

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

National Maritime Single Window: cosa prevede l'accordo siglato da Guardia Costiera e agenti marittimi

Nicola Capuzzo · Saturday, November 4th, 2023

Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto sta sviluppando la nuova Maritime Single Window armonizzata a livello europeo e operativa dal 2025.

La nuova sfida che la Guardia Costiera sta infatti affrontando riguarda l'armonizzazione della sua Single Window con le restanti single Window Europee. In questo percorso, è e sarà sempre importante il continuo confronto costruttivo con Federagenti ed è in questo contesto, formalizzando quindi un lungo percorso già condiviso con i raccomandatari marittimi e traguardando la nascita del prossimo sistema informatico, l'European Maritime Single Window Environment, che si inquadra l'importante protocollo d'intesa tra il Comando Generale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera e Federagenti, firmato a Taranto, nell'ambito dell'assemblea pubblica di Federagenti sul tema "Porto Italia nel mondo che cambia" il 20 ottobre 2023.

Per comprendere a pieno l'importanza di questo protocollo, occorre ripercorrere la storia di come, a livello mondiale, si è preso coscienza di un problema e di come, a livello nazionale, si è infine cercata la soluzione in una vincente collaborazione tra pubblico e privato, tra la Capitaneria di porto e l'associazione nazionale degli agenti raccomandatari marittimi.

Nel 1965, 4 anni prima che l'uomo arrivasse sulla Luna, il mondo marittimo prendeva coscienza di un problema comune, ovvero del tempo perso dalle navi, ormai sempre più veloci ed efficienti, nell'espletamento delle pratiche burocratiche. Nasceva l'Imo Fal Convention, dove prima dell'avvento della moderna tecnologia, si cercò di risolvere il problema dei tempi improduttivi della nave persi nelle pratiche amministrative con il primo tentativo di standardizzazione dei processi a livello mondiale.

Sarà solo nel 2010 che la Commissione Europea cercherà la soluzione ai problemi identificati dalla Fal Convention con l'informatica e con l'introduzione di una vera rivoluzione, la nascita del concetto di National Maritime Single Window. In Italia fu il Comando Generale delle Capitanerie di porto che raccolse la sfida di creare un sistema informatico Single Window. Si pensò così di modificare un sottosistema nato nel cosmo del contratto nazionale VTS ed implementarlo secondo le indicazioni pratiche provenienti principalmente dalla Capitaneria di porto di Genova. Da subito ci si rese conto che la vera sfida non era di carattere informatico. Non è possibile sviluppare un

sistema senza una necessaria standardizzazione dei processi amministrativi marittimi ed in Italia, l'elevato numero di porti dalle realtà molto diverse (117 porti) rende questo problema davvero grande.

Nel prendere coscienza della problematica si effettuano delle survey a livello nazionale, verificando quindi come venivano affrontati i vari problemi amministrativi dalle Capitanerie di porto sul territorio nazionale. In questo studio, risultò, da subito, fondamentale l'utenza principale che lavorava con la Capitaneria di porto nelle formalità marittime, i Raccomandatori Marittimi. Questa categoria, comprendendo l'importanza di dover partecipare da protagonista alla nascita della Single Window al fianco della Capitaneria di porto, fornì un determinante contributo allo studio che portò alla standardizzazione dei processi amministrativi e quindi alla realizzazione del sistema informatico.

Il sistema, oggi conosciuto con il nome di Pmis2, nel tempo subisce numerose modifiche, molte delle quali proprio concordate con Federagenti, che continua periodicamente a collaborare con lo staff tecnico della Capitaneria di porto perfezionando sempre di più un prodotto che considera l'utenza al centro. Il continuo flusso automatico di dati del Pmis2 verso tutti i settori del trasporto di merci, supera ormai i confini del porto, porto adesso non più isola, ma maglia di una catena logistica intermodale. La riduzione dei tempi di attesa delle navi in rada o in banchina si traduce anche in un effettivo risparmio di emissioni CO2 da parte delle navi, strizzando l'occhio anche alla salvaguardia dell'ambiente.

La sincronizzazione delle operazioni nave con i servizi tecnico nautici, con gli operatori dei terminal e con i mezzi di trasporto, mediante l'uso di sistemi informatici tra cui la Single Window, con la sua caratteristica predisposizione all'interoperabilità con altri sistemi, portano l'Imo a creare, nel 2020, le linee guida Just in Time, volendo sottolineare i vantaggi concreti che può portare un simile modello organizzativo. Sempre l'Imo promuove l'utilizzo della Single Window emanando l'Imo Compendium e prevedendo, per tutti gli stati mondiali, la raccomandazione dell'utilizzo di un sistema informatico Single Window, come descritto dall'Imo FAL Committee 46.

La Liguria, regione marittima per eccellenza, è caratterizzata da traffici di varia tipologia e specificità su cui operano già oggi, con le più moderne tecnologie, operatori di indubbia professionalità.

Il Comando Regionale della Liguria, Direzione Marittima di Genova, sempre vicino all'utenza marittima e alle sue esigenze, svolge dal 2021, un apposito corso di formazione al personale operativo delle agenzie marittime sull'utilizzo del sistema Pmis e grazie anche alla vasta esperienza maturata negli anni fornirà, come già avvenuto per lo sviluppo del sistema attualmente impiegato, il suo prezioso contributo alla realizzazione della nuova European Maritime Single Window environment, coinvolgendo il cluster marittimo di riferimento.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, November 4th, 2023 at 12:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

