



SAIMARE

Sabato, 30 Settembre 2017
2° CONVENTION SAIMARE SPA

LA MERCE DALLA NAVE AL PORTO

CAmm. Piero PELLIZZARI



COMANDO GENERALE DEL
CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA



I valori del cluster marittimo



- **La sicurezza è onerosa...
... anche gli incidenti.**
- **La sicurezza influisce positivamente sull'efficienza.**
- **L'efficienza riduce gli oneri e contribuisce alla sostenibilità**

Sicurezza

Safety e Security costituiscono:

- elementi non negoziabili;
- un vantaggio competitivo per le bandiere e gli armatori europei.

I servizi della piattaforma VTMIS supportano quotidianamente il Corpo nell'assicurare safety e security al trasporto marittimo



Costa Concordia

13 gennaio 2012



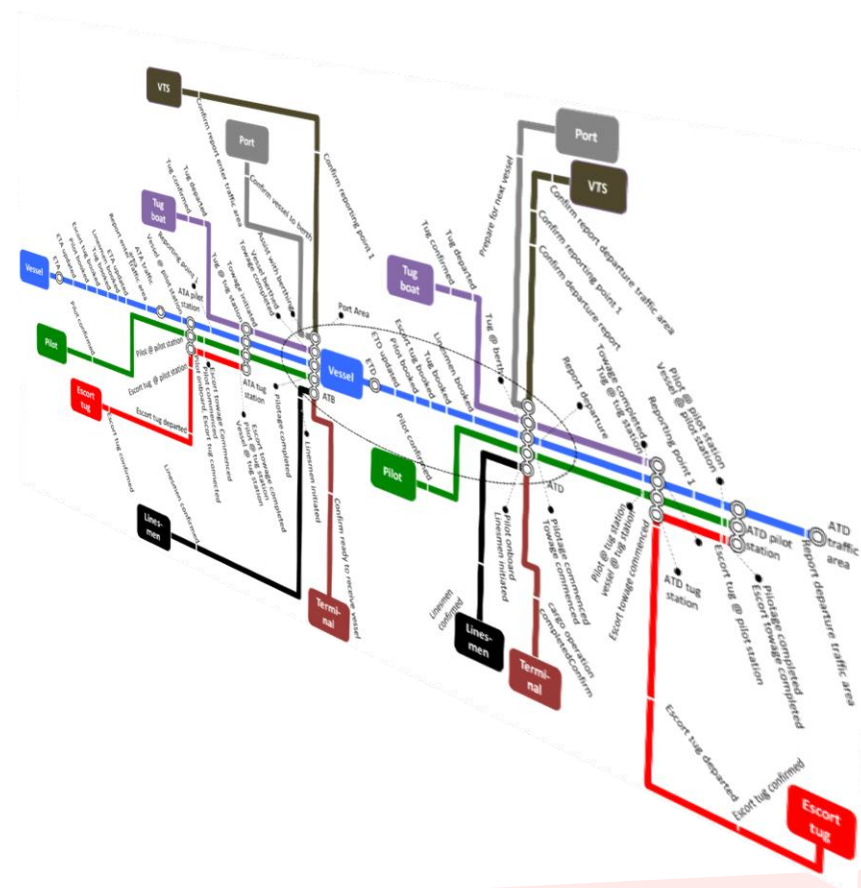
Norman Atlantic

28 dicembre 2014



Efficienza: una questione di tempi

- mezzi, infrastrutture e risorse impegnate nei processi operano in maniera efficiente solo massimizzando il rapporto tra tempo di produzione ed tempo di attesa.
- la riduzione dell'attesa di cui beneficia l'intera comunità portuale costituisce un forte vantaggio competitivo;



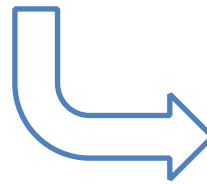
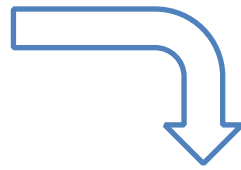
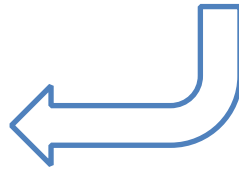
Sostenibilità

- Più servizi
- Più informazioni

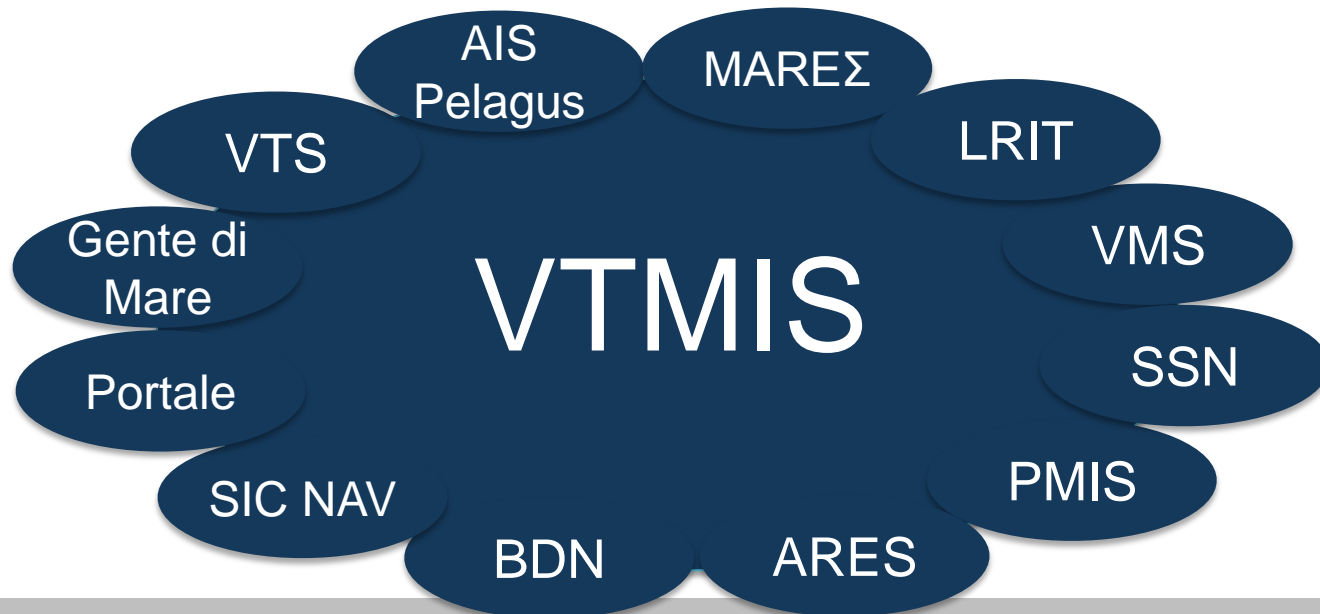
- **Meno Incidenti**
- **Meno Consumi**
- **Meno Infrastrutture**
- **Meno Mezzi**

- **Meno Costi**
- **Meno Inquinamento**
- **Meno Impatto sul territorio**

- **Più benessere**



La piattaforma VTMIS: nodo unico per gli usi civili del mare



Il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardiacostiera, in quanto Autorità Marittima, ha sviluppato e gestisce il VTMIS: la piattaforma nazionale per lo scambio di dati marittimi.

National Competent Authority significa:

- dati ed informazioni ufficiali, opponibili a terzi, per l'utenza
- funzioni svolte in forza di legge
- funzionalità dei sistemi a norma di legge

Dual Use VS On Purpose

I servizi per l'utenza

Per il **Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica:**

al fine di incentivare la competitività **occorre procedere con innovazioni principalmente basate sulla digitalizzazione del ciclo operativo e delle merci.**

il contributo del Corpo passa attraverso

L'interazione, l'integrazione e l'interoperabilità tra il VTMIS (PMIS in particolare) e gli altri sistemi informativi istituzionali quale supporto alla catena del trasporto e della logistica.



Challenges of digitalisation

- Legacy or proprietary standards
- Process digitalisation and re-engineering
- Data ownership, data sharing, access to data, re-use of data
- Lack of trust/data confidentiality/data protection /cybersecurity
 - Non-recognition of electronic information
 - Governance
 - Big data, added value creation
 - Existing investments
 - Will (local, national, global)



PMIS

Port Management Information System
National Maritime Single Window



PMIS opera in 37 porti (38 porti dal 2 ottobre 2017)

6700 utenti registrati

PMISs permette di trattare circa 80% di tutto il traffico marittimo nazionale.



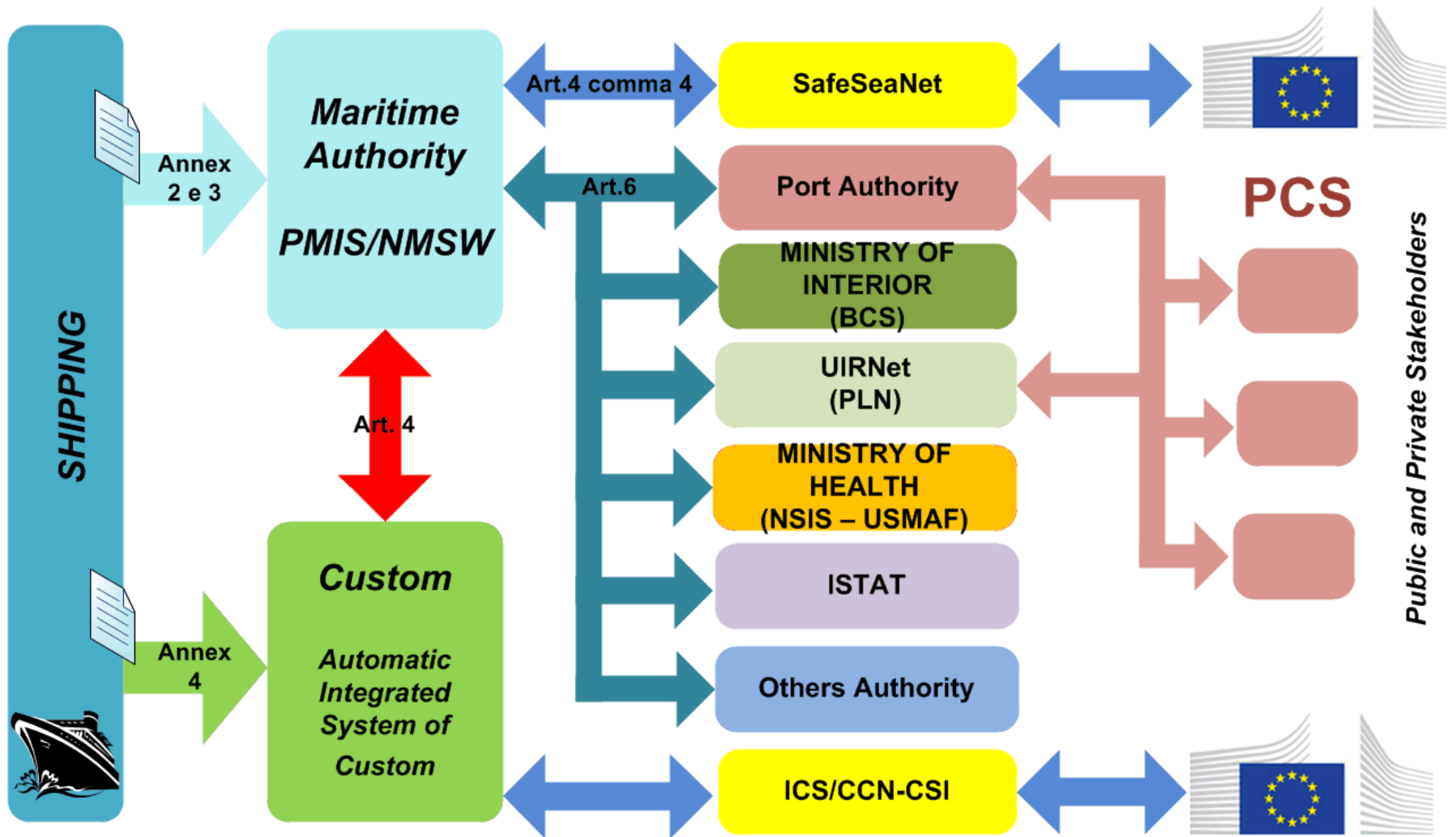
COMANDO GENERALE DEL
CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA

PMIS-NMSW in numbers



Ports in Production	Ports up today	Registered users	Registered organizations
37	38	5800	1380

Time frame	Numer of e-formalities	Avarage per day	Ports (production)	Ports (training)
2013	39.826	163	4	15
2014	188.198	516	23	6
2015	262.605	719	29	0
2016	300.199	820	30	2
Up today	1.012.210	956	37	1



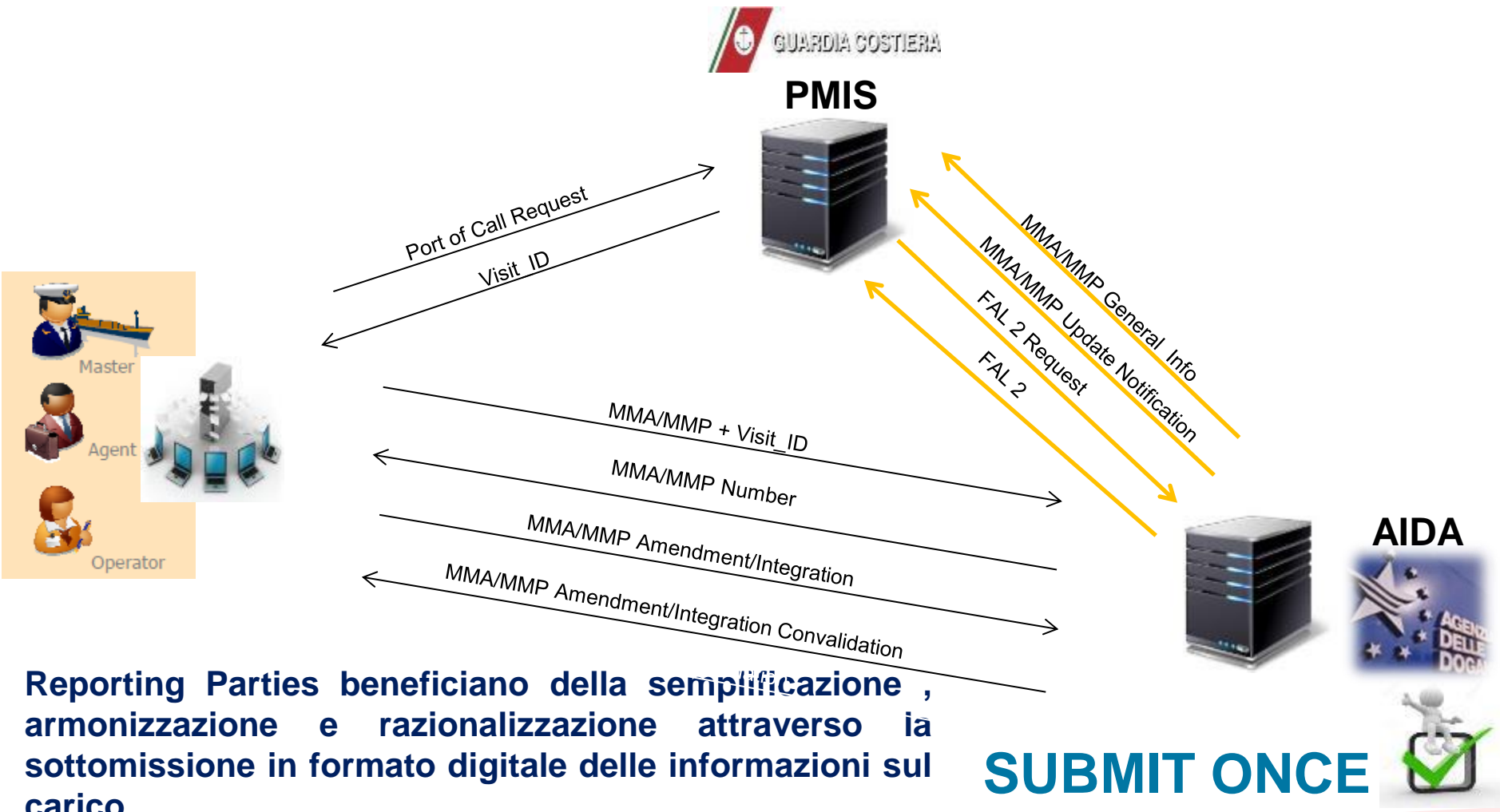
INTEROPERABILITA'



PMIS_AIDA Interoperability

Reporting Parties – Maritime Authority – Customs

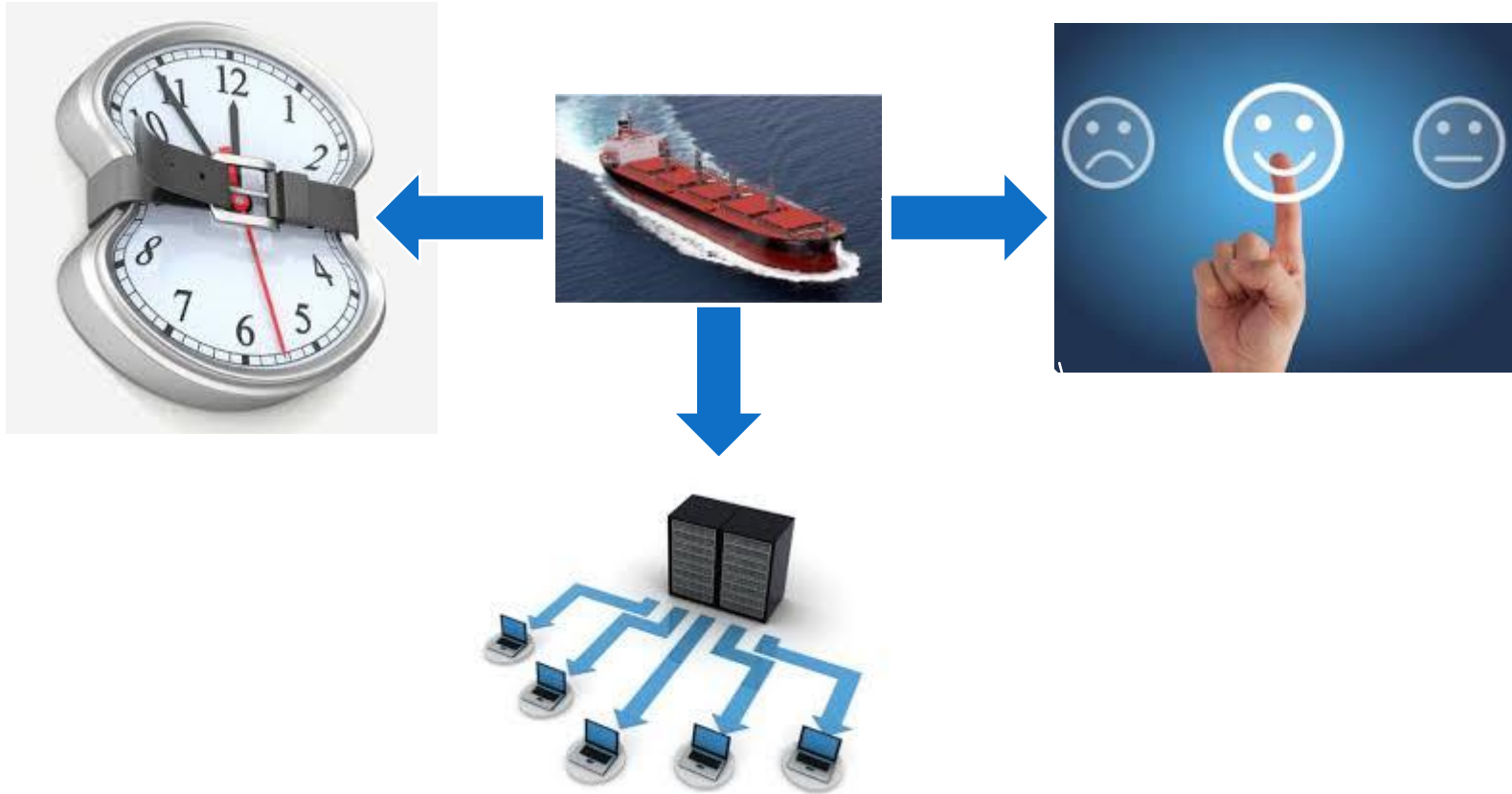
Cargo Formalities Submission Cycle



Reporting Parties beneficiano della **semplificazione**,
armonizzazione e **razionalizzazione** attraverso la
 sottomissione in formato digitale delle informazioni sul
 carico.

SUBMIT ONCE

EFFETTI



PEER REVIEW

**CONDOTTA DA EMSA SU MANDATO
COMMISSIONE EUROPEA IN ITALIA DAL 24
AL 26 GENNAIO 2017**

OBIETTIVI

- **review the implementation** of the Reporting Formalities Directive in Member States, and to provide them with recommendations on how they could improve its implementation, including the operation of the NSW systems;
- **identify best practices** which could be shared among Member States, and;
- contribute to the **evaluation of the Directive**, which is taking place concurrently with the peer review exercise.



4.2 Best Practices

BP 1: Before starting the NSW implementation, IT carried out a detailed business process model for reporting formalities (covering the 10 big ports) with the objective to develop a harmonized model covering the functions/processes of all ports. The analysis allowed the development of a generic business model able to be configured to meet the need

STUDIO DEL PROCESSO NAVE

BP 2: IT included (or plans to include) in the list of the formalities not only the pre-arrival, arrival and departure ones but in addition the formalities required when the ship is in port as well as a big list of formalities required by national laws (e.g. berth

COMPLETEZZA DELLE FORMALITA'

BP 3: SICNAV certificates issued by IT maritime authorities and Class (RINA, BV, GL and DNV) are available in PMIS. These certificates could be retrieved by the Authorities before ship's arrival allowing the quick processing of the inf

INTEROPERABILITA' CON SICNAV PER CERTIFICATI NAVE

BP 4: The good cooperation between Customs and the ICG and the interoperability between PMIS and AIDA ensured that the ENS and other custom formalities are incorporated in the NSW solution, respecting the reporting once principle.

BUONA COOPERAZIONE CON DOGANE

BP 5: The data reuse functionalities are properly analysed and planned (some of them have already been developed) allowing the sharing of information with databases and between ports as well as by the central SSN.

RIUSO DEL DATO

BP 6: Pre-clearing function... offered to the shipping industry. These functionalities were developed in the framework of a pilot project by combining an electronic cargo manifest with monitoring capabilities of the ICG.

PRE CLEARING CON AGENZIA DOGANE

BP 7: IT developed emergency procedures to ensure the continuation of the NSW in cases when PMIS is not operational (by defining procedures based on exchanging e-mails with HMOs during failure of PMIS).

PROCEDURE DI EMERGENZA



For Italy

Rec 1: PMIS is planned to evolve in terms of users (not all of them are connected, e.g. Border Control and Health

DIALOGO INFORMATICO TRA TUTTE LE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

legislation to regulate the exchange of data between Authorities needs to be adopted as soon as possible.

Rec 2: The NSW offers a two way communication which allows the ship data providers to view decisions or comments by the Harbour Master office. However, clearance functionalities are not available through the PMIS area of

DARE OUTPUT DI SISTEMI DI ALTRE AMMINISTRAZIONI TRAMITE PMIS

not only as a single point of entry for the shipping industry but also as a point for receiving feedback from the authorities).

Rec 3: PDF documents are submitted to PMIS for reporting formalities requiring the signature of the captain (sec and the IMO Com ELIMINARE IMMISSIONE DI DATI NON STRUTTURATI electronic transmission of report formalities. For reasons of simplifications PDF should be eliminated by applying an alternative way to comply with the RFD requirements and the Italian Legislation.

Rec 4: SVILUPPARE DIALOGO MACCHINA MACCHINA CON UTENZA by the shipping industry.

Rec 5: NECESSITA' DI ARMONIZZARE LE ESENZIONI

BORDER CHECKS E NOTIFICA RIFIUTI DA TRATTARE IN MODO STRUTTURATO

Rec ATTENZIONARE LE CLAUSOLE DI CONFIDENZIALITA' DAI DATI



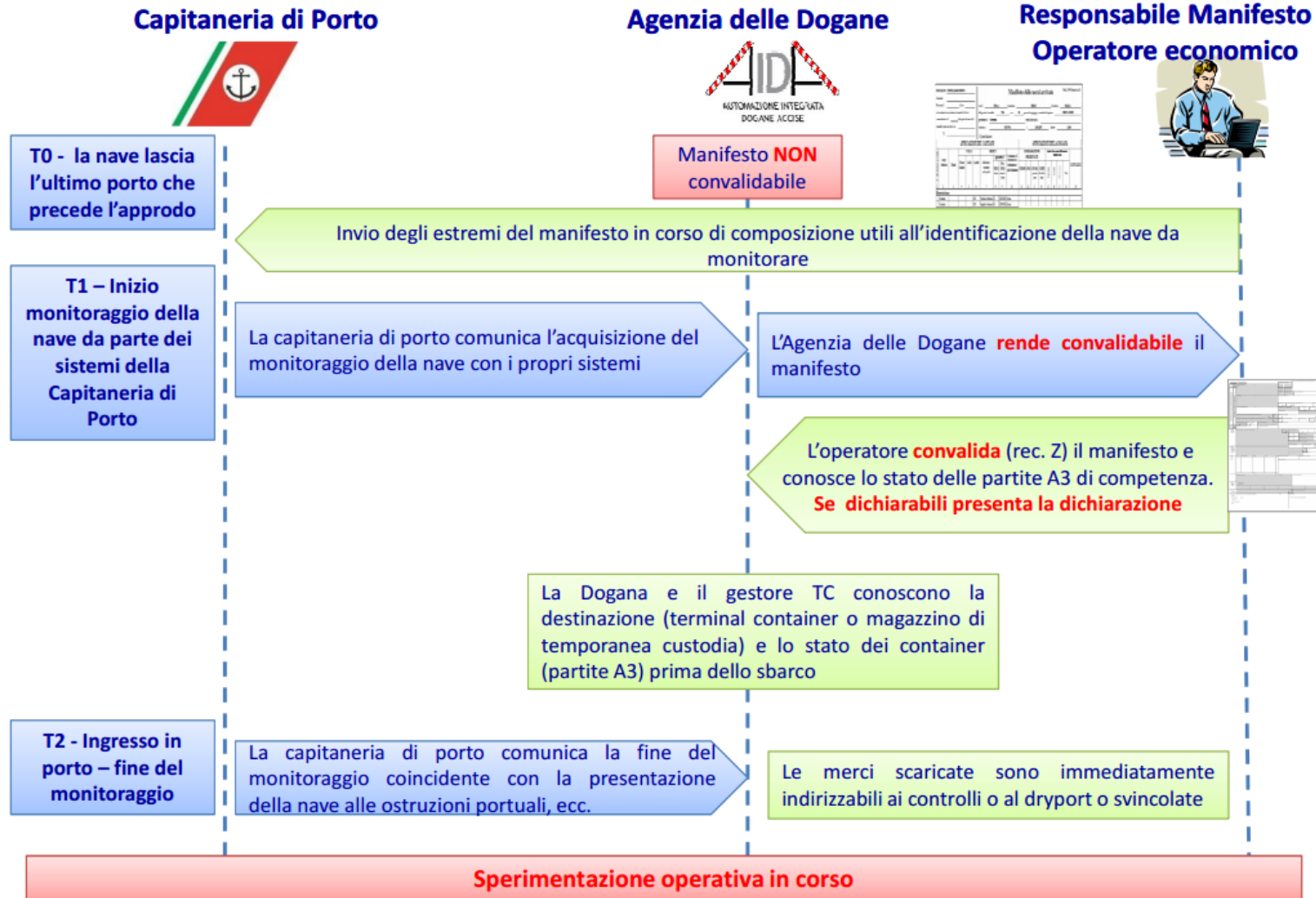
Pre-clearing



Alcuni numeri...Pre-clearing

Porto	Avvio sperimentazione	N° monitoraggi		
Taranto	11-nov-14	2		
Bari	06-nov-14	131		
Genova	01-mar-14	2139		
La Spezia	26-feb-14	785		
Civitavecchia	05-ott-14	107		
Ravenna	04-set-14	357		
Trieste	09-set-14	289		
Venezia	23-set-14	98		
Livorno	02-ott-14	1715		
Savona	23-dic-14	1		
Napoli	14-gen-15	6	Totale navi	5685
Gioia Tauro	6-apr-15	0	Tot. Ore monitoraggio	145.000
Palermo	4-feb-15	55		

Lo sdoganamento in mare: l'integrazione con le Capitanerie di porto





Una infrastruttura virtuale con benefici reali.

Questo nuovo metodo di sdoganamento permette una maggiore efficienza per la catena logistica e di conseguenza maggiore **capacità** di movimentazione per il terminal.

Dai primi riscontri, il preclearing consente una **velocizzazione** delle operazioni portuali elevata e l'utilizzo di questa procedura potrebbe essere equiparata alla costruzione di una nuova banchina ove custodire virtualmente la merce...

...una banchina virtuale protesa sul Mediterraneo.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

