento (UE) n. 99/2013 relativo al programma statistico europeo 2013-2017, prorogandolo al 2020. L'unione Europea evidenzia *che, al fine di soddisfare le esigenze di informazione derivanti dalle 10 priorità politiche della Commissione, è necessario affrontare con urgenza una serie di lacune statistiche. Va inoltre urgentemente migliorata la*



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

tempestività di alcune statistiche europee così che possano offrire le informazioni più aggiornate necessarie nel quadro dell'esercizio del semestre europeo.

Sebbene i sistemi statistici nazionali abbiano compiuto importanti sforzi per modernizzare i loro metodi di produzione con il sostegno del programma statistico europeo (PSE) 2013-2017, l'attuale infrastruttura di produzione statistica non è ancora sufficientemente flessibile per produrre nuove statistiche, ove necessario, e limitare al contempo i relativi costi e oneri amministrativi. Se si mantiene lo status quo il sistema statistico europeo (SSE) non sarà in grado di soddisfare la crescente domanda di statistiche o la necessità di renderle disponibili più rapidamente, mettendo così a rischio la pertinenza delle statistiche europee.

In tale contesto, l'obiettivo è stato quello di prorogare il PSE per il periodo 2018-2020 e fornire il sostegno finanziario di cui il SEE ha bisogno per poter:

- *fornire informazioni statistiche di qualità e colmare le lacune statistiche che devono essere affrontate con urgenza, concentrandosi su una serie di aree prioritarie che riflettano le 10 priorità politiche della Commissione;*
- *rafforzare la capacità permanente necessaria per rispondere più rapidamente alle nuove esigenze e adeguare l'infrastruttura statistica onde sfruttare le potenzialità delle nuove fonti di dati;*
- *rafforzare il partenariato all'interno e all'esterno dell'SSE al fine di accrescerne ulteriormente la produttività e consolidarne il ruolo guida nelle statistiche ufficiali a livello mondiale.*





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

E' del tutto evidente quindi che la stessa Unione Europea conferma l'esistenza di una problematica statistica nell'atto di proroga del Programma Statistico Europeo.

CODICE ITALIANO DELLE STATISTICHE UFFICIALI

Pur non essendo una norma europea viene qui citato per la sua importanza dal momento che raccoglie la normativa europea, italiana e locale per la produzione delle statistiche.

Il Codice italiano delle statistiche ufficiali, emanato dal Comstat con la direttiva n.10 del 17 marzo 2010, è stato concepito in perfetta coerenza con quello europeo, il Code of practice on european statistics. Il Codice Italiano è l'esito di un processo condiviso di analisi e di consultazione che ha coinvolto i principali attori, centrali e locali, del Sistan. Il Codice Italiano ha come obiettivo fondamentale la promozione di una cultura comune della qualità, a sostegno della quale sono indicati principi e parametri di valutazione degli assetti istituzionali, dei processi e dei prodotti della statistica

26



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LA TELEMATIZZAZIONE DEI PORTI

LA TELEMATIZZAZIONE DEI PORTI SECONDO L'UNIONE EUROPEA

Sono tante le disposizioni dell'Unione Europea che incidono sulla telematizzazione dei Porti e tutte appaiono chiare e risolutive; tuttavia una volta recepite nell'ordinamento interno presentano difficoltà di applicazione. Infatti le norme europee in materia sono pensate più per un tipo di Autorità portuale anseatica che per una latina¹³. Le Autorità di Sistema Portuale italiane sono quelle con minore autonomia finanziaria e funzionale a livello europeo. La problematica, seppur per le Autorità portuali e non per le AdSP, fu evidenziata da Patrick Verhoeven, Segretario generale dell'Espo (l'European Sea Ports Organisation che riunisce tutti gli scali continentali) nell'assemblea Generale di Assoporti del 2011.

27

L'elenco della normativa parte da una "non norma", da un libro bianco¹⁴ della Commissione che ci deve aiutare a "leggere" l'attuale regolamentazione e comprendere il futuro.

¹³ In molti porti europee le funzioni di sicurezza, ambientali, talvolta anche di polizia, svolte in Italia dal Corpo delle Capitanerie di Porto, sono svolte da un nucleo di dipendenti della Port Authority.

¹⁴ I Libri bianchi sono documenti che contengono proposte di azione comunitaria in un settore specifico. Talvolta fanno seguito a un libro verde pubblicato per promuovere una consultazione a livello europeo. In breve i libri verdi espongono una gamma di idee ai fini di un dibattito pubblico, i libri bianchi contengono una raccolta ufficiale di proposte in settori politici specifici e costituiscono lo strumento per la loro realizzazione.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LIBRO BIANCO “TABELLA DI MARCIA VERSO UNO SPAZIO UNICO EUROPEO DEI TRASPORTI - PER UNA POLITICA DEI TRASPORTI COMPETITIVA E SOSTENIBILE” COM(2011) 144 DEFINITIVO

All'interno del libro bianco, per quanto di interesse alla presente relazione, è previsto un utilizzo più efficiente dei trasporti e dell'infrastruttura grazie all'uso di migliori sistemi di informazione e di gestione del traffico (ad esempio, ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), di una logistica avanzata e di misure di mercato, quali il pieno sviluppo di un mercato europeo integrato dei trasporti su rotaia, l'eliminazione delle restrizioni al cabotaggio, l'abolizione degli ostacoli al trasporto marittimo a corto raggio, la fissazione corretta delle tariffe, ecc.

Nel settore del trasporto marittimo è necessario affrontare in modo proattivo il problema della sicurezza delle navi passeggeri. Il sistema di monitoraggio del traffico navale e di informazione (SafeSeaNet) è il fulcro di tutti gli strumenti di informazione a supporto della sicurezza del trasporto marittimo e della protezione dell'ambiente dall'inquinamento provocato dalle navi. In questo modo si fornisce un contributo essenziale alla creazione di una rete comune di condivisione delle informazioni per il controllo del settore marittimo nell'Unione europea¹⁵ e di uno spazio marittimo comune.

Ciò riguarderà anche la diffusione dei sistemi di mobilità intelligente, sviluppati grazie alla ricerca finanziata dall'Unione europea, quali SESAR (il sistema di gestione del traffico aereo), ERTMS (il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario),

28

¹⁵ COM (2009) 538 e COM (2010) 584





Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

SafeSeaNet (il sistema di monitoraggio del traffico navale e di informazione), RIS (il sistema di informazione fluviale), ITS (i sistemi di trasporto intelligenti) e soluzioni interoperabili interconnesse per i sistemi di informazione e gestione del traffico multimodale di nuova generazione (anche per la tariffazione). Sarà inoltre necessario un piano di investimenti per i nuovi servizi di navigazione, di controllo del traffico e di informazione.

I nuovi concetti in materia di mobilità non possono essere imposti. Per favorire comportamenti maggiormente sostenibili è necessario incoraggiare attivamente una migliore pianificazione della mobilità. Devono essere ampiamente disponibili informazioni relative a tutti i modi di trasporto (passeggeri e merci), alle possibilità di un loro uso combinato e al loro impatto ambientale. Essenziale sarà l'utilizzo di "biglietti intelligenti", intermodali, basati su norme comuni dell'Unione europea e che ne rispettino le regole di concorrenza. Ciò vale non solo per il trasporto passeggeri ma anche per il trasporto merci, ambito nel quale sono necessari una migliore pianificazione elettronica intermodale degli itinerari, un quadro giuridico adeguato (documentazione sul trasporto merci intermodale, assicurazioni, responsabilità) e informazioni in tempo reale sulle consegne anche di piccole partite. Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione presentano, inoltre, la possibilità di soddisfare determinate esigenze di accessibilità senza dover aumentare la mobilità.

Per il trasporto multimodale di merci: e-Freight, si vuole creare un quadro adeguato per consentire la tracciabilità delle merci in tempo reale, garantire la responsabilità intermodale e favorire il trasporto "pulito" delle merci. Gli obiettivi sono:



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- tradurre in pratica il concetto di "sportello unico" per gli adempimenti amministrativi, elaborando e introducendo un documento di trasporto unico in formato elettronico (bolla di consegna elettronica) e definendo un quadro adeguato per l'adozione delle tecnologie di rintracciamento (identificazione a radiofrequenza – RFID, ecc.);
- La creazione di sistemi integrati di informazione e gestione dei trasporti che agevolino la fornitura di servizi di mobilità intelligente, la gestione del traffico per un uso migliore dell'infrastruttura e dei veicoli e sistemi di informazione in tempo reale per rintracciare e gestire i flussi di merci; informazioni per passeggeri/tragitti, sistemi di prenotazione e pagamento;
- garantire che i regimi di responsabilità favoriscano il trasporto per ferrovia, marittimo e fluviale e il trasporto intermodale.

30

IL REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO, DELL' 11 DICEMBRE 2013 , SUGLI ORIENTAMENTI DELL'UNIONE PER LO
SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI E CHE ABROGA LA DECISIONE
N. 661/2010/UE.

Il Regolamento TEN-T individua:

- La rete Principale (CORE) e la rete complessiva;
- I progetti di interesse comune;



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Requisiti da rispettare per la gestione dell'infrastruttura;
- Priorità per lo sviluppo della rete TEN-T;

Il Regolamento UE 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 dicembre 2013, che istituisce il **meccanismo per collegare l'Europa** e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 conosciuto come CEF o "Connecting Europe Facility" ha finanziato inizialmente il settore dei trasporti, per 26,2 miliardi di euro, con progetti che completano i collegamenti mancanti delle reti in questione e razionalizzeranno le stesse anche con un massiccio utilizzo delle tecnologie informatiche.

Per definizione La rete transeuropea dei trasporti comprende infrastrutture di trasporto e applicazioni telematiche, nonché misure che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e rendono possibili l'istituzione e la gestione di servizi di trasporto efficienti e sostenibili.

Il regolamento fornisce degli indirizzi precisi in fatto di telematizzazione dei porti e delle interconnessioni tra i sistemi telematici connessi dal "nodo portuale":

- gli Stati membri in un porto della Rete TEN-T attuano sistema VTMS e SafeSeaNet come previsto nella direttiva 2002/59/CE e forniscono servizi marittimi elettronici, compresi, in particolare, servizi marittimi di interfaccia unica, come previsto dalla direttiva 2010/65/UE.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- i modi di trasporto siano collegati fra loro in uno dei seguenti punti: terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, aeroporti e porti marittimi, per consentire il trasporto multimodale di passeggeri e merci;
- i terminali merci e le piattaforme logistiche, i porti interni e marittimi e gli aeroporti che movimentano merci siano attrezzati per trasmettere flussi di informazioni all'interno di questa infrastruttura e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica.
- la continuità del traffico passeggeri attraverso la rete globale sia facilitata da attrezzature appropriate e dalla disponibilità di applicazioni telematiche nelle stazioni ferroviarie, nelle autostazioni, negli aeroporti e, se pertinente, nei porti marittimi e di navigazione interna.

32

Come abbiamo detto le applicazioni telematiche fanno parte della rete TEN-T.

Le applicazioni telematiche sono tali da consentire la gestione del traffico e lo scambio di informazioni all'interno di modi di trasporto e fra di essi per operazioni di trasporto multimodale e servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, miglioramenti della sicurezza, della protezione e delle prestazioni ambientali e procedure amministrative semplificate. Le applicazioni telematiche facilitano la connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura del trasporto regionale e locale.

Le applicazioni telematiche includono in particolare:

- per il trasporto stradale: gli ITS;



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- per il trasporto marittimo: VTMS e servizi marittimi elettronici, inclusi i servizi d'interfaccia unica quali l'interfaccia marittima unica, i sistemi delle comunità portuali e i relativi sistemi d'informazione doganali.

IL REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24 NOVEMBRE 2010 - RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI CHE VIAGGIANO VIA MARE E PER VIE NAVIGABILI INTERNE E CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004

Il regolamento fissa norme relative ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne. Tratta la non discriminazione fra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori, la non discriminazione e l'assistenza nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo, le informazioni minime da fornire ai passeggeri, il trattamento dei reclami e le regole generali per garantire l'applicazione del regolamento.

33

Il regolamento da una parte obbliga le Compagnie di navigazione a comportarsi con gli utenti secondo le disposizioni tipiche del trasporto aereo, dall'altra parte affronta, seppur in maniera non diretta, la problematica dell'organizzazione dei porti e delle stazioni marittime. Il regolamento viene qui citato perché l'organizzazione del sistema informativo portuale e dei servizi al passeggero non potrà più essere lasciata al caso ma dovrà essere decisa dall'Autorità di Sistema portuale e dal



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Gestore della stazione marittima/terminalista. La portata dirompente del Regolamento sull'organizzazione dei porti è ancora, tutt'oggi, da "comprendere".

Interessante, al riguardo, la Comunicazione della Commissione su di una visione europea per i passeggeri: COM 898/2011 definitivo e la nuova applicazione per smartphone sui diritti dei passeggeri, resa disponibile dalla Commissione Europea a partire dal 04/07/2012 per i trasporti aerei, ferroviari, navali e con autobus.

DIRETTIVA 2002/59/CE

Come abbiamo già detto il Sistema VTMS nazionale, (che fa parte del sistema Europeo SAFESEANET di scambio dei dati marittimi previsto da tale direttiva) e di conseguenza il PMIS¹⁶ con cui è integrato, è regolato dalla la direttiva 2002/59/CE,¹⁷ relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale" .

34

Questa norma dell'Unione europea (UE) istituisce un sistema di monitoraggio del traffico navale e di scambio di informazioni. L'intento è quello di migliorare la sicurezza marittima, la sicurezza portuale, la protezione ambientale e contro gli

¹⁶ Applicativo dello sportello unico marittimo gestito dal Corpo delle Capitanerie di Porto / Guardia Costiera. L'analisi del Sistema è trattata in specifico paragrafo all'interno del presente documento.

¹⁷ Recepita nel nostro ordinamento dal Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196; Modificata dal: D.Lgs. 16 febbraio 2011, n. 18 che ha dato attuazione alla direttiva 2009/17/CE concernente la modifica della direttiva 2002/59/CE; D.M. 23 luglio 2012 di recepimento della Dir. 23 febbraio 2011, n. 2011/15/UE recante modifica della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (Testo rilevante ai fini del SEE); D.Lgs. 7 gennaio 2016, n. 4 di attuazione della direttiva 2014/100/UE che modifica la direttiva 2002/59/CE, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell'informazione.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

inquinamenti. Essa permette inoltre lo scambio e la condivisione di informazioni aggiuntive per consentire un traffico e un trasporto marittimi efficienti.

Istituisce un sistema concepito per monitorare le acque e le coste europee (sorveglianza e conoscenza della situazione marittima, ossia le posizioni delle navi), supportando i paesi dell'UE nelle loro operazioni.

Al fine di aumentare la conoscenza della situazione nel settore marittimo e di fornire soluzioni su misura alle autorità, la norma è stata modificata dalla direttiva 2014/100/UE della Commissione. Ciò consente di integrare le informazioni raccolte e scambiate con il sistema dell'UE per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet o SSN) con i dati provenienti dagli altri sistemi di monitoraggio e tracciamento dell'UE, come ad esempio CleanSeaNet, e dai sistemi esterni (ad esempio, sistemi satellitari di identificazione automatica o AIS).

Questa direttiva stabilisce le responsabilità dei paesi, delle autorità marittime, degli spedizionieri/caricatori, degli operatori marittimi e dei comandanti di navi dell'UE.

Sono interessate tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate, che trasportino o meno merci pericolose, fatta eccezione per:

- navi da guerra;
- navi da pesca, navi tradizionali e imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri;
- bunker inferiori a 1 000 tonnellate.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Gli operatori marittimi diretti ai porti dell'UE devono notificare determinate informazioni (identificazione della nave, numero totale di persone a bordo, porto di destinazione, orario stimato di arrivo ecc.) attraverso un'interfaccia unica nazionale marittima (dal 2015). Le navi che fanno scalo in un porto di un paese dell'UE devono essere dotate di:

- un sistema di identificazione automatica ;
- un registratore dei dati di viaggio (sistema VDR o «scatola nera») per facilitare le indagini a seguito di sinistri.
- I paesi appartenenti all'UE e allo Spazio economico europeo (SEE) devono disporre di ricevitori AIS e devono collegare l'interfaccia unica nazionale/il sistema SSN nazionale con il sistema SSN centrale.

36

Le Merci pericolose o inquinanti a bordo delle navi, prima di essere imbarcate debbono essere dichiarate all' esercente da parte degli spedizionieri/caricatori. L' esercente, l' agente o il comandante della nave deve notificare anche informazioni generali, come l' identificazione della nave e le informazioni fornite dallo spedizioniere/caricatore, all' autorità competente.

E' previsto inoltre il monitoraggio dei rischi e un sistema di risposta agli incidenti e agli infortuni accaduti in mare.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

DIRETTIVA 2010/40/UE

La Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, è interessante per il nostro studio¹⁸.

La Direttiva riguarda le applicazioni ed i servizi di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale dell'Unione europea (UE) e le interfacce con altri modi di trasporto. Gli ITS sono sistemi in cui sono applicate le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità.

I seguenti settori sono identificati come prioritari per lo sviluppo e l'utilizzo di specifiche e di norme:

- uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
- continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
- applicazioni ITS per la sicurezza stradale;
- collegamento del veicolo con l'infrastruttura di trasporto.

All'interno di questi settori, sono state identificate sei azioni prioritarie:

¹⁸ La Commissione Europea, con decisione 04/05/2011 (2011/c 135/03), ha istituito il "Gruppo consultivo Europeo sugli ITS" previsto dall'art. 16 della direttiva.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

1. la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale;
2. la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
3. i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico, connesse alla sicurezza stradale;
4. la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile;
5. la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;
6. la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;

38

Per quanto concerne la diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS, i paesi dell'UE adottano le misure necessarie per garantire che le specifiche adottate dalla Commissione vengano applicate. I singoli paesi dell'UE, tuttavia, conservano il diritto di decidere sulla diffusione di tali applicazioni e servizi sul proprio territorio.

La Commissione adotta le specifiche necessarie ad assicurare la compatibilità, l'interoperabilità, la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS inizialmente per le azioni prioritarie di cui sopra. A seguito di ciò, la Commissione adotta le specifiche per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS per altre azioni nei settori prioritari. Le specifiche includono, se del caso, le condizioni alle quali i



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

paesi dell'UE possono stabilire norme supplementari per la fornitura di servizi ITS, in tutto o parte del loro territorio, purché tali norme non costituiscano un ostacolo per l'interoperabilità dei servizi. Oltre alle specifiche, la Commissione può adottare orientamenti e altre misure non vincolanti atte a facilitare la cooperazione dei paesi dell'UE in relazione ai settori prioritari.

La Commissione Europea ha infine pubblicato dei Regolamenti Delegati che integrano la Direttiva 2010/40/UE¹⁹ e che pertanto costituiscono norme comunitarie da rispettare nel momento in cui, come avvenuto, l'Italia ha recepito la Direttiva 2010/40/UE. Tali Regolamenti Delegati sono:

- il Regolamento Delegato (UE) 305/2013 della Commissione del 26 novembre 2012 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile.
- Il Regolamento Delegato (UE) 885/2013 della Commissione del 15 Maggio 2013 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la fornitura, ove possibile, di informazioni minime universali di traffico gratuite per la sicurezza stradale.

39

¹⁹ Per integrazioni alla presente direttiva, per quanto riguarda la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile, vedi il Regolamento 26 novembre 2012, n. 305/2013; per integrazioni alla presente direttiva, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali, vedi il Regolamento 15 maggio 2013, n. 885/2013; per integrazioni alla presente direttiva, per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale, vedi il Regolamento 15 maggio 2013, n. 886/2013; per integrazioni alla presente direttiva, relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, vedi il Regolamento 18 dicembre 2014, n. 2015/962; per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale, vedi il Regolamento 31 maggio 2017, n. 2017/1926/UE. Per l'adozione di orientamenti per le relazioni degli Stati membri a norma della presente direttiva, vedi la Decisione 13 luglio 2011, n. 2011/453/UE; e, per i sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nelle aree urbane a sostegno della presente direttiva, vedi la Decisione 12 febbraio 2016, n. 2016/209.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Il Regolamento Delegato (UE) 886/2013 della Commissione del 15 Maggio 2013 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la fornitura di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.
- Il Regolamento Delegato (UE) 2015/962 della Commissione del 18 dicembre 2014 che integra la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale.
- Regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, del 31 maggio 2017, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale.

40

Il provvedimento in “parte” recepito²⁰ in Italia trova già una base operativa, o meglio competenze già pronte. Infatti buona parte delle competenze necessarie all’attuazione della direttiva in argomento, soprattutto per la parte di interesse del presente lavoro, sono già state affidate a UIRNET S.P.A.²¹

²⁰ Cfr. di seguito: Decreto Crescita 2.0 (D.L. n.179/2012) per la Direttiva 40/2010, per i regolamenti delegati non è necessario.

²¹ Piattaforma Nazionale per la logistica integrata e l'intermodalità. UIRNet si focalizza sugli interventi a bassa intensità di investimento ma con benefici potenziali enormi, operando in qualità di soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) per la realizzazione e gestione del sistema telematico di riferimento per la gestione della rete logistica nazionale finalizzato a permettere l'interconnessione dei nodi di interscambio modale (porti, Interporti, centri merce e piastre logistiche) con l'obiettivo di migliorare efficienza e sicurezza nella logistica in Italia, così come definito dal D.M. n. 18T del 20 giugno 2005 e poi ripreso dalle Leggi n. 27 del 24 marzo 2012 all'art. 61bis (Legge “Cresci Italia”) e n.135 del 7 agosto 2012 all'art. 23 (Legge “Spending Review”). UIRNet è entrata nella fase di messa in produzione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN). Questo passaggio rilevante e definitivo è caratterizzato dal trasferimento della PLN dal Data Center di Selex ES (società mandataria del RTI incaricato di realizzare la Piattaforma) al CED del Ministero dei Trasporti (MIT). Ufficialmente quindi si conclude la prima fase di sviluppo e testing delle funzionalità core e si avvia la seconda fase della Piattaforma supportata nell'operatività da una Sala di Controllo Centrale in fase di sviluppo presso il MIT, dalla quale si arriveranno a gestire circa un milione di mezzi contemporaneamente.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Tuttavia, si evidenzia che allo stato attuale quanto previsto dalla Direttiva 40/2010, soprattutto per quanto riguarda i servizi di informazione di mobilità multimodale dei passeggeri che arrivano/partono dai porti, presenta uno scarso livello di attuazione.

DIRETTIVA 2010/65/UE

La Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri, ha abrogato la direttiva 2002/6/CE.

La direttiva si applica alle formalità di dichiarazione applicabili al trasporto marittimo per le navi in arrivo e in partenza da porti di paesi dell'Unione europea (UE). Ciascun paese UE deve adottare misure per assicurare che le formalità di dichiarazione nei propri porti siano richieste in modo armonizzato e coordinato. Il comandante o qualsiasi altra persona, debitamente abilitata dall'armatore della nave, deve notificare all'autorità nazionale competente, anteriormente all'ingresso in un porto UE, le informazioni previste dalle formalità di dichiarazione.

L'interfaccia unica rappresenta il luogo dove tutte le informazioni vengono dichiarate un'unica volta e messe a disposizione delle varie autorità competenti e dei paesi UE. I paesi UE devono provvedere a che le informazioni ricevute secondo le formalità di dichiarazione siano rese disponibili nei loro sistemi nazionali SafeSeaNet e metteranno a disposizione degli altri paesi UE tali informazioni attraverso lo stesso sistema SafeSeaNet.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE e che operano tra porti situati sul territorio doganale dell'UE, senza provenire, fare scalo o recarsi in un porto al di fuori dell'UE, sono esentate dal dovere di fornire le informazioni.

LE COMUNICAZIONI DELLA COMMISSIONE EUROPEA ED ALTRI PROVVEDIMENTI

All'inizio di Giugno 2017 la Commissione Juncker ha lanciato l'iniziativa "L'Europa in movimento" che si propone di modernizzare la mobilità e i trasporti a livello europeo attraverso una serie di misure volte a:

- "rendere il traffico più sicuro";
- incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi;
- ridurre le emissioni di CO2, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico; ridurre gli oneri burocratici per le imprese;
- combattere il fenomeno del lavoro nero e garantire ai lavoratori condizioni e tempi di riposo adeguati".

42

L'Europa in movimento prevede una prima serie di 8 proposte normative, il cosiddetto Pacchetto mobilità, riguardanti in modo specifico il trasporto su strada con l'obiettivo di migliorare il funzionamento del mercato del trasporto delle merci e le condizioni sociali e occupazionali dei lavoratori. Questa prima serie di proposte sarà integrata, anche nel 2018, da ulteriori proposte che si focalizzeranno su altri aspetti.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Si evidenziano nel dettaglio le prime 8 proposte presentate:

- 1) proposta di modifica della direttiva 62/1999 relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (cosiddetta direttiva Eurovignette);
- 2) proposta di direttiva sull'interoperabilità dei sistemi elettronici di pedaggio stradale;
- 3) proposta di modifica dei regolamenti 1071/2009 e 1072/2009 riguardanti, rispettivamente, le condizioni da rispettare per esercitare l'attività di autotrasporto e le norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada; si segnala che la proposta è volta a consentire un numero di operazioni illimitate di cabotaggio nell'arco di cinque giorni, modificando l'attuale limite di tre operazioni in sette giorni;
- 4) proposta di modifica della direttiva 1/2006 sull'uso dei veicoli in locazione senza conducente;
- 5) proposta di modifica della direttiva 22/2006 concernente disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada; in particolare la proposta interviene in materia del distacco considerando distaccati i conducenti che nell'arco di un mese presteranno servizio per almeno tre giorni in un altro Paese dell'Unione europea;
- 6) proposta di modifica dei regolamenti 165/2014 e 561/2006 concernenti, rispettivamente, il tachigrafo e i tempi di guida e di riposo; in particolare la proposta





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

in esame prevede che i riposi settimanali obbligatori degli autisti non potranno essere usufruiti a bordo del veicolo bensì in un luogo adeguato;

7) proposta di regolamento delegato che integra la direttiva 40/2010 concernente i sistemi di trasporto intelligente;

8) proposta di regolamento sul monitoraggio e la segnalazione delle emissioni di CO2 e del consumo di carburante dei nuovi veicoli pesanti.

di interesse per il progetto sono, inoltre, le comunicazioni:

- Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio «Attuazione della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto» COM(2014) 642 final del 21.10.2014.
- Comunicazione della Commissione sull'attuazione della direttiva sui servizi. Un partenariato per una nuova crescita nel settore dei servizi. 2012-2015 COM(2012) 261 DEF. ;
- Comunicazione della Commissione - EUROPA 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva COM(2010) 2020;
- Comunicazione della Commissione relativa a un progetto di tabella di marcia per la creazione di un sistema comune per la condivisione delle informazioni (CISE) ai fini della sorveglianza del settore marittimo dell'UE. COM(2010) 584 def.;

44



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Comunicazione della Commissione «Un'agenda digitale europea» COM(2010) 245 def./2;
- Comunicazione della Commissione “Verso l'integrazione della sorveglianza marittima: un sistema comune per la condivisione delle informazioni sul settore marittimo dell'UE” COM(2009) 538 def. ;
- Comunicazione e piano d'azione, del 21 gennaio 2009, nella prospettiva della creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere COM(2009) 10 def.;
- Comunicazione della Commissione “su una politica europea dei porti” COM (2007)616 def. ;





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LA TELEMATIZZAZIONE DEI PORTI SECONDO L'ITALIA

IL DECRETO CRESCITA 2.0 - D.L. 18 OTTOBRE 2012 NR. 179

La Direttiva ITS, come la 65/2010, è stata recepita nell'ambito del Decreto-Legge del 18 Ottobre 2012 n. 179 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" (Art. 8 "Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto") convertito poi nella Legge del 17 Dicembre 2012 n. 221

Ai fini del presente lavoro si riportano alcuni commi dell'art. 8 "Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto" del d.l. 18 ottobre, 2012 nr. 179.

La legge prevede che *ai fini del recepimento della direttiva 2010/40/Ue del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, recante «Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto», e considerata la necessità di ottemperare tempestivamente agli obblighi recati dalla direttiva medesima, sono stabiliti i seguenti settori di intervento costituenti obiettivi prioritari per la diffusione e l'utilizzo, in modo coordinato e coerente, di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale:*

- a) uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;*
- b) continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;*
- c) applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto;*



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

d) collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto.

Sono inoltre previsti dalla medesima norma:

a) la predisposizione di servizi di informazione sulla mobilità' multimodale;

b) la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;

c) la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;

d) la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.

Gli enti proprietari e i gestori di infrastrutture, di aree di sosta e di servizio e di nodi intermodali sul territorio nazionale devono essere in possesso di una banca dati relativa all'infrastruttura e al servizio di propria competenza, da tenere costantemente aggiornata e consultabile, nei limiti eventualmente previsti, come dati di tipo aperto.

47

Ai fini dell'attuazione della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE, considerata la necessità di ottemperare tempestivamente agli obblighi recati dalla direttiva medesima, allo scopo di semplificare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi con l'inoltro in formato elettronico delle informazioni e la razionalizzazione dei dati e delle dichiarazioni da rendersi dalle navi, in arrivo o in partenza dai porti nazionali, che svolgono traffico di cabotaggio o internazionale



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

nell'ambito dell'Unione europea ovvero provengono o sono dirette in porti situati al di fuori dell'UE, le procedure amministrative correlate all'arrivo ed alla partenza si svolgono con il ricorso ai seguenti sistemi:

*a) **SafeSeaNet**: sistema dell'Unione europea per lo scambio di dati marittimi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera t-bis, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni;*

*b) **PMIS**, Port management Information System: sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività portuali di cui all'articolo 14-bis del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni. Devono comunque essere assicurati la semplificazione delle procedure ed appropriati livelli di interoperatività tra i diversi sistemi pubblici che operano nell'ambito logistico trasportistico, secondo quanto indicato al comma 13. Dall'applicazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica²²*

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze, saranno definite le modalità per la trasmissione elettronica dei dati di cui ai formulari FAL con l'implementazione dell'interfaccia unica costituita dal sistema PMIS, assicurando l'interoperabilità dei dati immessi nel sistema PMIS con il Safe Sea Net, e con il Sistema informativo delle dogane, per quanto riguarda gli aspetti di competenza doganale, e la piena accessibilità delle informazioni alle altre autorità

²² L'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci ha testato e sperimentato con il Comando generale delle Capitanerie di Porto il Sistema di interconnessione, tutt'oggi attivo, seppur con diversi e più sicuri sistemi di interconnessione. Referente del



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

competenti, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni, oltre che agli Stati membri dell'Unione europea.
L'interoperatività va altresì assicurata rispetto alle piattaforme realizzate dalle Autorità portuali per il miglior espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo.

Il testo normativo, diversamente dal D.l. iniziale, prevede, in più punti, una partecipazione attiva dell'Autorità di Sistema Portuale nel procedimento di telematizzazione del porto. La norma prevede, inoltre, l'emanazione di alcuni decreti attuativi da parte dei Ministeri competenti. Alcuni, già emanati, non fanno che confermare il ruolo fondamentale di unione dei sistemi terrestri e marittimi (Direttive 40/2010 e 65/2010) che dovranno svolgere i PCS delle AdSP in collaborazione con UIRNET (D.M. 06/12/2012 per la partecipazione delle Autorità portuali al Capitale sociale di UIRNET – D.M. 01/12/2013 sulla Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia)

49

E' evidente che il progetto di telematizzazione portuale, previsto dal Mobimart, voluto dall'unione Europea, che ha approvato e finanziato il progetto stesso, arriva in un momento strategicamente importante.

Si deve rilevare tuttavia che DECRETO LEGISLATIVO 4 agosto 2016, n. 169 Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, ha inserito il comma 15 bis all'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221. ***“Le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale che operano tra porti situati nel territorio doganale dell'Unione europea, quando non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalita' di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo ne' vi si recano, sono esentate dall'obbligo di trasmissione dei formulari IMO FAL numeri 3, 4 e 6. Le medesime navi che dichiarano nel formulario IMO FAL numero 1 di non trasportare merci pericolose sono esentate dalla presentazione del formulario IMO FAL numero 7.».***

50

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

L'adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è prevista dall'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 “Sblocca Italia” al fine “di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”. Il Piano è stato approvato dal Consiglio dei Ministri nel luglio 2015.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Il piano prevede che:

- *lo sviluppo di un impianto integrato di comunicazione a servizio dello scambio di merci al consumo potrà, inoltre, essere supportato tramite la piattaforma UIRNET ed, eventualmente, da altre di interesse generale;*
- i Port Community System (PCS) sono presenti solo in alcune realtà portuali e laddove presenti hanno comunque un grado di maturità disomogeneo (prevalentemente concentrati sul trasporto containerizzato), in quanto ciascuna realtà ha implementato processi e servizi secondo le esigenze specifiche della stessa, senza una logica di opportuna centralizzazione, che deve essere garantita dal Ministero in una logica di supporto funzionale centralizzato attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale.

51

In particolare la scheda dell'obiettivo 6 - **Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana** – prevede, per quanto di diretto interesse nel presente lavoro:

6.1 Digitalizzazione della catena logistica attraverso:

- definizione di misure e di un tavolo di coordinamento presso il MIT per definire la *governance* e migliorare significativamente integrazione, interazione e interoperabilità tra i molteplici sistemi informativi istituzionali già operanti e ad oggi non completamente integrati (es. PMIS, AIDA, i PCS, PNL, PIC, PIL, Sistri, PAT, RVMS), e per migliorare efficacia e penetrazione dell'offerta tecnologica dedicata alla *Business Community* a supporto dell'intera catena del trasporto e della logistica.
- realizzazione di un'architettura modulare cooperativa che permetta di integrare informazioni e servizi relativi al trasporto su gomma e intermodalità (PLN - UIRNet), alla gestione e controllo dei rifiuti (SISTRI - MATT), al trasporto ferroviario di merci (PIL/PIC - FS Italiane), al trasporto sulle vie del mare (PMIS – Comunità Portuali), alla gestione dei nodi (PLN, PCS, PIL) e al trasporto aereo (DG-Trasp. Aereo), con l'obiettivo di disporre di un



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- network* di servizi integrati secondo il principio della co-modalità e dell'intermodalità, nonché di coordinare misure d'intervento attraverso il monitoraggio e la valutazione degli effetti sui trasporti, sull'ambiente, sulla sicurezza e sull'efficienza del sistema logistico.
- sostegno alla integrazione dei sistemi, incrementando nelle successive versioni i sistemi o le parti di essi che rispondano ai requisiti dell'Architettura europea Karen o italiana, messa a punto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ARTIST.
 - promozione e investimenti in iniziative (anche sulla scorta delle applicazioni in corso e delle azioni pilota già in essere in alcune realtà italiane) che supportino e, in alcuni casi abilitino, lo snellimento burocratico delle procedure amministrative connesse al trasporto e alla logistica;
 - implementazione di sistemi per il monitoraggio delle merci pericolose e dei rifiuti speciali e dell'accesso dei passeggeri, con varchi per regolamentarne l'accesso e sistemi di *counting*.

52

6.4 Al fine di incentivare un approccio uniforme nel settore dell'informatizzazione della logistica, saranno poste in essere **misure legislative atte a consolidare la diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale**, che, a tal fine, dovrà essere data in concessione gratuita per 2 anni e dovrà essere pertanto utilizzata da tutte le Autorità di Sistema Portuale. In considerazione della gratuità prevista per il primo biennio, ed a garanzia del Gestore della PLN – da individuarsi con gara-, per garantire i costi di gestione, di manutenzione e di efficientamento tecnologico della Piattaforma stessa, il Ministero si impegnerà al reperimento di fonti di finanziamento alternative (ordinarie e/o comunitarie) per quel biennio, anche al fine di assicurare la sostenibilità del Piano Economico e Finanziario dell'individuando Gestore della PLN.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

IL DECRETO ITS DEL 1° FEBBRAIO 2013

Il Decreto ITS del 1° Febbraio 2013 sulla “Diffusione dei Sistemi Intelligenti in Italia”, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 26 Marzo 2013 da parte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con i Ministeri della Ricerca e degli Interni a seguito del recepimento della Direttiva ITS, rappresenta il quadro normativo nazionale per gli ITS

CONNETTERE L'ITALIA

Connettere l'Italia rappresenta il quadro strategico e programmatico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si avvale del supporto della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza. La parte telematica, come da normativa Europea, fa la parte del leone nel progetto, non solo infrastrutture fisiche ma anche infrastrutture telematiche come previsto nel Regolamento (UE) 1315/2013 sulle reti TEN-T²³.

Con l'elenco delle 108 opere prioritarie, Connettere l'Italia rappresenta l'allegato del Ministero al Def 2017.

La missione del MIT si riassume in 10 parole chiave che sono alla base delle strategie messe in atto per affrontare le nuove sfide e raggiungere i quattro obiettivi prefissati:

- Accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo

²³ In particolare Cfr. http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2017-07/connettere%20italia_Vito_Mauro_0.pdf. In generale Cfr. <http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/connettere-litalia-introduzione>



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Mobilità sostenibile e sicura
- Qualità della vita e competitività delle aree urbane e metropolitane
- Sostegno alle politiche industriali di filiera

Quattro sono anche le strategie individuate, trasversali agli obiettivi:

1. Infrastrutture utili, snelle e condivise
2. Integrazione modale e intermodalità
3. Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente
4. Sviluppo urbano sostenibile

54

IL SISTEMA PMIS

Ai sensi della Legge 221/2012 art.8 commi da 10 a 17 di attuazione della Direttiva 2010/65/Ue, il sistema PMIS (Port Management Information System) rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani (National Maritime Single Window). L'interfaccia unica costituita dal PMIS deve assicurare l'interoperabilità con il sistema SafeSeaNet, il sistema informativo delle Dogane e con le **piattaforme realizzate dalle Autorità di Sistema Portuale per il migliore espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo.**

Il PMIS (Port Management Information System - prodotto dalla Leonardo S.p.A.) viene utilizzato dal personale delle Capitanerie di porto. Il PMIS può essere suddiviso in tre macro aree funzionali che sono:



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

1. Anagrafiche
2. Controllo del traffico marittimo
3. Procedure amministrative

Alla macro area **Anagrafica** appartengono le funzioni di gestione dei dati anagrafici e di configurazione del porto.

Alla macro area di **Controllo** appartengono le funzioni per la supervisione del traffico all'interno del porto,

- Archiviazione dei movimenti effettuati dalle navi all'interno del porto e in rada
- Presentazione della posizione delle navi in una mappa elettronica del porto in tempo reale, in una situazione passata e in una situazione futura prevista
- Presentazione di immagini riprese da telecamere
- Gestione di emergenze ed infrazioni
- Gestione degli ship reporting ed in particolare ADRIREP

Alla macro area delle **Procedure Amministrative** appartengono le funzioni per la gestione delle pratiche di arrivo e partenza nave possono essere riassunte nei seguenti punti:

- Gestione del viaggio nave
- Gestione delle Domande di Accosto e redazione del Piano Accosti
- Gestione dei certificati e delle note informative da presentare in Capitaneria
- Gestione delle dichiarazioni di merci pericolose a bordo nave
- Gestione delle merci pericolose lato terra
- Gestione dei rifiuti solidi

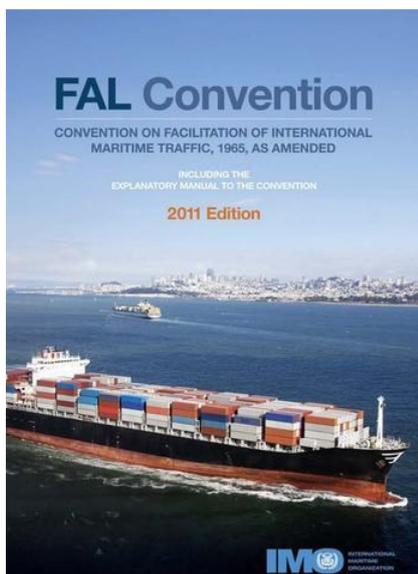


Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



- Integrazione delle funzionalità di firma digitale, archiviazione dei documenti e protocollo unico
- Funzioni per lo svolgimento delle attività richieste dal Memorandum di Parigi (PSC)
- Funzioni di interfaccia con i sistemi SIGEMAR (Sistema Gente di Mare) e BDN (Banca Dati del Naviglio)
- Gestione Manifesto Doganale
- Funzioni per le “Autostrade del Mare”
- Sintesi dei dati storici in stampati di riepilogo e di dettaglio
- Servizi B2B, cioè comunicazione e integrazione tra i servizi forniti dal PMIS e eventuali applicazioni di operatori commerciali .
- Funzioni di interfaccia con altri PMIS per lo scambio di dati e documenti.
- Funzioni di interfaccia con il sottosistema MASM

In particolare oggi la versione 8 del programma si basa sulla gestione delle formalità dei moduli FAL dell'IMO



- FAL 1 IMO General Declaration
- FAL 2 Cargo Declaration
- FAL 3 Ship's Shores Declaration
- FAL 4 Crew's Effects Declaration
- FAL 5 Crew List
- FAL 6 Passenger List
- FAL 7 Dangerous Goods
- Security





○ Waste

ISTANZE	FORMALITA'	FAL1	FAL2	FAL3	FAL4	FAL5	FAL6	FAL7	Security	Waste
	General	Cargo	Stores	Effects	Crew	Pax	DG			
ISPS						A	A	A	A	
Nota di Arrivo		A	A	A	A	A	A	A		
Nota di Partenza		P	P	P	P	P	P	P		
Rivisto Partire		P	P	P	P	P	P	P		
MP colli sbarco								A		
MP colli sbarco per trasbordo								A		
MP colli transito								A		
MP colli imbarco								P		
MP colli imbarco da trasbordo								P		
Comunicazione Marpol sbarco + transito + vuote								A		
MP rinfuse liquide sbarco + transito + vuote								A		
MP rinfuse solide sbarco								A		
MP rinfuse gassose sbarco								A		
MP rinfuse liquide imbarco + transito + vuote								P		
Comunicazione Marpol imbarco + transito + vuote								P		
MP rinfuse solide imbarco								P		
MP rinfuse gassose imbarco								P		
Rifiuti										A
FAL di Arrivo può essere allegato all'istanza	A									
FAL di Partenza può essere allegato all'istanza	P									
Formalità di Arrivo parte integrante dell'istanza	A									
Formalità di Partenza parte integrante dell'istanza	P									

Il FAL 2, oggi, prende i dati in interoperabilità con il Sistema Doganale, ottimo per le importazioni esportazioni, ma presenta l'evidente rischio per i traffici comunitari di non presentare alcuna valorizzazione.

Il formulario FAL n. 6, elenco dei passeggeri, reca, per i passeggeri che non siano cittadini di Stati membri dell'Unione europea, gli estremi dei documenti di identità validi per l'ingresso nel territorio dello Stato. Come già evidenziato nella precedente parte relativa alla direttiva 65/2010 del presente documento Le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale che operano tra porti situati nel territorio doganale dell'Unione europea, quando non provengono





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo né vi si recano, **sono esentate dall'obbligo di trasmissione dei formulari IMO FAL numeri 3, 4 e 6.** Le medesime navi che dichiarano nel formulario IMO FAL numero 1 di non trasportare merci pericolose sono esentate dalla presentazione del formulario IMO FAL numero 7. E' ben evidente che in ambito comunitario le informazioni disponibili sono più ridotte, di fatto le informazioni sui passeggeri in ambito comunitario, potrebbero essere del tutto assenti.

Questo, enorme, problema è stato finalmente affrontato dall'Unione Europea che come abbiamo visto, da un lato richiede, normativamente, proprio per i passeggeri, un sistema che consenta un facile interscambio tra modalità di trasporto dall'altro, sempre normativamente, nasconde completamente i passeggeri nei sistemi telematici europei del trasporto marittimo, creando un buco informativo che tende a vanificare qualsiasi sforzo delle Autorità di sistema portuale e comunque dei gestori dei nodi portuali. Bisogna evidenziare, tuttavia, che la modifica della Direttiva parte da una esigenza di sicurezza, ma non espressamente di security (come recentemente dimostrato dal PCS di BARI che registra i passeggeri in base ad una ordinanza locale di Security²⁴) e nemmeno dalla

²⁴ Repubblica BARI 26 luglio 2016 - **Porto di Bari, una pista porta alla strage di Nizza: giro di vite sui controlli per le partenze estivi.**

La donna di origini albanesi arrestata in Francia con l'accusa di aver fornito le armi all'attentatore era passata dal capoluogo pugliese. In azione un sistema informatico di controllo unico in Italia.

Il transito al porto di Bari di Salah, l'autore degli attentati del novembre scorso a Parigi, il primo e il 5 agosto 2015, è stato ricostruito proprio grazie al sistema Gaia, collegato con le centrali operative delle forze di polizia.

Nel cervellone, in tempo reale, vengono immagazzinati i dati dei passeggeri che effettuano il check-in nelle agenzie marittime e ai quali viene consegnata una security card. Un codice a barre permette di fatto di identificare e di tracciare chi ha acquistato il viaggio. Qualora un investigatore volesse verificare se un sospettato stia per imbarcarsi su uno dei traghetti fermi a Bari può farlo, collegandosi al sistema che rileva anche il numero di targa delle auto. In una sezione denominata 'Alert' le forze di polizia possono inserire i nomi dei latitanti o dei ricercati: il passaggio di questi ultimi al porto di Bari sarà segnalato in tempo reale. La procedura



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

presa di coscienza dell'esigenza dei gestori delle infrastrutture portuali ed i fornitori dei servizi di trasporto nelle altre modalità di conoscere le principali informazioni sul traffico in arrivo/partenza per predisporre i propri servizi.

Con la DIRETTIVA (UE) 2017/2109 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 novembre 2017 è stata modificata la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri.

La Direttiva evidenzia che *la raccolta, la trasmissione e la condivisione dei dati riguardanti le navi sono state rese possibili, semplificate e armonizzate dall'interfaccia unica nazionale di cui alla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e dal sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) di cui alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*. *Le informazioni relative alle persone a bordo richieste dalla direttiva 98/41/CE dovrebbero pertanto essere dichiarate nell'interfaccia unica nazionale, che consente i risultati del controllo dell'adeguatezza del programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione (REFIT) e l'esperienza acquisita nel corso dell'attuazione della direttiva 98/41/CE **hanno rivelato che le informazioni sulle persone presenti a bordo non sempre sono facilmente accessibili alle autorità competenti quando queste ne hanno bisogno. Al fine di affrontare questa situazione, gli attuali requisiti della direttiva 98/41/CE dovrebbero essere allineati***

59

consente di fatto di realizzare un archivio di chi, in entrata, è transitato al porto di Bari e quindi di ricostruire i movimenti di soggetti sospetti.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa di Gallura



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

con gli obblighi di comunicazione dei dati per via elettronica, determinando una maggiore efficienza. La digitalizzazione consentirà inoltre di facilitare l'accesso alle informazioni relative a un numero significativo di passeggeri in caso di emergenza o in seguito a un incidente in mare all'autorità competente di accedere prontamente ai dati in caso di emergenza o in seguito ad un incidente in mare. Il numero di persone a bordo dovrebbe essere dichiarato nell'interfaccia unica nazionale usando mezzi tecnici adeguati, che dovrebbero essere lasciati alla discrezionalità degli Stati membri. In alternativa, tale numero dovrebbe essere dichiarato all'autorità designata per mezzo del sistema di identificazione automatica.

La direttiva dovrà essere recepita entro 21 dicembre 2019. L'inserimento dei nuovi dati²⁵ nell'interfaccia unica può avere un periodo transitorio di 6 anni a partire dal 20/12/2017. In tale periodo i dati dovranno essere resi disponibili dalla compagnia in caso di incidente e o di richiesta, ma non inseriti in automatico nel sistema, nel nostro caso, il PMIS. Tale termine appare del tutto eccessivo se si considerato che già oggi i sistemi telematici europei sono già funzionanti a ricevere gran parte dei dati richiesti per gli arrivi/partenze extra UE in conformità al modulo FAL 6 dell'IMO.

²⁵ Allorché una nave da passeggeri parte da un porto situato in uno Stato membro per effettuare un viaggio la cui distanza dal punto di partenza al porto di scalo successivo superi venti miglia, sono registrate le seguenti informazioni: — cognome, nome, genere, nazionalità e data di nascita delle persone a bordo; — cure e assistenza speciali che possono essere necessarie in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero; — se lo Stato membro decide in tal senso, un numero di contatto in caso di emergenza, se richiesto dal passeggero. 2. Le informazioni elencate nel paragrafo 1 sono raccolte prima della partenza della nave da passeggeri e dichiarate nell'interfaccia unica istituita a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE alla partenza della nave, ma in ogni caso non oltre 15 minuti dopo la sua partenza.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

alla normativa vigente in ambito UE ed ogni altra informazione da rendersi in ottemperanza ad altre disposizioni legislative o regolamentari di carattere speciale. Prima della partenza, il comandante della nave inoltra all'autorità marittima una dichiarazione integrativa relativa all'avvenuto adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, contrattuale e statistico.

LA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE E UIRNET

Il soggetto attuatore unico è la società UIRNet S.p.A., ai sensi dell'articolo 61- bis del decreto-legge n. 1 del 2012. UIRNet è una società per azioni costituita in data 9 settembre 2005, per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, definito nel decreto ministeriale infrastrutture 18T del 20 giugno 2005. La Piattaforma è stata estesa ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche.

62

DXC Technology (già HPE Services Italia) si è aggiudicata la gara indetta da UIRnet per la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale (l'aggiudicazione è pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale – GU 5 Serie Speciale – Contratti Pubblici n.150 del 28.12.2016. Il 28 gennaio 2017 è stato firmato il contratto che dà l'avvio alla concessione ventennale. Il 23 giugno 2017 è stata costituita Logistica Digitale Srl, la società che gestirà le operazioni ed i servizi per tutta la durata della Concessione. La società sarà partecipata da DXC per l'80%, Vitrociset Spa 10% e Fai Service 10%.

UIRNet è nata per razionalizzare e digitalizzare il sistema logistico nazionale, attraverso la creazione di una piattaforma digitale in grado di assicurare e gestire l'interconnessione dei nodi di interscambio modale (porti, interporti, centri merci,



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

piastre logistiche), migliorando la sicurezza del trasporto merci. Tra le ultime attività del progetto di UIRNet della Piattaforma Logistica Nazionale, il passaggio della Banca dati nel CED (Centro elaborazione dati) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per la realizzazione dei PCS Portuali UIRNET ed Assoporti Servizi si stanno muovendo assieme²⁷. ASSOPORTI/Assoporti Servizi ha ricevuto mandato dalle AdSP, in accordo con il MIT e con il supporto di UIRNet –di predisporre il Modello Concettuale di PCS (Port Community System) ed il relativo Documento Tecnico per la progettazione e sviluppo del Modello Unico di PCS (MUPCS). MUPCS che - in una logica di contenimento dei costi - ha come scopo principale di accelerare il processo di digitalizzazione dei Porti e del trasporto marittimo/portuale ed intermodale.

63

Detta iniziativa - **nel rispetto ed utilizzo dei sistemi esistenti** – prevede la dotazione dei PCS nei 15 Porti sede di AdSP e negli scali Amministrati dalle AdSP stesse, fino al raggiungimento totale dei 57 porti previsti dal D.lgs 169/2016.

Il PCS é previsto formato da due parti interdipendenti: una parte Operativa ed una Istituzionale. La parte Operativa è quella più strettamente legata alla Piattaforma Logistica Nazionale, quella istituzionale è quella più legata alle attività proprie dell’Autorità portuale ed è quella che si presta maggiormente alla progettazione, realizzazione e controllo da parte delle AdSP, soprattutto per quanto riguarda la parte passeggeri che pur essendo presente nei modelli proposti non pare svilupparsi nel senso di una integrazione efficace con tutti gli altri modi di trasporto.

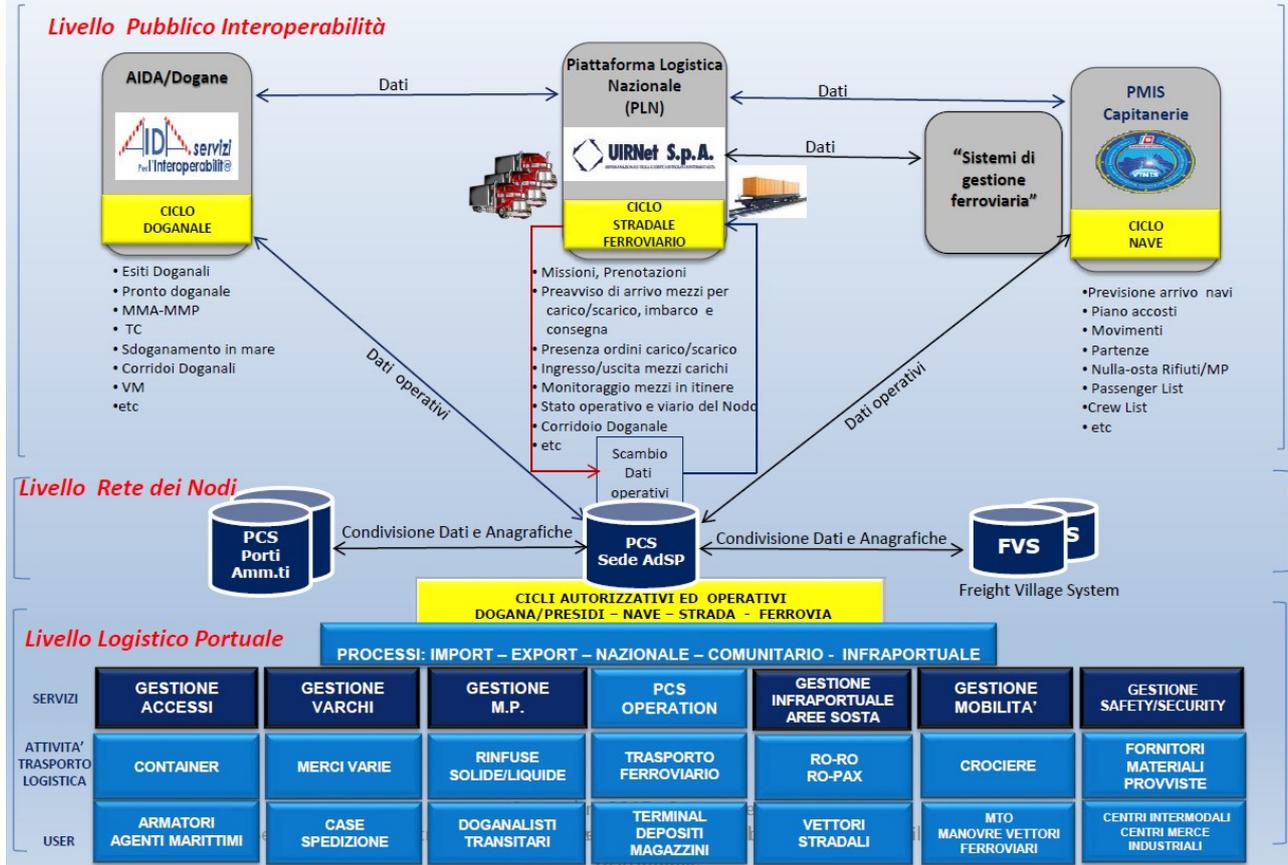
²⁷ Cfr. MED SECURITY SUMMIT «Open Session» Port Community System (PCS) Strumento per la sicurezza dei Porti. Slides presentate da Francesco Mariani . Segretario Generale Assoporti. Genova 28 Giugno 2017.

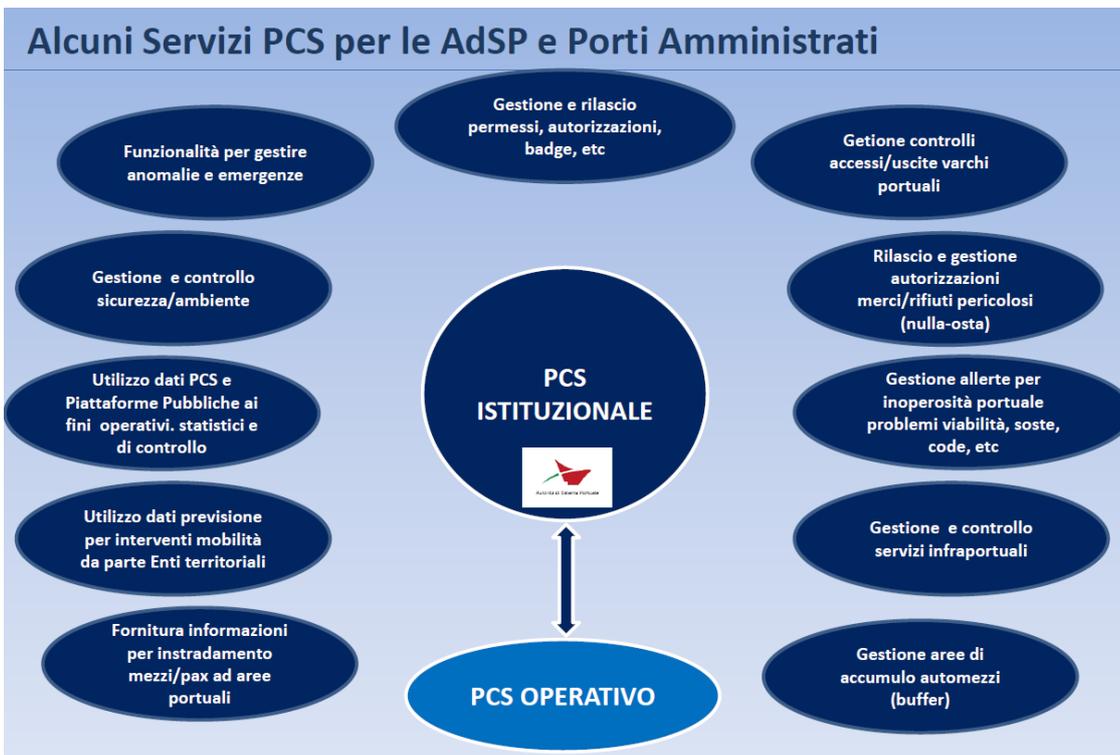
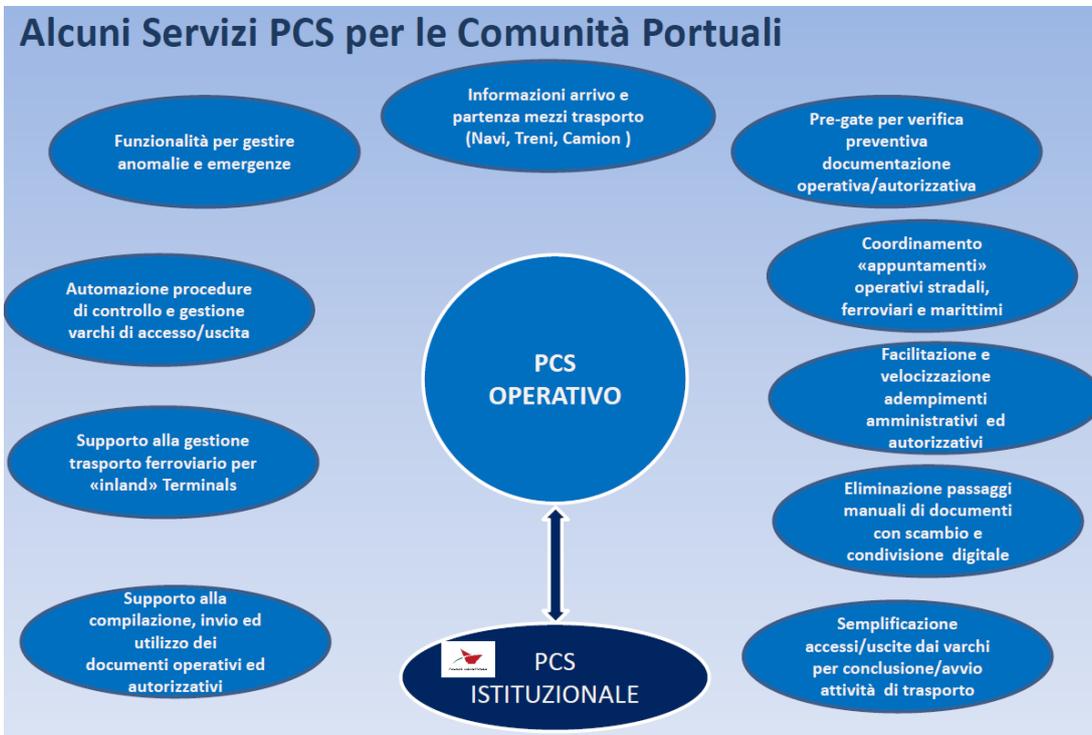


Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Attori, ruoli e cooperazione del progetto MUPCS







Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Recentemente nella Riunione generale di Assoporti, del Dicembre 2017, il Presidente AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, Daniele Rossi, ha fatto il punto sullo stato di fatto del Modello Unico di PCS.

Secondo Rossi l'iniziativa MUPCS potrà:

- 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;
- 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;
- usufruire in maniera semplificata di una serie di servizi connessi alla PLN che, integrandosi con quelli propri del MUPCS arricchiranno la 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.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LA LEGGE 84/1994 E S.M.I. – IL RUOLO DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE NEI PORTI. I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

Il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il decreto legislativo n. 169 del 2016 (GU 31 agosto 2016), di riordino delle Autorità portuali, che vede la creazione di 15 nuove Autorità di sistema portuale (AdSP) in luogo delle preesistenti 24 Autorità Portuali. Il nuovo sistema di governance prevede che i 57 porti di rilievo nazionale saranno coordinati da 15 Autorità di sistema portuale, cui viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale. Per garantire la coerenza con la strategia nazionale si prevede l'istituzione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP.

67

Ciascuna Autorità di Sistema Portuale è guidata da un board, il "Comitato di gestione", composto mediamente da 3 a 5 soggetti, con il ruolo di decisore pubblico istituzionale, guidato da un Presidente manager, con "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale", scelto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con le Regioni interessate. In seguito alla call del Ministero delle infrastrutture e trasporti per l'incarico di Presidente delle 15 Autorità di Sistema Portuale, sono pervenute al Ministero 334 manifestazioni di interesse.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa di Gallura



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

I rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte, invece, degli "Organismi di partenariato della Risorsa Mare" con funzioni consultive: potranno partecipare al processo decisionale, ma non potranno più votare atti amministrativi.

Per la semplificazione dei procedimenti amministrativi il decreto n. 169 ha previsto poi l'istituzione, all'interno dei porti di due sportelli: lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce (non gestito dalla AdSP) e lo Sportello Unico Amministrativo (gestito dalla AdSP) per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali. Altre norme riguardano semplificazioni per le modalità di imbarco e sbarco passeggeri e misure di snellimento delle procedure e innovazione amministrativa per l'adozione dei Piani Regolatori Portuali.

Le 15 autorità di Sistema Portuale sono le seguenti:

68

- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Porti di Genova, Savona e Vado Ligure);
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (Porti di La Spezia e Marina di Carrara);
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo);
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta);
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia);
- Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto (Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo); Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria);



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa di Gallura



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Autorita' di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna (Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale));
- Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani);
- Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (Porti di Augusta e Catania);
- Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli);
- Autorita' di Sistema Portuale del Mar Ionio (Porto di Taranto);
- Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona);
- Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale (Porto di Ravenna);
- Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia);
- Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (Porto di Trieste).

69

L'AdSP nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), 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, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali;
- d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
- f) promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

70

La complessa articolazione delle funzioni attribuite già di per sé costituisce riprova della rilevanza del ruolo che tale ente ha assunto, e mantiene, nell'ambito delle infrastrutture portuali e fa comprendere l'ampio dibattito che, fin dalla sua nascita, ha accompagnato lo sviluppo di questo ente proprio in rapporto all'attribuzione di incisive funzioni destinate a coordinare gli scenari delle più importanti realtà portuali.

Le funzioni svolte

La complessa struttura organizzativa sopra accennata e le molteplici funzioni attribuite all'Autorità di Sistema Portuale inducono inevitabilmente ad alcune



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

riflessioni in merito all'estendersi delle sue attribuzioni nell'ambito del contesto operativo di riferimento interessato da recenti ampliamenti.

Basti pensare che ad essa oggi sono riservate funzioni e poteri quali: pianificazione e controllo delle concessioni di aree e banchine portuali; rimozione di merci e materiali su aree portuali; regolamentazione e vigilanza delle operazioni di imbarco e sbarco; determinazioni in tema di lavoro portuale; riscossione e gestione delle varie entrate, tra cui i proventi delle autorizzazioni, delle concessioni e delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, dei diritti di porto; mantenimento dei fondali. Compiti che comportano e comporteranno ancora più in futuro difficoltà d'ordine operativo e gestionale per le attuali strutture operative che dovranno non solo amministrare anche le nuove e, nel caso della Sardegna, lontane strutture portuali ma anche realizzare lo sportello unico amministrativo.

71

Il ruolo dell'Autorità di Sistema Portuale si rivela ancor più complesso se si considerano le delicate interrelazioni esistenti tra la stessa e l'Autorità Marittima che è chiamata a svolgere la propria attività anche nell'ambito di quegli stessi porti in cui è creata l'Autorità di Sistema Portuale.

Secondo la Legge n. 84/1994 spettano infatti all'Autorità Marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali nonché le funzioni non devolute all'Autorità di Sistema Portuale: il che già di per sé, in talune ipotesi, può rendere abbastanza difficile l'individuazione degli effettivi campi di competenza delle due Autorità. Numerosi sono quindi gli interrogativi che nel tempo si sono venuti a porre in rapporto all'estensione ed alla diversificazione



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa di Gallura



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

delle funzioni svolte da entrambi gli enti ed alle inevitabili difficoltà di raccordo.²⁸ Anche per questo motivo l'informatizzazione dei porti ha presentato notevoli difficoltà.

I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

L'espressione "Servizi di interesse generale" riguarda quei servizi, forniti dietro retribuzione o meno, considerati di interesse generale dalle autorità pubbliche e soggetti, quindi, a specifici obblighi inerenti il pubblico servizio. Questa espressione non è presente nel Trattato dell'Unione, ma è derivata dalla prassi comunitaria, dall'espressione "servizi di interesse economico generale", che, invece, è menzionata dallo stesso.

Quest'ultima, l'espressione di "Servizi di interesse economico generale" è utilizzata nel trattato²⁹ agli artt. 14 e 106.2 e designa i servizi di natura economica, forniti dietro retribuzione, i quali, in virtù dell'interesse generale della missione che questi assolvono, sono assoggettati dagli Stati membri a specifici obblighi di servizio pubblico. Questo concetto di servizi di interesse economico generale riguarda, in particolare, alcuni servizi forniti dalle grandi industrie di rete quali i trasporti, i servizi postali, l'energia (elettricità, gas...) e le comunicazioni. Tuttavia, il termine si estende

72

²⁸ Tratto, in parte, da GIORGIA M. BOI - L'Autorità marittima e l'Autorità portuale in Rivista di Diritto dell'Economia dei Trasporti e dell'Ambiente 2009.

²⁹ Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

anche a qualsiasi altra attività economica purché soggetta ad obblighi di servizio pubblico³⁰.

Il compito dato dal legislatore alle Autorità di Sistema portuale al riguardo è importantissimo, infatti l' art. 6, comma 4 lettera c) della legge 84/1994 prevede:

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione....³¹

I SERVIZI DI INTERESSE “ECONOMICO” GENERALE DA RENDERE NEI PORTI.

Il D.M. 14/11/1994 identifica, o meglio dire identificava³², i servizi di interesse generale nei porti, di cui all'art. 6, comma 1, lettera c), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale:

A) Servizi di illuminazione.

Tali servizi riguardano la gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni, nonché la distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle unità navali.

B) Servizi di pulizia e raccolta rifiuti.

³⁰ Vedasi , inoltre: COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Una disciplina di qualità per i servizi di interesse generale in Europa, COM(2011) 900 definitivo del 20.12.2011;

³¹ Vedi nota successiva.

³² Il correttivo porti approvato dal C.d.M. a dicembre 2017 abroga il decreto di Identificazione dei servizi di interesse generale.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Pulizia, raccolta dei rifiuti e sversamento a discarica relativa agli spazi, ai locali e alle infrastrutture comuni e presso i soggetti terzi (concessionari, utenti, imprese portuali, navi). Derattizzazione, disinfestazione e simili. Gestione della rete fognaria. Pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali.

C) Servizio idrico.

Gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni. Fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari ed agli utenti.

D) Servizi di manutenzione e riparazione.

Tali servizi sono riferiti ai beni, agli impianti, ai sistemi tecnici e tecnologici, ai mezzi meccanici oggetto di concessione, di proprietà, ovvero utilizzati da soggetti operanti in porto.

E) Stazioni marittime passeggeri.

Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri.

F) Servizi informatici e telematici.

Fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, alla utenza e, più in generale, ai servizi marittimi.

G) Servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto.

Gestione di parcheggi, accosti attrezzati, bacini di carenaggio per il settore industriale; gestione di parcheggi attrezzati e strutture di supporto all'autotrasporto ed agli altri operatori ed utenti del settore commerciale.

Il D.M. 4/04/1996, successivamente, ha **incluso il servizio ferroviario** svolto nei porti tra i servizi di interesse generale.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

La competenza decisionale in materia dei servizi di Interesse Generale è del Comitato portuale, ai sensi del combinato degli art. 9, comma 3, lett. e), art. 6, comma 6 e art. 6, comma 1, lettere b) e c).

I SERVIZI INFORMATICI E TELEMATICI

Nonostante i dubbi espressi in dottrina³³, anche su tale individuazione, appariva ed appare logica, in una visione di prospettiva, confermata dalle puntuali discipline normative di origine comunitarie, la loro inclusione tra i servizi di interesse Generale. Non si parla di servizi simili al collegamento ad internet o di altri servizi di accesso a reti universali. Si tratta invece di servizi telematici svolti per il miglior funzionamento del porto e di servizi telematici a servizio degli operatori e dello shipping nell'ottica della "single windows" tanto richiesta dall'Unione Europea.

Purtroppo le resistenze degli operatori portuali, che non gradiscono alcun controllo telematico, hanno, di fatto, ritardato lo sviluppo tale importantissimo servizio che può, da solo, rivoluzionare l'operatività dei nostri porti.

Con la cancellazione del decreto di individuazione dei servizi di interesse generale dei porti, nulla cambia ai fini della "telematizzazione dei porti" in quanto la normativa primaria nazionale ed europea individua attività ed attori del processo, seppur non affidando in maniera diretta ed esclusiva alle Autorità di Sistema Portuale il processo di digitalizzazione del nodo portuale.

³³ Cfr. Tito Vespasiani – Le attività economiche nei porti – Master Edizioni, 2005 – pag. 331;





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

STATO DELL'ARTE ED IPOTESI DI SVILUPPO DEL PORT COMMUNITY SYSTEM DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

L'analisi precedente analizza il tessuto normativo di riferimento nel quale si colloca il progetto e mostra le evidenti criticità di una totale assenza di informazioni, in tempo reale, verso l'Autorità di Sistema portuale ed una scarsa ed inaffidabile produzione statistica che impedisce di programmare, partendo dalla esatta conoscenza dei fenomeni, lo sviluppo dei porti.

Si darà conto nello sviluppo del progetto della conformità delle scelte progettuali alle attuali normative e regolamenti locali confermando, ancora una volta, la strategicità del progetto e la conformità delle soluzioni "comunitarie" che si possono adattare facilmente ad ogni porto.

Inoltre l'interfacciamento del PCS ai sistemi telematici delle compagnie di navigazione potrà aiutare l'Ente ad organizzare i necessari servizi portuali in applicazione del REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24 NOVEMBRE 2010 - RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI CHE VIAGGIANO VIA MARE E PER VIE NAVIGABILI INTERNE E CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

LA REALIZZAZIONE DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE NELLA PORTUALITÀ DELLA SARDEGNA

Come già in parte evidenziato nei precedenti capitoli a proposito della Piattaforma Logistica nazionale si conferma che al momento, per la portualità della Sardegna, non sono attivi né in fase di avanzata realizzazione sistemi telematici facenti parte della PLN gestita da UIRNET.

IL PROGETTO CAGLIARI PORT 2020³⁴

Il Porto di Cagliari rappresenta il principale asset logistico della Sardegna. Situato sulla direttrice ideale che collega Suez con Gibilterra, interconnette a livello mondiale ben 82 destinazioni, rappresentando di fatto la porta di accesso ideale per il Nord-Africa. Il porto è composto attualmente da due parti principali: il porto storico, che si inserisce a pieno nel tessuto cittadino, a soli 100 metri dal nodo intermodale principale della città, dove sono localizzate la stazione degli autobus e la stazione ferroviaria, e il porto industriale, che dista circa quattro chilometri dalla città. Lo scalo aeroportuale di Cagliari-Elmas dista circa otto chilometri da questo nodo ed è l'unico ad essere oggi direttamente collegato dalla ferrovia. Il porto industriale è ben strutturato, con una profondità in banchina che consente l'attracco di navi con pescaggio fino a 18 metri, un bacino di evoluzione di 600 metri, circa 1.000 attacchi per container refrigerati ed un'ampia area di espansione, di cui oltre

³⁴ Si riporta quanto esposto sul sito <http://cp2020.crs4.it/>





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

50 ettari in corso di avanzata infrastrutturazione, per accogliere la zona franca doganale.

CagliariPort2020

Dal bando Bando Smart Cities & Communities del MIUR del luglio 2012 è stato finanziato per complessivi 14.800.000. Il progetto CagliariPort2020, avviato il 15 settembre 2014 (fine progetto prevista per il 30 settembre 2018), intende ricercare una soluzione in grado di affrontare e risolvere in modo efficace le problematiche dovute all'aumento previsto di mezzi, merci e persone, attraverso lo sviluppo di una metodologia generale di gestione dell'interfaccia tra la Città e il Sistema Portuale in termini di nodi logistici, affrontando in modo organico sia le tematiche relative alla movimentazione interna all'area portuale sia quelle relative ai flussi in entrata ed uscita di passeggeri e merci attraverso i gateway cittadini e valutando l'impatto di essi sul flusso cittadino.

78

CagliariPort2020 si propone nello specifico di risolvere i problemi di interconnessione dei tre nodi di riferimento, costituiti, il primo, dall'Area Vasta di Cagliari, e gli altri due, dai poli logistici merci (nel porto industriale) e passeggeri (nel porto storico).

A tal fine CagliariPort2020 prevede una stretta collaborazione con gli stakeholders locali, in modo particolare Comune di Cagliari e Autorità di Sistema Portuale, che hanno già espresso e formalizzato il loro interesse in sede di sottomissione dell'idea progettuale. In sede operativa sono coinvolti attivamente:



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- l'Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione Sardegna;
- la Sogaer, concessionaria dell'Aeroporto di Cagliari;
- l'operatore logistico Grendi Trasporti Marittimi;
- la Camera di Commercio di Cagliari;
- la Confindustria della Sardegna Meridionale;

LE PRINCIPALI LINEE DI AZIONE

Modello Logistico

CagliariPort2020 intende realizzare, per gli obiettivi previsti dall'Unione Europea, meglio descritti nei capitoli precedenti, strumenti di supporto per la pianificazione urbana di front-end e di medio raggio.

E' previsto lo sviluppo di un modello logistico Porto/Area Metropolitana in grado di monitorare i flussi all'interfaccia dei due sistemi e di modellarne l'evoluzione e il dimensionamento in funzione dei parametri in ingresso.

L'obiettivo è quello di strutturare un sistema di supporto alle decisioni in grado di rappresentare le criticità legate alla movimentazione di merci e persone in funzione dei diversi livelli di flusso, al fine di consentire una pianificazione organica delle aree prospicienti ed un corretto dimensionamento delle infrastrutture viarie.

Comunità Portuale



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

L'obiettivo in CagliariPort2020 è quello di strutturare un layer applicativo che metta a disposizione di tutti gli attori del ciclo portuale un insieme di funzionalità per il controllo elettronico del flusso delle merci, tenendo conto delle disposizioni in materia di protezione dei dati negli scambi tra gli operatori e le diverse autorità, e che i controlli operati dalle diverse autorità siano armonizzati in modo tale che l'operatore economico debba fornire le informazioni una sola volta. I processi coinvolti riguardano in particolare:

- il ricevimento/distribuzione delle merci in entrata/uscita dal sito portuale, con i relativi controlli doganali;
- la gestione degli workflow tra i diversi soggetti che interagiscono nel sistema portuale;
- le modalità di comunicazione fra Autorità Portuale e relativi interlocutori, in particolare con la Capitaneria di Porto;
- il coordinamento delle pratiche legate all'approdo nave ed alla gestione degli asset portuali;
- la condivisione dei dati legati al trasporto terrestre (connessione verso UIR-Net);
- la gestione dei manifesti per le merci in arrivo e partenza (MMA e MMP), la dichiarazione sommaria ai fini della sicurezza (sistema AIDA/CARGO);





Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- il coordinamento dei servizi portuali (ormeggiatori, piloti, gestione rifiuti), con l'obiettivo della realizzazione di un pacchetto commerciale integrato, utile ai fini di promuovere l'appetibilità del Porto di Cagliari nei confronti degli armatori.

Questa piattaforma permetterà quindi l'integrazione dei sistemi e dei processi gestiti dai diversi attori portuali quali dogana, agenti marittimi, compagnie di spedizione, autorità di Sistema Portuale, spedizionieri doganali, aziende di trasporto, terminalisti, depositi e magazzini con lo scopo di aumentare l'efficienza e la sicurezza delle operazioni e di ridurre drasticamente le possibilità di errore e i ritardi nelle operazioni.

Offerta Turistica

81

Gli obiettivi sono quelli di strutturare un insieme di strati applicativi per:

- la previsione e gestione dei flussi dei passeggeri-crocieristi tra porto, aeroporto e città metropolitana;
- l'incontro della domanda e dell'offerta turistica legata a questi flussi di passeggeri, sia in termini di disponibilità alberghiera a cavallo tra i periodi di crociera in senso stretto e gli arrivi/partenze via aerea, sia in termini di offerta di percorsi turistici/culturali;
- il brokeraggio dell'offerta produttiva locale nei confronti di questi flussi: degustazione di prodotti della filiera agro-alimentare e mostre ed eventi di promozione dell'artigianato, con l'obiettivo di sfruttare questi flussi come



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

vetrina promozionale dell'offerta locale e di sviluppare il relativo marketing attraverso sistemi di vendita online degli stessi prodotti.

Questa piattaforma sarà il punto di accesso preferenziale per tutte le tipologie di utenti ai servizi del Cruise Port. La piattaforma è finalizzata a:

- massimizzare le possibilità di sviluppo economico offerte dal Cruise Port;
- rendere visibile e facilmente accessibile l'insieme dell'offerta turistica locale in termini di servizi, prodotti ed eventi.

Le modalità disponibili per la fruizione da parte dell'utente finale saranno soprattutto di tipo mobile.

Porto Aeroporto

La piattaforma realizzata in CagliariPort2020 fornirà un set di strumenti per la rappresentazione e gestione del corridoio porto/aeroporto con l'identificazione dell'offerta di trasporto, degli attrattori di traffico e della domanda di mobilità attuale, la previsione e caratterizzazione della domanda potenziale e l'analisi dei modelli di flusso dei passeggeri-croceristi.

Piattaforma dell'Ultimo Miglio

L'obiettivo in CagliariPort2020 è quello di strutturare una piattaforma di intermediazioni per gli operatori di ultimo miglio, al fine di rendere disponibili in tempo reale tutte le informazioni necessarie a ottimizzare i processi di trasporto e consegna delle merci, puntando in particolare sulla riduzione dei chilometri percorsi,



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

sulla razionalizzazione degli itinerari delle consegne, sulla fluidificazione degli accessi ai nodi logistici di riferimento.

Questa piattaforma andrà a gestire due livelli di processo: quello inerente la movimentazione delle merci all'interno del porto industriale e quello relativo alla movimentazione delle merci in ingresso/uscita dal porto.

Le due fasi sono complementari in quanto un corretto ed efficiente meccanismo di movimentazione si ripercuote sulla ottimizzazione complessiva dei trasporti all'esterno del porto, comportando una diminuzione dei costi e dei tempi di consegna.

Porto Area Metropolitana

CagliariPort2020 intende realizzare un sistema che consiste di una piattaforma applicativa che, a partire dalla modellazione del sistema logistico locale in ottica "Smart Nodes", consentirà di pianificare in modo ottimale la logistica esterna e interna al porto di Cagliari.

83

REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

La piattaforma con le funzionalità allo stato attuale implementate è visibile all'indirizzo <http://cp2020portal.vitrociset.it/homeintra> .

All'attualità risultano implementate le funzionalità di base del PCS: intranet, statistiche, Previsioni Arrivi e partenze navi, fascicolo nave, dichiarazioni CP ed in parte quelle doganali.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Sono in fase di realizzazione le attività sui Gate Automatici, Filiera del Marmo, e l'estensione del progetto anche agli altri porti dell'AdSP, specialmente sul porto di Olbia.

IL PROGETTO PORT NET MED PLUS

Il progetto PORT-NET-MED-PLUS, del PIC Interreg III-B MEDOCC, prevedeva, quale azione più qualificante, la realizzazione della Rete Interregionale dei Centri di Esperienza/Eccellenza Marittima (RICEM) dello spazio del Mediterraneo Occidentale (MEDOCC) finalizzata allo sviluppo di concrete attività di monitoraggio dei principali temi (merci, passeggeri, impatto economico, logistica, database, impatto ambientale, qualità dei servizi portuali, insularità, sicurezza) al fine di individuare strategie comuni ai Paesi dello spazio MEDOCC tendenti a favorire il trasporto marittimo intermodale.

Regione capofila era la Liguria. Partecipavano in qualità di partners, oltre che la Sardegna, anche le seguenti Regioni: Sicilia, Calabria, Campania, Lazio, Toscana, Piemonte, Corsica, Languedoc Roussillon, Valencia, e la Tunisia come Paese Terzo.

Ciascuna Regione partner, ai sensi della convenzione stipulata in data 10/01/2003 tra la Regione Capofila, le Regioni partners e il Ministero delle Infrastrutture



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

(Autorità di Gestione), é previsto realizzi attività specifiche a fronte del finanziamento destinate.

L'importo globale era pari a 2.374.651 Euro di cui 1.254.470,50 Euro a carico del [FESR](#) e 1.120.180,50 Euro di contropartita nazionale e regionale. A tali risorse si aggiungevano i finanziamenti complementari sino ad un importo di 313.600 Euro, comprensivo di eventuali quote di privati, ed i finanziamenti dei Paesi Terzi sino a 10.000 Euro.

Il 21 Ottobre 2004 si è tenuta a Genova la conferenza conclusiva del Progetto.

Principali obiettivi:

- Creare una Rete Interregionale di Centri di Esperienza/Eccellenza Marittima (RICEM);
- Promuovere la visibilità delle Regioni e dei Porti del MEDOCC;
- Definire una strategia marittima comune. In particolare aumentare la consapevolezza sui punti di forza e di debolezza dell'area e conseguentemente valorizzare la specificità e le potenzialità di sviluppo proprio dell'economia marittima portuale dei trasporti e della logistica dello spazio MEDOCC.

85

Risultati raggiunti:

Gli obiettivi prefissati sono stati tutti raggiunti e le azioni prioritarie individuate attraverso la strategia marittima sono:

- Potenziamento infrastrutturale dei porti
- Incremento quota traffico ferroviario



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Miglioramento integrazione tra porti e rete di trasporto terrestre
- Integrazione tra piattaforma portuale e centri logistici intermodali
- **Implementazione delle tecnologie informatiche e telematiche.**

Altre azioni prioritarie individuate:

Evidenziare il ruolo del Mediterraneo come interfaccia dell'Europa con i Paesi del Medio e dell'Estremo Oriente.

IL SOFTWARE E LE INTESE

Nell'Ambito del progetto la Capitaneria di Porto di Cagliari e L'Assessorato ai Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna hanno realizzato un software per la gestione dei dati dei traffici marittimi. Il software veniva fornito in comodato d'uso alle Autorità marittime per la gestione dei dati traffico e soprattutto per l'inserimento degli stessi nel sistema. Regione e Capitanerie hanno ottenuto un sistema di condivisione dati in tempo reale.

Nel mese di Giugno 2017 le due preesistenti Autorità portuali firmavano un protocollo di Intesa con La Regione Sardegna e le due Direzioni Marittime Sarde per la condivisione, tra soggetti sottoscrittori del:

- sistema telematico realizzato nel progetto PORT-NET-MED-PLUS
- travel planner multimodale del portale Sardegna Mobilità al fine della sua Evoluzione Tecnologica ed estendere le sue funzionalità al versante delle



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

merci, in modo da rendere accessibile l'informazione agli utenti sull'intera offerta regionale passeggeri e merci.

La Convenzione si occupa, inoltre, di favorire una collaborazione per realizzare e pubblicare un più ampio sistema di dati sull'offerta dei collegamenti marittimi, merci e passeggeri, integrato con il trasporto pubblico locale e regionale nel travel planner regionale.

Si può quindi sicuramente affermare che la predetta Intesa costituisce il primo documento operativo a livello della Regione Sardegna del progetto MOBIMART in quanto lega i soggetti firmatari agli stessi obiettivi promossi dal progetto.





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

IL PROGETTO FUTUREMED

Lo scopo del progetto FUTUREMED era valutare, e in alcuni casi testare le soluzioni previste per il progetto completo di digitalizzazione del porto (Port Community System – PCS).

Le attività del progetto pilota hanno confermato la piena validità delle scelte proposte nello studio di fattibilità. Nonostante i problemi circa la mancanza di una standardizzazione degli strumenti elettronici, di cui alle direttive UE 65/2010 e 40/2010, è stato possibile realizzare una interoperabilità efficiente, seppure con alcune limitazioni, come descritto nei documenti progettuali.

La Documentazione del progetto è scaricabile al seguente Link:

<https://www.dropbox.com/sh/judhcjs7v6dt2x2/AADlxmJqNDKcxoSQpvuaqcrda?dl=0>

I Video del progetto sono scaricabili dai seguenti Link:

<http://www.futureport.it/>

<https://www.youtube.com/watch?v=EieYZ5xQYqY>

https://www.youtube.com/watch?time_continue=5&v=UgcbaGn6Ru8

<https://www.youtube.com/watch?v=wLuslrljg3I>

All'attualità, dopo l'attività del progetto Pilota, non sono state rinnovate le licenze del programma, sia per le note problematiche del rinnovo delle licenze dei sistemi informatici, alla luce del vigente assetto del codice dei contratti, sia per la



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

concomitante attività di unificazione delle Autorità portuali Sarde e di predisposizione del Modello Unico di PCS da parte di Uirnet/Assoporti. Al momento il sistema non è operativo.

PUNTI DI FORZA ED OSTACOLI ALLO SVILUPPO EVIDENZIATI DAL PROGETTO

FUTUREMED

Durante la Conferenza Internazionale del Marzo 2015, dopo aver ascoltato le esperienze di altri Porti Europei che hanno attivato, circa vent'anni fa, il primo sistema telematico portuale, è **stato dimostrato che un P.C.S. è caratterizzato da una costante e intensa attività di aggiornamento**. Senza una struttura interna per la gestione e sviluppo del sistema, risulta molto difficile far funzionare un sistema così complesso. Non aiuta in questo senso l'attuale Codice degli appalti e la resistenza fatta dalle società specializzate per la cessione dei diritti e codici sorgente dei programmi sviluppati, tenuto conto anche delle attuali norme sul diritto di autore.

89

FUTUREMED CONFERENZA INTERNAZIONALE IN OLBIA 27 marzo 2015

Il progetto pilota FutureMed WP5 è stato completato con la Conferenza Internazionale ***“Il ruolo e le prospettive effettive dei Port Community System : dall'applicazione delle normative all'efficienza e competitività”***.

La conferenza è stata introdotta dall'allora Commissario Straordinario, Contrammiraglio Nunzio Martello, che ha evidenziato la necessità, per i porti marittimi, di attivare una rivoluzione delle tecnologie dell'informazione per l'imbarco e lo sbarco di persone e merci.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Futureport³⁵ è risultato un software, modulare, in grado di realizzare quella rivoluzione tecnologica delle informazione per l'imbarco e lo sbarco di persone e merci. Un sistema comunitario aperto che consente lo scambio intelligente e sicuro di informazioni tra soggetti pubblici e privati al fine di migliorare la competitività dei porti, riducendo le esternalità, generando i seguenti vantaggi:

- ogni operatore lungo la catena logistica conosce, in tempo reale, tutti i dati delle navi in arrivo;
- le informazioni sono distribuite tra gli operatori al momento della partenza della nave; il porto di arrivo può ricevere i dati in tempo reale per far fronte a ogni tipo di situazione;
- I dati vengono caricati una volta solo, riducendo i rischi di errore nell'inserimento dei dati

90

I Fattori chiave per lo sviluppo di un PCS possono essere così riassunti:

Opportunità

L'applicazione della direttiva 65/2010 è un'occasione importante per sviluppare dei nuovi sistemi logistici:

- Semplificare i processi di autorizzazione e rendendoli elettronici;
- Diminuzione del transit time di passeggeri e veicoli;
- Aumentare la sicurezza sia in ambito portuale sia nell'interfaccia nave/porto;

³⁵ Il PCS creato con il progetto Futuremed



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Facilitare l'attuazione dei piani di sicurezza;
- Migliorare il monitoraggio dei processi portuali;
- Fornire ai passeggeri e agli operatori economici, dei servizi telematici avanzati;

Ostacoli alla crescita³⁶.

- La mancanza di un vero e previsto riconoscimento normativo del ruolo dei PCS e delle Autorità portuali nel processo di telematizzazione³⁷;
- Difficoltà di ottenere tutti i dati necessari al PCS da parte delle varie istituzioni coinvolte nella attività portuali;
- Quadro giuridico (legge 84/1994) per i servizi di interesse generale molto carente³⁸;
- La mancanza di un unico modello nazionale per la definizione dei ruoli e compiti dei processi IT e per i diversi attori della catena logistica³⁹;
- Difficoltà di comunicazione tra sistemi eterogenei a causa della mancanza di norme tecniche di interoperabilità.

91

Prospettive future

³⁶ Oggi con la Piattaforma logistica nazionale molti di queste problematiche potrebbero essere superate.

³⁸ Oggi ancora da comprendere dopo l'abrogazione del DM di individuazione dei servizi di interesse generale.

³⁹ Problematica che dovrebbe essere superata con la Piattaforma Logistica Nazionale e la collaborazione Uirnet/Assoporti Servizi.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Creare rapporti sinergici tra tutte le Autorità portuali al fine di realizzare dei PCS, anche autonomi, ma che condividono, dati, attività comuni e modelli operativi;
- Individuare un unico soggetto tecnico rappresentativo di tutte le Autorità portuali per lo sviluppo degli standard necessari⁴⁰;
- Sviluppare il software secondo schemi open source, in comune, al fine di essere riutilizzati;

OPENDATA SARDEGNA

La pubblica amministrazione produce, raccoglie, elabora e diffonde una grande quantità di informazioni che testimoniano la presenza delle istituzioni pubbliche nella società. Alcuni dati sono soggetti a vincoli precisi, quali la sicurezza nazionale o la tutela della privacy, altri invece possono essere diffusi. Gli Open Data (o “Dati Aperti”) sono alcune tipologie di dati liberamente accessibili e privi di restrizioni che possono essere analizzati e riutilizzati da privati e cittadini.

Con la deliberazione 4/2 del 5/2/2014 la Regione Autonoma della Sardegna ha avviato un processo finalizzato all'adozione di un Piano d'Azione regionale per la valorizzazione del patrimonio informativo pubblico della Regione e degli Enti Locali della Sardegna. Successivamente, grazie alla deliberazione 57/17 del 25/11/2015, la Regione ha approvato le Linee guida regionali sugli Open Data per la formalizzazione

⁴⁰ Oggi esiste la Collaborazione Assoportori Servizi/Uirnet





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

dei principi e degli aspetti tecnico-organizzativo da applicarsi al riuso e interscambio dei dati aperti tra le pubbliche amministrazioni.

Il progetto OpenRAS sui dati aperti della Regione Sardegna si sviluppa all'interno di un percorso evolutivo, orientato all'aumento della trasparenza e della qualità dei servizi al cittadino attraverso il ricorso alle più recenti innovazioni tecnologiche. Nella sezione Dataset sono pubblicati e liberamente accessibili i dati gestiti dalla Regione categorizzati per argomento e fonte, ed è possibile effettuare una ricerca testuale tra open data pubblicati dai partner del Progetto Homer tramite la "Ricerca federata".

La piattaforma di gestione dei dataset è stata sviluppata avvalendosi del software open source CKAN (<http://ckan.org/>) .

93

Il portale è curato dal Servizio dei sistemi informativi di base e applicativi del sistema regione - Direzione generale degli affari generali e della società dell'informazione (Regione Autonoma della Sardegna).

Ai primi di gennaio 2018 risultavano disponibili 25 dataset sul sito riguardanti il settore trasporti.

L'elenco completo all'indirizzo: <http://dati.regione.sardegna.it/dataset> , per i trasporti <http://dati.regione.sardegna.it/dataset?groups=trasporti> ;

Il sito Sardegna Mobilità illustra in maniera più specifica i contenuti del dataset: <http://www.sardegnamobilita.it/opengovernment/opendata/>



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

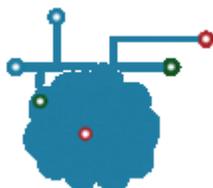
APPLICAZIONI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE

L'apertura e diffusione degli OPEN DATA sui servizi di trasporto pubblico della Sardegna ha permesso di raggiungere operatori locali e internazionali che, a costo zero per la Regione, rilevando le opportunità derivanti dalla completezza e qualità dei dati riferiti all'intero territorio regionale, hanno implementato e sviluppato ex novo i loro prodotti, ora a disposizione degli utenti:



Moovit

è l'applicazione dedicata specificamente al trasporto pubblico, con oltre 50 milioni di utenti in più di 1200 città in 67 paesi. In Italia conta 3 milioni di utenti ed è presente in 87 città. È possibile visualizzare, linee, fermate, percorsi e avere informazioni di viaggio per origine e destinazione.



Geonue Transit

è un progetto realizzato da Nordai s.r.l. (una startup nata nel 2013 in Sardegna) sulla piattaforma GeoNue. L'applicativo è stato realizzato grazie all'utilizzo di una piattaforma Open Source e dello stradario OpenStreetMap, un prototipo che consente di conoscere i percorsi e gli orari dei mezzi pubblici sardi. Con l'applicazione è possibile visualizzare anche le mappe temporali (isocrone), che descrivono l'accessibilità del territorio con i mezzi pubblici.



Sardegnatrasporti bot

realizzata dall'informatico sardo Matteo Enna, sfrutta Telegram, un servizio di messaggistica open source. Inviando la propria posizione, il programma restituisce l'elenco delle fermate del TPL extraurbano terrestre, nelle vicinanze dell'utente, con gli orari di Arst, Trenitalia e compagnie private.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Orari ARST

applicazione per cellulari realizzata da Mattia Setzu, giovane informatico sardo, permette di visualizzare i servizi dell'ARST con orari, tratte, tariffe e news provenienti dal sito aziendale.



Orari ARST WebApp

Realizzata da Luca Sanna, la WebApp Orari Arst permette di mostrare gli orari dei mezzi arst inclusi autobus, metro e treni.

Le sue funzioni principali sono:

- Ricerca ORARI, con la possibilità' di effettuare un cambio con relativa variazione della tratta
- Consultazione NEWS ARST
- Consultazione tratta completa del mezzo
- Consultazione prezzi biglietti
- Acquisto biglietti attraverso procedura guidata

L'applicazione disponibile in italiano, inglese, tedesco, francese e spagnolo



Info Sassari Bus

Realizzata da Antonio Allocca, Info Sassari Bus è un'applicazione che permette di ricercare tutte le linee degli Autobus per un indirizzo specifico.

Info Sassari Bus non è un'applicazione ufficiale dell'azienda ATP Sassari.

L' Assessorato dei trasporti mette a disposizione un travel planner (http://www.sardegnamobilita.it/SardegnaMobilita_pub/travelplanner/adv/externa/PathBuilder.htm) che alla data di test⁴¹ non ha fornito valide informazioni.

⁴¹ 07/01/2018 ore 17:36





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

L'attività dell'Assessorato dei trasporti sta permettendo di concretizzare la strategia della Giunta regionale in tema di Agenda digitale della Sardegna e Open Data: attraverso la valorizzazione del patrimonio informativo pubblico, secondo un modello di sussidiarietà orizzontale, si dà impulso alla crescita di fornitori di servizi evoluti in grado di supportare l'Amministrazione Regionale nello sviluppo e nella gestione di strumenti di dialogo e partecipazione civica in rete. La fruibilità dei dati sui servizi di trasporto da parte degli utenti, infatti, contribuisce anche ad aumentare la loro capacità di rilevare eventuali disservizi nel territorio, che gli utenti sono ora in grado di segnalare attraverso l'applicazione web **SEGNALA DISSERVIZIO** (<http://www.sardegnamobilita.it/disservizi/>)

QUADRI ORARI AZIENDE TPL

96

Di seguito sono pubblicati i riferimenti dei siti web e degli strumenti adottati dalle aziende per la consultazione dei quadri orari, relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Trasporto Urbano

-CAGLIARI - CTM - Il CTM ha realizzato "BUS FINDER" (<http://www.ctmcagliari.it/custom.php?nome=busfinder>) una app per smartphone, disponibile per Android, IOS e Windows, con la quale è possibile consultare i quadri orari dell'azienda direttamente da cellulare. Linee ed Orari <http://www.ctmcagliari.it/linee.php>



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

-NUORO - ATP Nuoro. Linee ed Orari (<https://www.atpnuoro.it/area/percorsi-orari.html>)

-OLBIA - ASPO Olbia utilizza l'applicazione "My Cicero" per permettere agli utenti di consultare gli orari del trasporto pubblico, avere informazioni sulle fermate più vicine e acquistare il biglietto del bus senza doverti recare in rivendita. L'applicazione consente anche il pagamento della sosta. Linee ed Orari <http://olbia.mycicero.it/tp/MYCICEROOLBIA/StampaOrari/Index>

-SASSARI - ATP Sassari ha realizzato "SASSARI BUS" (<http://www.atpsassari.it/pagina/mobileapp>) una app per smartphone, con la quale è possibile consultare i quadri orari dell'azienda direttamente da cellulare. Linee ed Orari: <http://www.atpsassari.it/pagina/linee>

97

Trasporto Extraurbano

-ARST - ARST S.p.A. (<http://arst.sardegna.it/index.html>) rappresenta la maggior Azienda di TPL in Sardegna e una delle più importanti a livello nazionale. Opera in tutta la Sardegna prevalentemente con servizi extraurbani, nonché con servizi urbani nelle città di Alghero, Carbonia, Iglesias, Macomer e Oristano.

Nei Comuni di Cagliari e Sassari gestisce inoltre due linee di metrotranvia: Metrocagliari e Metrosassari.

Nel settore ferroviario, l'offerta del tpl è presente attraverso cinque linee:

- Monserrato - Isili
- Macomer - Nuoro



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

- Sassari - Alghero
- Sassari - Sorso,

L'Azienda opera nel ferroviario turistico attraverso i collegamenti de 'Il Trenino Verde della Sardegna.

Tutti gli orari dei servizi svolti da ARST disponibili e reperibili in diversi formati.

Nel sito (http://arst.sardegna.it/orari_e_autolinee.html) sono disponibili gli orari delle linee in formato pdf, predisposte per la stampa in modo da essere consultati anche senza supporti digitali. E' disponibile un efficiente travel planner. Gli orari dei servizi sono disponibili anche su:

- Google Transit
- Google Earth
- MOOVIT
- Here Transit
- Bing Maps

-Trenitalia. Trenitalia ha realizzato "In Treno" (<http://www.trenitalia.com/tcom/Informazioni/Orari-regionali-digitali>) la linea editoriale dedicata all'informazione dell'offerta orario su ferro e su gomma di Trenitalia e delle altre imprese ferroviarie che vi operano in sinergia. Sono numerose le app che sfruttano le informazioni in tempo reale sulla circolazione dei treni in Italia, tra cui la Sardegna, per citarne una recentemente testata su tutta l'area italiana di cooperazione TRENIT distribuita su Play Store di Android.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

-Linee extraurbane contributate

Collegamenti marittimi con le Isole Minori -Delcomar

<http://www.delcomar.it/modules.php?modulo=mkNews&namecat=Tratte+e+Orari>





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

GLI ATTUALI INDICATORI PORTUALI

Si possono riassumere, nello schema che segue, le attuali esigenze informative del porto e dell'Autorità di Sistema Portuale con indicazione dell'attuale stato di realizzazione:

STATISTICHE

	Note	Sufficienti / Non Sufficienti
DATI COMPLESSIVI E RIEILOGATIVI DEL TRAFFICO PORTUALE	Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres In forma cartacea – dati non dati non affidabili – Disponibili mensilmente con ritardi. Su Cagliari Dati disponibili con ritardi. E' in corso di realizzazione un progetto di digitalizzazione e di collegamento al PMIS delle Capitanerie di porto.	☒
DATI ANALITICI SUI TRAFFICI	Difficilmente ricavabili, situazione migliore su Cagliari.	☒
OMOGENEITA' DEI DATI E METODI DI RILEVAMENTO NEI PORTI COMPETENZA		☒
DATI TRAFFICO IN TEMPO REALE		☒
POSSIBILITA' DI RILEVAZIONI STATISTICHE INTEGRATIVE E A CAMPIONE	Attraverso personale all'uopo incaricato.	☒
CONFORMITA' DELLE RILEVAZIONI STATISTICHE AI DETTATI NORMATIVI EUROPEI		☒





INFORMAZIONI E DATI PER I SERVIZI DI SECURITY , PER IL REGOLAMENTO UE 1177/2010 E PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

Note	Sufficienti / Non Sufficienti
DATI IN TEMPO REALE DI PARTENZA ED ARRIVO PASSEGGERI E MERCI	<input checked="" type="checkbox"/>
DATI IN TEMPO REALE SU FLUSSI PASSEGGERI E MERCI IN TRANSITO DAI VARCHI PORTUALI	<input checked="" type="checkbox"/>
DATI IN TEMPO REALE SULLA VIABILITA' PER I PORTI DI IMBARCO	<input checked="" type="checkbox"/>
DATI IN TEMPO REALE SULLA VIABILITA' CONNESSA AI PORTI DI SBARCO	<input checked="" type="checkbox"/>
LISTE PASSEGGERI E MEZZI PER NAVE	<input checked="" type="checkbox"/>
POSSIBILITA' DI FORNIRE INFORMAZIONI IN TEMPO REALE PER PAX E MERCI NEI PORTI (PANNELLI STRADALI INFORMATIVI)	<input checked="" type="checkbox"/>
POSSIBILITA' DI FORNIRE INFORMAZIONI IN TEMPO REALE PER PAX E MERCI (TOTEM IN AREE PORTUALI, CITTA' ED ALTRE AREE DI INTERSCAMBIO)	<input checked="" type="checkbox"/>
POSSIBILITA' DI FORNIRE INFORMAZIONI IN TEMPO REALE PER PAX E MERCI (WEB, E-MAIL, SMARTPHONE APPS, MESSAGGI)	<input checked="" type="checkbox"/>
ACCESSO AL TRASPORTO PER LE PERSONE CON DISABILITÀ E PER LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA. INFORMAZIONI PER IL GESTORE DEL TERMINALE PROVENIENTI DAI SISTEMI DI PRENOTAZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

DIRITTO AD ASSISTENZA SPECIALE (PERSONE CON DISABILITÀ E PER LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA - INFORMAZIONI TELEMATICHE RICEVUTE CON ALMENO 48 ORE DI ANTICIPO PER ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO)		<input type="checkbox"/>
SISTEMI DI FEEDBACK DELLE INFORMAZIONI PER LA CORREZIONE DEGLI ERRORI IN TEMPO REALE GARANTENDO LE ADEGUATE CONTROMISURE	Garantiti dalla security secondo azioni ordinarie, senza accesso a database, utilizzando sistemi di comunicazione via radio.	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
POSSIBILITA' DI USARE DATI PROVENIENTI DA ALTRI SISTEMI TELEMATICI	Si per Cagliari nell'ambito del Sistema Cagliari Port 2020	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
POSSIBILITA' DI FORNIRE DATI AD ALTRI SISTEMI TELEMATICI	Si nell'ambito dell'accordo con Capitaneria di porto e Regione Sardegna, nell'ambito delle attività successive al progetto Port NET MED PLUS	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

MOBIMART UN PROGETTO MODULARE DI PORT COMMUNITY SYSTEM

Il Porto, quale nodo logistico strategico, viene oggi individuato, e non potrebbe che essere così, quale nodo di congiunzione tra i sistemi telematici di cui alla direttiva UE 65/2010 (lato mare) con la direttiva UE 40/2010 (lato terra). Tale approccio venne direttamente confermato dall'Unione Europea mediante l'approvazione ed il finanziamento del Progetto Futuremed, progetto strategico, che tra i propri progetti pilota prevedeva proprio di progettare e testare le possibili connessioni telematiche tra i sistemi informativi marittimi e terrestri. Oggi questa Linea di sviluppo viene confermata dalla UE attraverso l'approvazione ed il finanziamento del Progetto Strategico dell'Interreg Italia Francia Marittimo, MOBIMART⁴², che si propone, per quanto riguarda l'Autorità di Sistema Portuale di sviluppare in via definitiva quanto testato sul progetto Futuremed ed interconnettere il PCS ai sistemi di trasporto delle Regioni secondo le indicazioni di cui alla Direttiva 40/2010.

103

Il progetto che si propone l'Autorità di Sistema portuale, in conformità con le normative europee è "interoperabile" ed "espandibile". Esso scambierà informazioni con altri sistemi proprietari, sia degli attori portuali, sia delle altre istituzioni, secondo quanto previsto dall'attuale normativa e con tutti quei soggetti che appartengono al settore della logistica e delle merci utilizzando anche la Piattaforma Logistica Nazionale gestita da UIRNET. Il sistema non sostituisce i sistemi in uso agli operatori portuali per le loro varie funzioni. Semplicemente, alcuni dati verranno

⁴² Approvato nella Seconda Call del programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

scambiati all'interno dei vari sistemi, fornendo alla Comunità portuale ed agli Enti pubblici preposti un dato informativo completo ed in tempo reale. Il sistema potrà crescere e seguire l'evoluzione dei porti e delle esigenze della Comunità portuale. In ogni porto di competenza il PCS, progettato per un uso generalizzato nella portualità europea, verrà adattato alle esigenze locali mantenendo la standardizzazione dei processi e garantendo la puntuale applicazione delle normative comunitarie e nazionali.

Il Sistema rimarrà sotto il diretto controllo dell'Autorità di Sistema portuale al fine di garantire la riservatezza nella gestione dei dati, necessaria per salvaguardare le attività commerciali private che vi si svolgono e rispettare il diritto alla privacy dei passeggeri e degli operatori.

104

La telematizzazione dei porti della Sardegna, nell'ottica della single window, passa dalla predisposizione di una architettura modulare di base, già sperimentata, come detto nel progetto Futuremed ed anche in alcune realtà portuali italiane, a cui potranno essere connessi nuovi ed ulteriori moduli secondo le esigenze dei traffici portuali e l'evoluzione del dettato normativo di riferimento. Ma questo da solo non basta.

E' evidente che ci si dovrà muovere in due direzioni:

- da una parte dovrà essere seguita una intensa attività amministrativa finalizzata a realizzare intese ed accordi che consentano di condividere e trasferire i dati tra il PCS ed i sistemi telematici degli altri Enti e Società operanti nei porti, condividendo, ulteriormente, alcune informazioni



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

provenienti dai sistemi degli operatori portuali, il tutto in una ottica di massima trasparenza e collaborazione al fine di realizzare il dettato normativo e di progetto;

- dall'altra parte non si può dimenticare che, per condividere le informazioni a livello telematico, l'Ente si deve dotare di una apposita struttura informatica dotata dei necessari requisiti tecnici atti a interfacciarsi con i sistemi proprietari già in uso alle altre amministrazioni e società operanti in porto, o comunque in fase di studio.

Ci si è resi conto, con l'esperienza del progetto Futuremed, che la tecnica di realizzazione del PCS e la parte amministrativa necessaria per alimentarlo, mediante lo scambio di dati con gli altri sistemi telematici, dovevano seguire percorsi differenti, pena il possibile fallimento del progetto stesso. Infatti, l'attività necessaria a raggiungere gli indispensabili accordi con le altre Amministrazioni e le Società è regolata da leggi e regolamenti, ancora in corso di perfezionamento, per cui i tempi per le intese possono allungarsi oltre i termini previsti dal cronoprogramma di progetto. Pur non mettendo a rischio la validità delle attività da svolgere, tali accordi garantiscono la futura prosecuzione delle attività "disegnate e svolte" in fase progettuale. Da un punto di vista tecnico, già oggi, sappiamo quali sono i programmi con cui il PCS si dovrà interfacciare per cui è possibile, in attesa di ottenere tutte le autorizzazioni/intese, creare la struttura telematica di base che consentirà il collegamento e la rielaborazione dei dati provenienti dai sistemi marittimi e terrestri. Ci aspettiamo molto dalla collaborazione con gli attori della Piattaforma Logistica Nazionale gestita da UIRNET, che vede la collaborazione di





Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Assoporti Servizi per la creazione del modello Operativo ed Istituzionale del PCS delle AdSP, nell'ambito della più ampia PLN.

I moduli di base individuati per il progetto completo del sistema, di cui si propone di mantenere il nome di FUTUREPORT⁴³, sono i seguenti: Info Nave, Check-In, Info Porto, Security Master e Statistiche .

Ciò che si appreso dall'esame delle strutture telematiche esistenti, dagli opendata, dall'esame seppur parziale delle risorse telematiche sarde, ed ancora più parziale di quelle transfrontaliera è **l'assenza di travel planner, app, sistemi telematici transfrontalieri**. Per affrontare un viaggio dalla Sardegna per una qualsiasi città dell'area di cooperazione, per esempio, si devono consultare un numero elevato di siti ed APP. **E' evidente che a parte il settore aereo, siamo ancora ben lontani ad un sistema universale di informazioni per la mobilità. Il "buco" più grande è rappresentato dal trasporto marittimo.**

106

"INFO NAVE"

Il sistema si occupa di pubblicare sul web e trasferire agli altri moduli del sistema informativo portuale i dati provenienti dai sistemi AIS (Automatic identification System) delle navi, acquisiti con stazioni Riceventi ubicate presso i porti di Olbia e Porto Torres e Cagliari, come pure attraverso la rete PELAGUS gestita dalle Capitanerie di Porto che rende disponibili tali informazioni via internet, previo

⁴³ Il nome è quello attribuito al sistema dal progetto Europeo Futuremed . All'attualità il sito solo in parte funzionante è visibile all'indirizzo www.futureport.it



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

accordo con il Comando Generale⁴⁴. Attraverso tali dati è possibile fornire informazioni sulla posizione delle navi all'interno dei porti, in una rappresentazione 3D, con indicazione dei tempi di avvicinamento e sugli eventuali ritardi rispetto alle previsioni di arrivo (le proiezioni vengono aggiornate costantemente secondo i parametri all'uso definiti dalle regole tecniche del PMIS). E' presente la funzionalità di Tracking, per il tracciamento e la notifica a terzi della posizione delle navi, che consente di tenere aggiornati, in tempo reale, passeggeri e operatori portuali sulla localizzazione delle navi in arrivo e/o partenza nel Porto . Si può attivare servizio, liberamente e gratuitamente attraverso il sito web dell'AdSP o apposita APP, ricevendo via e-mail o messaggio le notifiche sulle informazioni in tempo reale relative alle navi passeggeri e merci di cui è previsto l'arrivo e/o la partenza dal Porto. Le informazioni principali da rendere pubbliche sono: La provenienza e la destinazione della nave, gli orari di arrivo e partenza programmati, l'orario effettivo di arrivo e partenza previsto, il molo e banchina di ormeggio, posizione della nave e stato della tratta. Il database registrerà anche ulteriori dati come, ad esempio, i tempi di sosta nel porto e quanto altro necessario.

107

In fase di accordo con le Compagnie di navigazione, per la condivisione dei dati necessari al funzionamento del servizio "Check-In", dovrà essere valutata la possibilità di alimentare il database, oltre che con i dati necessari al check-in passeggeri e mezzi, anche con i numeri di telefono cellulare ed e-mail dei passeggeri

⁴⁴ L'accesso al Sistema PELAGUS è stato fondamentale per la riuscita del progetto Futuremed in quanto consentiva di monitorare, tramite AIS, le navi interessate su tutto il mediterraneo consentendo di avere un sistema informativo in tempo reale su posizioni navi e orari stimati di arrivo nei porti (eventuali ritardi).



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

ed autisti dei mezzi commerciali, al fine di trasmettere, in tempo reale, le informazioni provenienti dal sistema “Info Nave” ed “Info Porto”.

E’ prevista la predisposizione di una APP, utilizzabile tramite smartphone, che fornisca le informazioni provenienti dai moduli “Info Nave” ed “Info Porto”.

Oggi, l’interoperabilità con il PMIS consente di evitare, come accadeva in passato, di inserire la Pianificazione degli accosti sul PCS quale elemento necessario per il corretto funzionamento del sistema. La Programmazione e variazione è automatica e consente in tempo reale di monitorare la “flotta” prevista arrivare e partire dai Porti.

“INFO PORTO”

108

Sistema informativo per la gestione e la distribuzione di servizi telematici ai passeggeri ed alle merci. Elabora, integra, pubblica e scambia, in tempo reale, tramite un Web Service, i dati provenienti dagli AIS, dal sistema PMIS, dai sistemi UIRNET e dagli altri sistemi di infomobilità ITS su molteplici piattaforme e device: chioschi informativi (dispositivi multilingua, touch-screen, installati in porto, che informano i passeggeri sugli orari delle navi in arrivo e partenza, sulla città, sui servizi e sulle Istituzioni presenti nel porto stesso); pannelli luminosi in tecnologia LED o Pannelli LED (forniscono informazioni sempre aggiornate sugli orari delle navi in arrivo e partenza), da posizionare nelle strade di ingresso/uscita dal porto e nelle aree portuali strategiche. Attraverso l’interoperabilità con altri sistemi saranno pubblicati anche le informazioni sugli altre modalità di trasporto che si connettono al nodo portuale.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Il modulo è utilizzabile via web dai chioschi informativi e consente di consultare la situazione aggiornata in tempo reale di tutte le navi in arrivo, in partenza o all'ormeggio nei Porti di Olbia Golfo Aranci e Porto Torres. L'utente può navigare in tutte le sezioni informative, conoscere gli orari di tutti i vettori di trasporto di cui il sistema mantiene i dati e accedere alle sezioni sulle perturbazioni del traffico e sulla situazione delle navi in porto. Per accedere ai servizi, non viene richiesta nessuna informazione o credenziale all'utente, che pertanto non deve essere necessariamente in possesso di un biglietto e di una prenotazione relativa a un viaggio con una delle Compagnie marittime, che operano nell'ambito dei porti di AdSP. Gli stessi dati sono forniti mediante una apposita APP per smartphone e scambiati con gli altri soggetti che gestiscono diverse modalità di trasporto.

109

La principale funzione dei pannelli LED è di fornire informazioni ai viaggiatori di diversa natura, a discrezione dell'AdSP, quali le navi in partenza e in arrivo presso i porti di competenza. Il palinsesto delle partenze o degli arrivi delle navi viene predisposto sia secondo gli accordi AdSP/CP sia attraverso l'interfaccia ai sistemi "Info Nave" e "Check-In" a loro volta interfacciati con altri sistemi.

"CHECK-IN"

Se i precedenti due moduli trattano un PCS istituzionale che è perfettamente complementare agli altri progetti, questo modulo affronta, invece, una tematica trattata nella piattaforma logistica nazionale che attualmente, però, non risulterebbe sufficientemente sviluppata, soprattutto dal punto di vista dei passeggeri e della Security.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Questo modulo gestisce il sistema per la gestione ed il tracciamento real time dei passeggeri, e dei mezzi di trasporto che attraversano i **Check-in di sicurezza dei porto (non il check-in commerciale che verrà svolto come accade oggi dalle Compagnie)**. Un sistema di controllo degli accessi portuali, da cui è possibile supervisionare sia le fasi di accesso al porto ed imbarco/sbarco sui traghetti, sia le autorizzazioni all'accesso di persone e mezzi ai varchi di Port Security e Port Facilities.

Un Cruscotto operativo a supporto dei Responsabili di Varco consente di sapere, con esattezza, il numero di passeggeri e mezzi, suddivisi per tipologie, in attesa di imbarco o eventualmente transitati. Capitaneria di Porto e Polizia di Frontiera, inoltre, visualizzano in real-time, su pagine riservate, il popolamento delle liste dei passeggeri transitati ai varchi e destinati all'imbarco di ciascuna nave.

110

All'interno del sistema si possono individuare due sottosistemi che operano assieme: uno è utilizzato dalle Agenzie e Responsabili ai Varchi e l'altro è il sistema di lettura dati. L'accesso al primo sottosistema è protetto da certificati SSL. Questo consente di avere un inserimento sicuro dei dati attraverso crittografia e certifica la provenienza dei dati stessi. Il sistema di lettura dati, invece, non ha particolari meccanismi di sicurezza e viene utilizzato per operazioni di supervisione.

L'inserimento delle navi in partenza nel sistema "Chek-In" e dell'assegnazione della banchina verrà curato dalla Capitaneria di Porto tramite il programma PMIS che scambierà i dati in tempo reale con il PCS. Anche gli eventuali accordi con le Compagnie di navigazione per la condivisione telematica dei dati serviranno a



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

popolare il dbase con le necessarie informazioni. I dati inseriti, scambiati attraverso il PMIS o i sistemi telematici delle Compagnie di navigazione, riguardano: Codice AS, Nome Nave, Orario Partenza, Linea, PAX, mezzi (divisi per tipologia), Banchina di Accosto, Stato, n. Biglietti emessi (persone/mezzi), n. Security Card (emesse, trasmesse, attese). Terminato l'inserimento, la CP, così come la Polizia di Frontiera, può utilizzare il sistema solo in lettura per operazioni di controllo e verifica sui passeggeri o sui mezzi.

I dati dei passeggeri vengono inseriti nel sistema dalla Compagnia marittima (manualmente o mediante una interfaccia tra i sistemi telematici proprietari ed il PCS, come testato con successo con Tirrenia durante il progetto Futureport), che si occupa dell'emissione dei biglietti, Il check-in può essere effettuato solo il giorno della partenza e sfrutta un Web Service che aggiorna le informazioni in tempo reale. A questo punto, per ogni passeggero e per ogni mezzo, l'Operatore di Agenzia, attraverso il sistema telematico, può rilasciare la Security Card, inserendo il numero di biglietto emesso dalla Compagnia (la security card può essere costituita dal Biglietto stesso o da un altro documento contenente le necessarie informazioni. L'utilizzo del biglietto stesso è preferibile, necessità però di una precisa condivisione dei dati di prenotazione delle Compagnie. Nel progetto Futuremed la scansione del barcode del Biglietto generava una richiesta informazione ai webservice della Tirrenia che rispondevano con le informazioni richieste e visibili sul PAD dell'operatore della Security). La Security Card contiene informazioni sul passeggero/mezzo (n. biglietto, nome passeggeri, nave, data e ora di stampa, tipo di





Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

mezzo, targa, etc.) ed è provvista di barcode, in modo da consentire il riconoscimento di passeggeri e mezzi di trasporto attraverso i varchi di sicurezza.

La procedura di imbarco prevede il passaggio attraverso i varchi di accesso al porto (per il controllo dei mezzi e passeggeri) ed un successivo check-in commerciale da parte delle compagnie prima dell'ingresso della nave, per esempio, secondo le attuali prassi di imbarco nel porto di Olbia.

Il check-in commerciale può anche essere spostato a seconda delle esigenze (Security –CP e Commerciali – Compagnie) anche prima dell'ingresso in aree sterili.

Il controllo ai varchi avviene attraverso la lettura dei barcode delle security card mediante palmari collegati in wi-fi. Tramite il sistema Check-in, è possibile ricevere dei warning sui palmari (es. auto passata due volte, auto al varco errato, ecc.) ed attivare le opportune procedure. In questa maniera viene realizzato, da parte della Security e delle Autorità di pubblica sicurezza coinvolte, il controllo degli imbarchi e degli accessi all'area di imbarco (passeggeri, operatori portuali e mezzi). Se un passeggero o un mezzo devono uscire dal varco, il personale ha la possibilità di mettere in stand-by la security card. Le security card in stand-by risulteranno in attesa. In questa maniera, il passeggero potrà rientrare e rifare il controllo di sicurezza, senza perdere il diritto di accesso (questo meccanismo assicura che non aumenti il numero di security card trasmesse al varco rispetto a quelle emesse). In ogni caso, la nave potrebbe partire anche se risultano esserci passeggeri con security card in attesa.





Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Con la stessa procedura, il sistema è in grado di controllare anche gli accessi e gli spostamenti del personale che opera nei porti. I badge di accesso sono rilasciati dalla Autorità portuale per mezzi (targa) e persone (nome e cognome), e vengono letti mediante palmare all'apposito varco di security. In alcune realtà portuali gli operatori entrano in un apposito tornello dotato di lettura della card di autorizzazione.

Ai principali varchi di security è presente anche una postazione fissa, mediante la quale è possibile monitorare, sul sistema CHECK-IN, le security card emesse, trasmesse e attese, ed altre informazioni sulla partenza, sui passeggeri e sui veicoli. Da postazione fissa si possono anche correggere eventuali errori di emissione dei biglietti che causano accesso negato (ad es. errata dichiarazione della tipologia di mezzo, errore nel varco, etc.).

113

Il Responsabile di Varco, inoltre, è autorizzato ad abilitare le seguenti opzioni da postazione fissa:

- apri imbarco (Dopo aver ricevuto la necessaria autorizzazione);
- nave partita.

A seguito dell'apertura dell'imbarco, dai parcheggi le persone con mezzi possono passare attraverso il varco di accesso al porto, senza la necessaria apertura dell'imbarco l'ingresso risulterebbe negato.

Dopo l'aggiornamento di stato in nave partita, viene inviata una mail ai vari soggetti individuati dell'Autorità di sistema portuale per indicare informazioni sulla partenza



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

(numero mezzi, tipo mezzi, etc.). Il sistema per tramite dei Web Services interroga alla partenza della nave il server della compagnia per avere le informazioni complessive su quanto caricato (Il sistema è stato testato con il progetto Futuremd con la compagnia Tirrenia ed ha funzionato in maniera perfetta, indicando anche dalla partenza dagli altri porti i dati in arrivo). Il sistema confronta i due dati complessivi: quello ricevuto dal sistema del controllo di sicurezza e quello ricevuto dalle compagnie di navigazione ed evidenzia le eventuali difformità.

Fatte le verifiche, il sistema chiude la partenza e manda una mail e o scambia i dati attraverso l'interoperabilità ai porti di arrivo della nave ed alle eventuali agenzie collegate, alla Capitaneria di porto, alle Forze di Polizia, alle compagnie stesse ed agli uffici AP (Ad esempio per la richiesta dei diritti di porto. Se presente anche al terminalista a cui tali diritti competono). Il sistema potrebbe contenere oltre i dati complessivi, la lista passeggeri, criptato e consultabile per le forze di polizia e CP, per gli altri, compresa l'AdSP, si potrà consultare solo numero complessivo di passeggeri e la lista dei mezzi e le merci. Il sistema con apposita interfaccia sui sistemi PMIS, Uirnet, PCS delle Altre AdSP, sistemi locali e regionali di trasporto, ecc., comunica, in tempo reale, i dati di partenza delle navi al fine di predisporre, nei porti di destinazione, i necessari servizi e realizzare un sistema di informazioni sul traffico stradale presunto dopo l'arrivo nave nel porto di destinazione.

I dati vengono, secondo degli aggregati definiti, definitivamente trasferiti al database dell'AP per la Rilevazione Statistica e gli usi previsti dai vari sistemi di controllo, monitoraggio e gestione.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

Per il controllo di sicurezza dei mezzi commerciali non guidati, semirimorchi ad esempio, caricati dalle imprese portuali, il sistema degli accessi tramite le security card non sembra adattarsi alle esigenze delle imprese portuali stesse. Pur ritenendolo pienamente valido e funzionale (si tratta di dare all'ingresso del varco di sicurezza la security card del semirimorchio), non generando costi aggiuntivi per la realizzazione di apposite infrastrutture, in fase di progetto, con la collaborazione di UIRNET, saranno valutate soluzioni alternative per il conteggio automatico dei semirimorchi movimentati dalle imprese portuali (RFID, Lettori targhe, ecc).

Inoltre l'interfaccia con i sistemi PMIS ed altri moduli telematici per la gestione delle merci pericolose nel porto, completerà la funzionalità del sistema di controllo della security e delle emergenze in porto.

115

Il sistema del tracciamento dei passeggeri e mezzi in uscita dai varchi sarà gestito da sistemi automatici di rilevamento e conteggio connessi ai sistemi di video sorveglianza. Si era ipotizzato, per il progetto pilota Futuremed, che tali sistemi possano funzionare sia in entrata ed in uscita dal porto.

“SECURITY MASTER”

Il sistema cerca di soddisfare le esigenze di integrazione e centralizzazione delle procedure di gestione, di eventi ed allarmi in porto nell'ambito della Security e governa, verso l'esterno, il sistema informativo “Info Porto” “Info Nave”. Il modulo, basato su sistemi intelligenti, permette di gestire automaticamente ed in maniera preordinata gli eventi e gli allarmi, anche tra loro eterogenei, generati dai sistemi, dai varchi di accesso e dai vari soggetti istituzionali che operano in porto, attivando



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

le conseguenti procedure di controllo, previsione del rischio e reazione, opportunamente segnalate dal sistema “Check-In”, secondo il Piano di Sicurezza Portuale.

Il cuore del sistema è costituito dalla stazione di Supervisione, che permette di sorvegliare e controllare la situazione operativa, grazie anche ai sistemi di controllo di videosorveglianza.

La stazione di Supervisione interviene manualmente sui messaggi di criticità ed informazioni del sistema “Info porto” ed “Info nave”.

“STATISTICHE”

Il modulo statistiche utilizzerà un database alimentato dalle informazioni presenti negli altri moduli del sistema telematico portuale, depurate dai dati sensibili.

Il modulo verrà utilizzato dagli Uffici dell’ente per la gestione del porto, per la rendicontazione dei diritti portuali, per la programmazione, per la produzione statistica vera e propria, per controlli amministrativi ecc.

Il programma prevede la presenza di un sistema predefinito di rappresentazioni statistiche, direttamente richiamabili dal software, stampabili ed esportabili in altri programmi. Inoltre una routine specifica consente di trasferire l’intero dbase o parte di esso in un foglio di calcolo Excel per le successive elaborazioni.

Nel progetto definitivo i dati del sistema telematico potranno essere utilizzati per tutti i servizi dell’Ente. La gestione delle attività dei Moduli Security Master



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CIRCUMVECTIO

Circolazione di Qualità delle
Merci su Vettori nella Catena
Logistica del Programma

(Unitamente al sistema di video sorveglianza) e Check-In sarà curata dal personale di vigilanza.

La gestione del sistema informatico, la sua manutenzione, la connettività e, le certificazioni di sicurezza saranno curate da apposita società, individuata con apposita gara pubblica, che avrà il compito di realizzare e gestire il sistema (Software di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale) che sarà fisicamente dislocato presso il CED dell'Ente.





GLI INDICATORI PORTUALI PREVISTI ALLA FINE DEL PROGETTO COMPLETE DI TELEMATIZZAZIONE PORTUALE

Si possono riassumere, nello schema che segue, i risultati previsti dalla realizzazione completa del nuovo sistema telematico portuale:

STATISTICHE

	Prima del Progetto	Previste dopo la realizzazione del progetto
	Sufficienti / Non Sufficienti	Sufficienti / Non Sufficienti
DATI COMPLESSIVI E RIEPILOGATIVI DEL TRAFFICO PORTUALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
DATI ANALITICI SUI TRAFFICI	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
OMOGENEITA' DEI DATI E METODI DI RILEVAMENTO NEI PORTI COMPETENZA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
DATI TRAFFICO IN TEMPO REALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
POSSIBILITA' DI RILEVAZIONI STATISTICHE INTEGRATIVE E A CAMPIONE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CONFORMITA' DELLE RILEVAZIONI STATISTICHE AI DETTATI NORMATIVI EUROPEI	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>





INFORMAZIONI E DATI PER I SERVIZI DI SECURITY , PER IL REGOLAMENTO UE 1177/2010 E PER LA REGOLAZIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

	Sufficienti / Non Sufficienti	Sufficienti / Non Sufficienti
DATI DI PARTENZA ED ARRIVO PASSEGGERI E MERCI	✘	✔
DATI IN TEMPO REALE SU FLUSSI PASSEGGERI E MERCI IN TRANSITO DAI VARCHI PORTUALI	✘	✔
DATI IN TEMPO REALE SULLA VIABILITA' PER I PORTI DI IMBARCO	✘	✔
DATI IN TEMPO REALE SULLA VIABILITA' CONNESSA AI PORTI DI SBRARCO	✘	✔
LISTE PASSEGGERI E MEZZI PER NAVE	✘	✔
POSSIBILITA' DI FORNIRE INFORMAZIONI IN TEMPO REALE PER PAX E MERCI (PANNELLI STRADALI INFORMATIVI)	✘	✔
POSSIBILITA' DI FORNIRE INFORMAZIONI IN TEMPO REALE PER PAX E MERCI (TOTEM IN AREE PORTUALI, CITTA' ED ALTRE AREE DI INTERSCAMBIO)	✘	✔
POSSIBILITA' DI FORNIRE INFORMAZIONI IN TEMPO REALE PER PAX E MERCI (WEB, E-MAIL, SMARTPHONE APPS, MESSAGGI)	✘	✔
ACCESSO AL TRASPORTO PER LE PERSONE CON DISABILITÀ E PER LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA. INFORMAZIONI PER IL GESTORE DEL TERMINALE PROVENIENTI DAI SISTEMI DI PRENOTAZIONE	✘	✔



DIRITTO AD ASSISTENZA SPECIALE (PERSONE CON DISABILITÀ E PER LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA - INFORMAZIONI TELEMATICHE RICEVUTE CON ALMENO 48 ORE DI ANTICIPO PER ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
SISTEMI DI FEEDBACK DELLE INFORMAZIONI PER LA CORREZIONE DEGLI ERRORI IN TEMPO REALE GARANTENDO LE ADEGUATE CONTROMISURE	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
POSSIBILITA' DI USARE DATI PROVENIENTI DA ALTRI SISTEMI TELEMATICI	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
POSSIBILITA' DI FORNIRE DATI AD ALTRI SISTEMI TELEMATICI	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



QUADRO DI INTERVENTO LOGICO DEL PROGETTO DI TELEMATIZZAZIONE PORTUALE - MOBIMART

<p>Obiettivi Generali</p>	<p>Migliorare la competitività dei sistemi portuali nell'area del programma Interreg It-Fr Marittimo, migliorandone l'accessibilità attraverso la tecnologia e le innovazioni procedurali. Garantire la sostenibilità del trasporto. L'idea si concentra sulla realizzazione di sistemi interoperabili di gestione delle informazioni e sulla riduzione delle esternalità.</p>	<p>Indicatori possibili: aumento dei traffici portuali, velocizzazione delle procedure per gli operatori della logistica, diminuzione dei costi di produzione del sistema dei trasporti, miglioramento generalizzato dei principali indicatori della supply chain.</p>	<p>Indicatori: una migliore mobilità, delle persone e merci, minori impatti sulle aree urbane e sull'ambiente.</p>	<p>Indicatori: nuovi servizi telematici a valore aggiunto.</p>				
<p>Scopo del Progetto</p>	<p>La telematizzazione dei Porti di competenza in ottemperanza alle direttive UE 40/2010 e 65/2010. Applicazione del REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010</p>	<p>Indicatori: Completa Governance dei propri sistemi portuali da parte dell'Autorità di Sistema Portuale basata sulle risposdenze dei dati di traffico ed in ottemperanza ai dettati normativi</p>						
<p>Risultati</p>	<p>Connessione dei sistemi telematici di cui direttive UE 40/2010 e 65/2010. Applicazione del REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010</p>	<p>Indicatori: Presenza di sistemi telematici e flussi di dati digitali tra porti dell'area UE. Servizi attivi di cui al regolamento UE 1177/2010.</p>	<p>Statistiche conformi nei tre porti di competenza. Digitalizzazione dei dati statistici.</p>	<p>Indicatori: Statistiche puntuali ed identiche per i tre porti di competenza redatte secondo i criteri statistici dell'Unione Europea. Dati statistici forniti in tempo reale utilizzabili e rielaborabili tramite i principali pacchetti office, assenza di dati su supporti cartacei.</p>	<p>Controlli di security in tempo reale in conformità alle normative europee e nazionali.</p>	<p>Indicatori: informazioni complete sulle liste di imbarco, presenza eventuale di liste passeggeri e mezzi disponibili ed aggiornate in tempo reale per le Forze di Polizia. Gestione in real time delle principali criticità rilevate dai sistemi telematici.</p>	<p>Dati arrivi e partenze navi e traffico veicoli disponibili in tempo reale e diffuse via web attraverso connessione altri sistemi telematici.</p>	<p>Indicatori: Presenza sul web dei dati consultabili dal pubblico. Intese con Enti e privati per l'uso delle informazioni.</p>
<p>Attività</p>	<p>Intese con le varie amministrazioni pubbliche presenti nei porti per il trasferimento in Input ed Output dei dati.</p>	<p>Indicatori: intese sottoscritte e lettere di intenti. Interfacce con altri sistemi telematici portuali e nazionali.</p>	<p>Creazione di un sistema hardware e software dedicato.</p>	<p>Indicatori: Elenco hardware e software installato, affidamenti effettuati.</p>	<p>Capitalizzazione dei risultati e delle azioni con altri progetti comunitari operanti nelle zone di influenza dell'Autorità di Sistema Portuale.</p>	<p>Indicatori: relazioni di capitalizzazioni ed intese di collaborazione in altri progetti comunitari, razionalizzazione degli interventi.</p>		

