

Sommario Rassegna Stampa

Pagina Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica: Paolo Costa			
6	09/10/2010	Il Sole 24 Ore Trasporti <i>VENEZIA, IL MODULO LOGIS FUNZIONA</i>	2
Rubrica: Porto di Venezia			
14	09/10/2010	Il Sole 24 Ore Trasporti <i>II VENETO GUARDA AL BALTICO</i>	4

Secondo l'Autorità portuale il tempo per produrre l'Mmp si è ridotto del 58% – Il presidente Costa: il single window dobbiamo essere noi

Venezia, il modulo Logis funziona

Il modulo dogane di Logis, il sistema telematico di Port Community sviluppato dall'Autorità portuale di Venezia, funziona perfettamente. A poche settimane dalla scadenza del primo gennaio la sperimentazione avviata già da giugno nel porto veneto permette di apprezzarne i vantaggi. Questo grazie anche all'integrazione con il sistema di Port Community già operativo a Venezia e disegnato seguendo le best practice europee. Un'eccellenza che l'Autorità mette a disposizione gratuita degli altri porti italiani: diversi hanno espresso grande interesse.

Dicevamo dei risultati. L'Autorità portuale ha commissionato un apposito studio per misurare concretamente i benefici introdotti dal «modulo Dogane», il software che gestisce telematicamente le informazioni doganali per le merci in partenza e il ciclo delle esportazioni con un unico sistema informatico che prevede il dialogo diretto con il sistema telematico dell'Agenzia delle dogane (Aida). Ebbene, il tempo totale impiegato per produrre ogni Manifesto merci in partenza (Mmp) diminuisce del 58%, con un beneficio di 18 ore di lavoro per ogni Mmp. Su base annuale vuol dire circa 8.000 ore di lavoro risparmiate. Anche il costo scende del 58% pari a 543 euro per Mmp prodotto. In questo caso il risparmio in un anno è di circa 240mila euro.

Se poi vogliamo misurare il beneficio ambientale indotto da questi risparmi la riduzione di emissioni di Co₂ è di circa 24.500 kg l'anno: prima della rivoluzione telematica, infatti, i documenti dovevano essere fisicamente portati con delle autovetture nei vari uffici del porto. Gli effetti sulla competitività sono significativi anche

perché riducono tempi e costi della permanenza dei container in banchina.

Tutto bene, quindi? Da un lato certamente sì, dall'altro la progressiva informatizzazione delle varie pratiche evidenzia una distorsione delle prospettive del tutto italiana.

«Partiamo dal concetto di Port Community e di single window per gli operatori – spiega Paolo Costa, presidente dell'Autorità veneziana – analizzando quelle che sono le best practice in Europa e le indicazioni dell'Unione europea. Il concetto è che anche per l'Ict il porto è l'anello di congiunzione tra la parte mare e la parte terra: noi abbiamo sviluppato in questa direzione Logis. Se uno prende Rotterdam, che è considerato un porto modello, si vede che le compagnie di navigazione mandano i dati al sistema informatico di Port Community che provvede a tradurli, sistemarli e metterli a disposizione delle dogane, le quali a loro volta li rimandano al sistema per essere infine messi a disposizione delle imprese ferroviarie che escono dal porto coi treni. Ogni attore del sistema inserisce i dati nel sistema informatico della Port Community una sola volta ed è questo sistema informatico che li indirizza a tutti i destinatari. Ecco il concetto di single window, un'unica "finestra informatica" con la quale dialogare senza dover digitare più volte gli stessi dati su piattaforme diverse».

Un concetto elementare ma che presuppone la massima collaborazione fra tutti i soggetti coinvolti, dove nessuno deve ritenersi più importante di un altro.

In Italia invece la tendenza è diversa. «Non voglio attaccare nessuno – continua Costa –, mi limito a osservare ciò che accade. Ogni singolo soggetto è convinto di meritare il ruolo di sin-

gle window portuale: le Dogane dicono sono io l'anello di congiunzione su tutto. La Capitaneria di Porto, autorità designata per gli Isps, dice lo stesso. Abbiamo quel solito arroccamento per cui ogni istituzione vuole un primato sulle altre. Siamo arrivati che alle riunioni non si invitano neppure i singoli porti».

Bisognerebbe che il ministero dei Trasporti desse degli indirizzi precisi in merito. «Una situazione

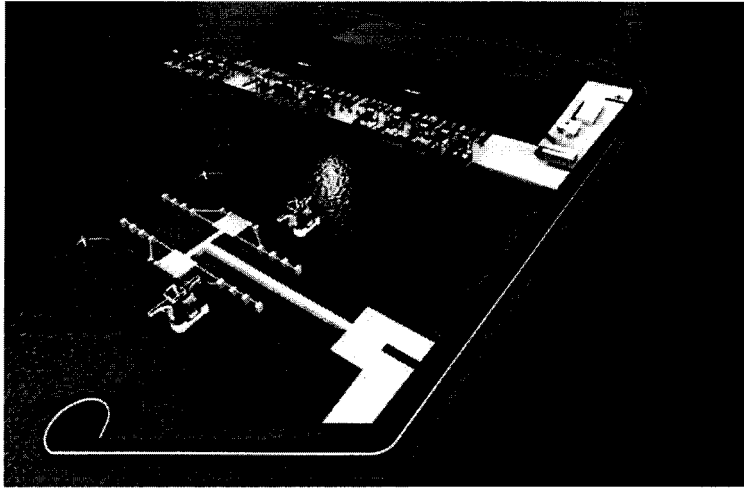
come questa pone dei problemi se ragioniamo sulla efficienza e quindi sulla competitività dei nostri porti – ragiona Costa –. Le singole istituzioni hanno equivocato, a mio giudizio, il concetto di single window: l'Agenzia delle Dogane, ad esempio, è il single window del momento doganale, del controllo delle merci, come la Capitaneria è il single window delle operazioni di controllo delle liste passeggeri e della security. Ma questo non significa essere il single window portuale. Non è meglio lasciare al porto la sua centralità e chi digita i dati, l'agente marittimo, li digita, come fa a Rotterdam nel sistema del porto e

poi quel sistema li gira alle Dogane alle Capitanerie e a tutti i soggetti a cui servono? Perché li dovrebbe digitare anche sul sistema delle dogane? E poi su quello di Trenitalia, delle Capitanerie e magari della Polizia di Frontiera? C'è qualcosa che non funziona...».

In attesa che il buon senso prevalga, l'Autorità portuale sta sviluppando un sistema di Port Community integrato per i porti dell'accordo Napa, un progetto cofinanziato dall'Unione europea e realizzato in collaborazione anche col ministero dei Trasporti. ■

FRANCO TANIEL

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering del porto d'Altura grazie al quale si estrometterà il petrolio dalla laguna



Il progetto Ue Sonora promuove l'asse intermodale tra Mediterraneo e Mare del Nord

Il Veneto guarda al Baltico

Il progetto SoNorA (South North Axis), è stato sviluppato per promuovere lo sviluppo di un asse intermodale Adriatico-Baltico quale base per la crescita dell'area centro-europea. Dopo un incontro tenuto a Bruxelles lo scorso 4 maggio, i partner tedeschi del progetto, le Camere di commercio di Berlino e Rostock, i Porti di Rostock e Terileborg e il Segretariato di Stato di Berlino per il trasporto e lo sviluppo urbano hanno organizzato con Regione Veneto, **Autorità portuale di Venezia** e Unioncamere del Veneto, un incontro dal titolo «Iniziativa Nord-Sud: Costruire una nuova regione economica in Europa» il 29 e il 30 settembre prossimi a Venezia.

«L'Unione europea ha finanziato questo progetto con oltre 7 milioni di euro – spiega l'assessore alla Mobilità della Regione Veneto, Renato Chisso –. L'obiettivo è migliorare i collegamenti, infrastrutturali, economici e culturali, fra le aree del Nord Europa, Polonia e Lander della ex Germania Orientale in primo luogo, e l'Adriatico. Negli anni 2000 ci si è concentrati sui rapporti est-ovest: oggi ci rendiamo conto che, soprattutto per il Veneto, sono altrettanto importanti le relazioni nord-sud lungo l'asse che va dall'Adriatico al Baltico. Studieremo il miglioramento dei collegamenti terrestri, soprattutto ferroviari, lungo la direttrice focalizzando l'attenzione non solo sul Brennero ma anche sul valico di Pontebba. E poi c'è il ragionamento dello sbocco in Austria per il Veneto, l'unica Regione a non avere un collegamento diretto né autostradale né ferroviario oltre confine».

«Il progetto SoNorA sta promuovendo, tra l'altro, l'estensione del Progetto prioritario 23 Gdynia-Vienna ai porti dell'Alto Adriatico, Bologna e Ravenna nel contesto

della revisione della strategia delle infrastrutture transeuropee – precisa Antonio Revedin, responsabile del progetto per il **porto di Venezia** –. In questo modo il nostro scalo e gli altri del Napa (l'associazione dei porti del Nord Adriatico) diventeranno il punto di interscambio tra il centro Europa e il Mediterraneo. Sono state poste in evidenza anche le potenzialità della posizione geografica di Venezia rispetto alle principali infrastrutture di trasporto di valenza europea, soprattutto nell'ottica di rendere più sostenibile il movimento delle merci. È dimostrato che l'impatto in termini di emissioni di Co₂ per singolo Teu trasportato da Port Said a Monaco per nave e ferrovia, è dimezzato sbarcando le merci a Venezia rispetto che ad Anversa. Abbiamo anche l'incarico di verificare la sostenibilità economica di nuovi servizi di trasporto intermodale che colleghino la rete delle autostrade del mare del Mediterraneo al network infrastrutturale stradale e ferroviario per il trasporto delle merci verso il Centro Europa e il mar Baltico, quale alternativa più vantaggiosa rispetto all'accesso al continente tramite i porti del Northern range».

«Al di là delle infrastrutture, queste iniziative rafforzano i rapporti che noi possiamo avere con le imprese di quelle aree – commenta Gian Angelo Bellati, direttore di Eurosportello Veneto, l'ufficio dell'Unione europea ospitato da Unioncamere del Veneto –. Sono regioni molto interessanti nelle quali investire o dalle quali viceversa possono arrivare imprese verso i nostri mercati». ■

FRANCO TANEL

