

Venezia, 08.05.2013

Proposte di modelli organizzativi

Arch. Giancarlo Leoni
Settore Ambiente, Pianificazione territoriale
e Autorità Portuale,
Provincia di Mantova



Partners



Attività 3 – Organizzazione – Innovazione giuridica – Piano di fattibilità



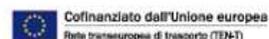
Sub-attività 3.1 Fattibilità dell'organizzazione

PRODOTTI ED ELABORATI

Relazione sull'organizzazione composta da:

1. Analisi ex-ante dell'attuale struttura giuridica, politica, economica a livello nazionale e locali
2. Analisi RIS europei
3. Piano di governance e struttura di gestione

Partners



IL MODELLO EUROPEO



STUDIES FOR THE DEVELOPMENT OF THE RIS OPERATIONAL AND MANAGEMENT SYSTEM

Activities / responsibilities	Austria	Serbia	Hungary	Romania	Bulgaria
Maintenance and development of waterways	Via Donau	Plovput (ex Federal Public Institution for Maintenance and Development of International Inland Waterways)	National Directorate for Water Management (OVF) / Water Management Directorates (KÖVIZIGs)	Lower Danube Fluvial Administration (AFDJ)	EAEMDR
RIS design and implementation	Via Donau	Plovput	Ministry of National Development, National Transport Authority, RSOE	Romanian Naval Authority	EAEMDR
RIS provider	Via Donau	Plovput	RIS Operator = National Transport Authority / ROS Provider = RSOE	Romanian Naval Authority	EAEMDR
RIS operator (maintenance and development)	Via Donau	Plovput	RIS Operator = National Transport Authority / ROS Provider = RSOE	Romanian Naval Authority	EAEMDR
Main RIS user for safety	OSB (Supreme Navigation Authority)	Kapetanija	RSOE, National Police / Danube Water Police Captaincy, National Directorate-General for Disaster Management	Romanian Naval Authority, Lower Danube Fluvial Administration (AFDJ)	Executive Agency "Maritime Administration"
River inspection	OSB	Kapetanija	National Police / Danube Water Police Captaincy	Romanian Naval Authority	Executive Agency "Maritime Administration"
Safety of navigation (river control) with RIS	OSB	Kapetanija	National Police / Danube Water Police Captaincy	Romanian Naval Authority	Executive Agency "Maritime Administration"
traffic supervision	OSB (+lock operators around the locks)	Kapetanija	National Police / Danube Water Police Captaincy	Romanian Naval Authority	Executive Agency "Maritime Administration"
Lock operators	via donau	PD HE DJERDAP	not applicable in Hungary	Romanian Naval Authority	EAEMDR
Protection against pollution	communities and regions	Kapetanija	National Inspectorate For Environment, Nature and Water	Romanian Naval Authority, National Agency for Protected Areas (ANAP)	Executive Agency "Maritime Administration"
Hydrographic survey, IWW design	Via donau	Plovput	National Directorate for Water Management (OVF) / Water Management Directorates (KÖVIZIGs)	Romanian Naval Authority, Lower Danube Fluvial Administration (AFDJ)	EAEMDR
waterway marking, river training works	Marking: OSB River training works: via donau	Plovput	Water Management Directorates (KÖVIZIGs)	Romanian Naval Authority, Lower Danube Fluvial Administration (AFDJ)	EAEMDR
Custom operations	Customs	Custom, ministry of finance	National Tax and Customs Administration	National Customs Administration	National Customs Administration
good/people control	Police	border police AND CUSTOMS, CAPTANCY	National Police / Border Police	National Police / Border Police	National Police / Border Police

Functional requirements:

Autorità

A	Stakeholders	Definition/tasks/roles	Organizzazione
A.1	Technical Certification Authority	Competent authority for the issuing of the Community inland navigation certificates.	MIT sedi di Roma, sede motorizzazione Venezia, sede motorizzazione Mantova, ispettori di porto, R.I.N.A.
A.2	Law enforcement agency for Cargo Inspection	Performs cargo inspection (customs, veterinary, phytosanitary) and detects and fines / summons violations	Capitanerie di porto, ispettori di porto, ASL regionali, dogane, guardia di finanza
A.3	Law enforcement agency for Immigration Control	Performs Immigration control and detects and fines / summons violations.	Capitanerie di porto, ispettori di porto
A.4	Law enforcement agency for Traffic Rules	Detects and fines / summons violations of traffic rules	Capitanerie di porto, ispettori di porto, autorità portuali
A.5	Accident and Incident Investigation Body	Independent body or entity responsible for investigations on the causes and possible consequences of accidents and Incidents within inland navigation with the purpose of elaborating recommendations for the prevention of similar accidents and incidents in the future. Next to the elaboration of investigation reports the creation of anonymous accident and incident statistics might be the task of this body or entity	Capitanerie di porto, ispettori di porto, autorità portuali, MIT, Autorità di bacino
A.6	Agency in charge of collecting Statistical Data	Collects, processes and distributes statistical data	Autorità portuali, gestori di infrastrutture: Sistemi Territoriali, AIPO, Autorità di bacino
A.7	Competent Authority for Traffic Management	Controls the access to the control area, monitors the movements of specific vessels and their cargo (target groups) in this control area and supports Rescue and Emergency Service Providers with detailed information in case of emergencies and calamities	Autorità portuali, Sistemi Territoriali, AIPO
A.8	Port Authority	Official Authority responsible for traffic safety and traffic management in the port	Autorità portuali
A.9	Environmental authority	Law Enforcement Agency for Pollution of the Environment: Observes pollution to the environment and detects and fines / summons violations	ARPA, Asl, Corpo Forestale

Gestori

G	Stakeholders	Definition/tasks/roles	Organizzazione
---	--------------	------------------------	----------------

Partners

G	Stakeholders	Definition/tasks/roles	Organizzazione
G.1	Fleet Manager	Is the person planning and observing the actual (navigational) status of a number of vessels moving or working under one command or ownership	Dario Aggio (Ship Service) Corticelli (Fluviomar) Riccardo Bemini (San Marco Shipping)
G.2	Ship owner	Is the (legal) person officially registered as such in the certificate of registry where the particulars of the ship are contained.	Per Fluviomar: Sistemi Territoriali Per San Marco Shipping: Gruppo Fagoli Per Ship Service: Alviae Tanto
G.3	Cargo owner	Is the legal owner of the goods as mentioned in the transport document. The party indicated as such has the right of control and is the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage.	Paganella Veronesi margini Manni
G.4	Waterway manager	Supplies the fairway and therefore monitors the condition of the waterway infrastructure, collects dues for the use of the waterway infrastructure (for transport), plans and executes construction works and assists with calamity abatement	AIPO (Galvani), Sistemi Territoriali (Borvicini – Centro di Cavanello)
G.5	Water manager	Supplies a certain water level and therefore monitors the water quality and quantity and balances the water level where possible	AIPO (Galvani), Sistemi Territoriali (Borvicini), Autorità di bacino

Gestori dei servizi

GS	Stakeholders	Definition/tasks/roles	Organizzazione
GS.1	RIS Provider	Being the organisation or organisational unit assigned or contracted to operate the RIS-System and to provide RIS-Services	MIT (impiegato), Autorità portuali, Sistemi Territoriali (Borvicini) AIPO (Galvani)
GS.2	Rescue and Emergency service Provider	Responsible for the search and rescue and emergency services (deals with a calamity and takes care of the people, animals, cargo and vessel involved)	Vigili del fuoco, Protezione civile Guardia di Finanza Carabinieri – N.O.E.

AREA DI TERRA

Infrastrutture del sistema RIS (stazioni base AIS, sistema di trasmissione della correzione DGPS, infrastruttura per le comunicazioni dati e voce)

AREA OPERATORE RIS

Gestisce a livello centrale le componenti RIS (cartografia elettronica, sistema VTT, sistema NTS, sistema ERI, etc.)

AREA AUTORITA'

Autorità coinvolte che forniscono servizi, controlli e sicurezza della navigazione (dogana, autorità portuali, capitanerie di porto, etc.)

AREA DI BORDO

Comprende i sistemi installati a bordo delle navi (transponder AIS, sensori di heading, sensori di livello e un sistema ECDIS)

AREA LOGISTICA

Comprende gli operatori della logistica che si interfacciano con il sistema per usufruire dei servizi RIS



Attività
Gestione e sviluppo dell'idrovia
Progettazione e sviluppo del RIS
Fornitore RIS
Operatore RIS (gestione e sviluppo)
Principale utente RIS per la sicurezza
Controllo idrovia
Sicurezza della navigazione (RIS)
Supervisione del traffico
Gestori conche
Protezione contro inquinamento
Servizio piena
Operazioni doganali
controllo merci/persone

NOTICE TO SKIPPER

TIPOLOGIA MESSAGGI

- messaggi relativi al canale navigabile e al traffico,
- messaggi connessi ai livelli dell'acqua,
- messaggi relativi al ghiaccio,
- messaggio relativi a condizioni meteorologiche.

HULL DATABASE

0. Numero unico italiano (attribuito a livello regionale)
1. Numero unico europeo ENI di identificazione delle navi
2. Nome dell'imbarcazione/della nave
3. Tipo di imbarcazione
4. Lunghezza fuori tutto
5. Larghezza fuori tutto
6. Immersione
7. Fonte dei dati (= certificato comunitario)
8. Portata lorda per le navi per trasporto merci
9. Volume di immersione per navi diverse da quelle adibite a trasporto merci
10. Operatore (proprietario o suo rappresentante)
11. Autorità che rilascia il certificato
12. Numero del certificato comunitario di navigazione interna
13. Data di scadenza
14. Creatore della raccolta di dati

ERI

TIPOLOGIA MESSAGGI

1. Segnalazione di merci (pericolose)
2. Elenco di equipaggio e passeggeri
3. Messaggio di risposta e di ricezione
4. Notifica al porto di gestione dell'attracco

LOCK MANAGEMENT SYSTEM

I dati gestiti dal sistema LMS includono:

- Dati sull'operatività della chiusa (dati di funzionamento e dati sui natanti)
- Dati provenienti dal sistema VTT sulla posizione delle navi
- Dati provenienti dal sistema ERI sulla merce ed i piani di viaggio
- Set minimo di dati provenienti dall'Hull Database

Attività	Modello di gestione
Gestione e sviluppo dell'Idrovia	
Progettazione e sviluppo del RIS	
Fornitore RIS	
Operatore RIS (gestione e sviluppo)	
Principale utente RIS per la sicurezza	
Controllo idrovia	
Sicurezza della navigazione (RIS)	
Supervisione del traffico	
Gestori conche	
Protezione contro inquinamento	
Servizio piena	
Operazioni doganali	
controllo merci/persona	

Partners

IL MODELLO ESISTENTE (1)



Analisi ex- ante dell'attuale struttura giuridica, politica, economica a livello nazionale e locale: autorità coinvolte, ruoli, collaborazione e scambio di informazioni tra le autorità, principali requisiti-mancanze-necessità

Problemi esistenti per la gestione del RIS:

- problemi di comunicazione tra i soggetti coinvolti;
- differenti strumenti di comunicazione e di tecnologie utilizzati dai soggetti per le comunicazioni interne ed esterne;
- relazioni tra gli stakeholders e gli operatori;
- colli di bottiglia e ritardi nel flusso di comunicazioni;
- ipotesi, comparazione, scelta tra i modelli organizzativi

Partners



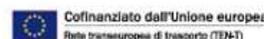
IL MODELLO ESISTENTE (2)

Effetti:

- conflitto tra enti
- duplicazione di informazioni e disorientamento utente
- complicazione anzichè semplificazine = tempo perso
- duplicazione costi, tasse...
- disparità di trattamento rispetto al trasporto su ruota e disincentivo alla navigazione interna
- riduzione di costi di “esternalità” mancati (3 milioni/anno → 12 milioni) ?????



Partners



IL MODELLO N.2

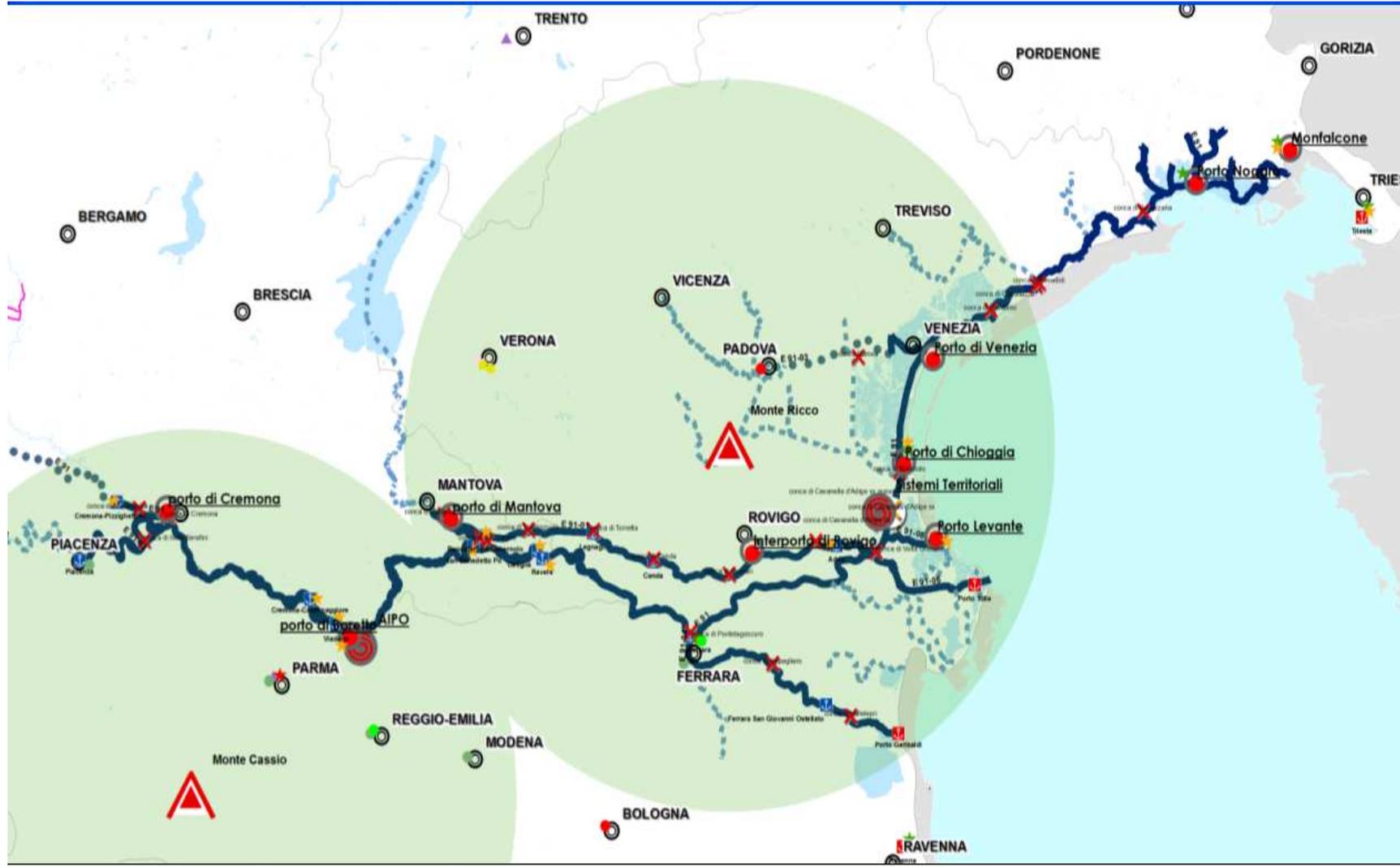
Il coordinamento interistituzionale



Fase di implementazione del prototipo	Fase successiva all'implementazione del prototipo
Accordo Interistituzionale per gestire la sperimentazione e l'introduzione del RIS	Processo di adozione della normativa europea sul RIS Miglioramento della struttura organizzativa e gestionale

Partners





Partners

Keys:

ATTORI DEL SISTEMA RIS

 autorità competente (Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture)

 autorità incaricata/RIS centre
(AIPo/Sistemi Territoriali)

 AIS base centre

operatori RIS

gestori dei servizi

 gestione traffico livello 1 (informazioni di tipo TI)

 gestione traffico livello 2 (informazioni di tipo TI)

 gestione conche (informazioni di tipo TI)

 gestione emergenze (informazioni di tipo CAS)

alimentatori

 conche

 porti interni

 porti marittimi

 centro previsioni metereologiche

 amministratori vie navigabili (informazioni tipo FIS)

utenti

 responsabili flotte

 spedizionieri

sistema idroviario

 vie navigabili IV classe e superiore (direttiva RIS)

 vie navigabili IV classe e superiore in costruzione

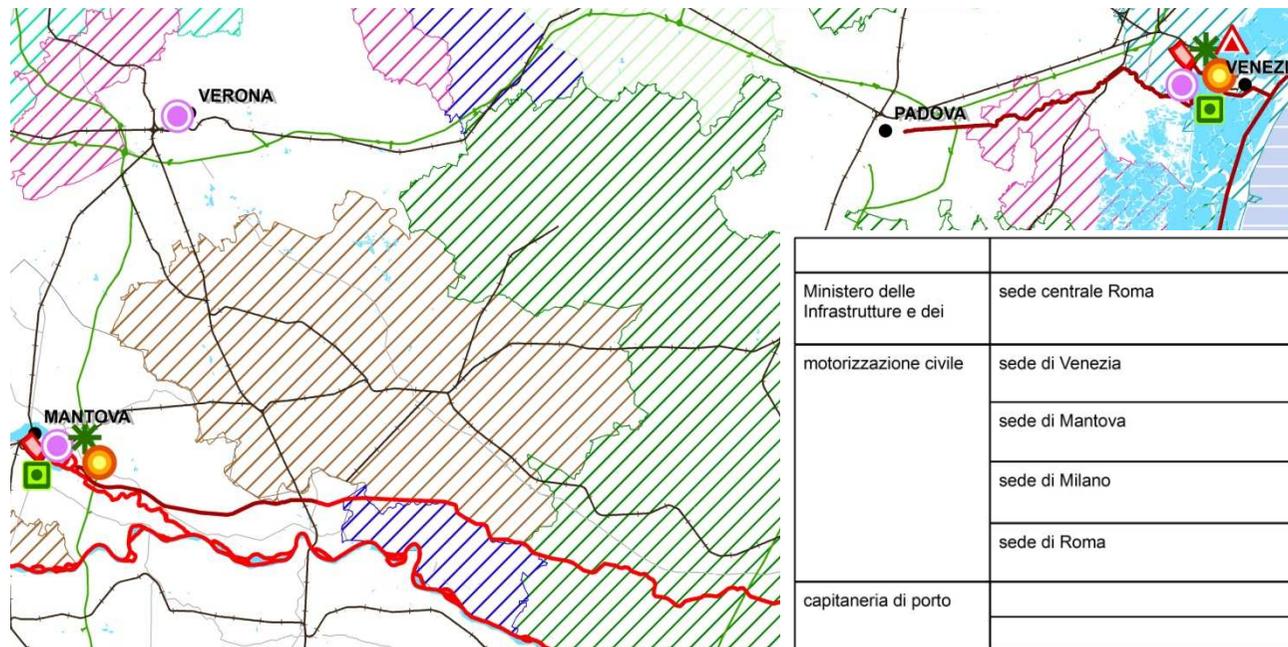
 altre vie navigabili

 sistema dei Navigli

TIPOLOGIA DELLE INFORMAZIONI PRINCIPALI DEL RIS

1. FIS Informazioni sullo stato dell'idrovia
2. TI Informazioni relative al traffico
3. Traffic Management - solo come possibilità di interfaccia con VTS
4. CAS procedure nei casi di incidente
5. Altro da sviluppare (pianificazione e gestione dei trasporti, gestione porti, statistiche etc.)

Partners



Ministero delle Infrastrutture e dei	sede centrale Roma		
motorizzazione civile	sede di Venezia	<ol style="list-style-type: none"> 1. esami per titoli personale navigante (Milano e Venezia); 2. visite di sicurezza navi nel D.lgs. 22/2009 (Milano, Roma, Mantova e Venezia); 3. Certificato Comunitario (Milano, Roma, Mantova e Venezia); 4. iscrizione nel registro personale navigante (tutte per territorio di competenza); 	
	sede di Mantova		
	sede di Milano		
	sede di Roma		
capitaneria di porto		<ol style="list-style-type: none"> 1. sicurezza della navigazione; 2. Ricerca e Soccorso in mare; 3. Protezione dell'ambiente marino; 4. Polizia marittima; 5. Supporto alla protezione civile; 	
capitaneria di porto	porto di Monfalcone	<ol style="list-style-type: none"> 1. iscrizione unità navali ad uso commerciale; 2. istruttoria per il rilascio di autorizzazioni manifestazioni nautiche; 3. istruttoria per il rilascio di nulla osta spettacoli pirotecnici; 4. attività di locazione/noleggio (L.R. 63/1993) e diporto commerciale; 5. rimozione di navi o materiali sommersi che creano pericolo o intralcio alla navigazione; 6. tenuta e aggiornamento dell'Albo 	
	porto di Ravenna		
	porto di Chioggia		
	porto di Venezia		
	porto di Porto Nogaro		
	porto di Trieste		
autorità portuali	porto di Venezia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi connessi a tali attività; 2. Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compreso il 	
	porto di Ravenna		
	porto di Trieste		
	porto di Mantova - Provincia di		
	porto di Cremona - Provincia di		

Partners

IL MODELLO N.2 “ Accordo tra Istituzioni)(a)



Il Coordinamento Interistituzionale per sperimentare il prototipo RIS riceve alcuni elementi dell'approccio dello “sportello unico”:



FINALITA':

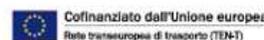
- costituire uno strumento di cooperazione tra gli enti oggi segmentati
- ottimizzare e collegare le procedure e gli strumenti esistenti ed il futuro prototipo nelle condizioni istituzionali attuali
- Attivare strumenti collegati all'interno di una piattaforma informatica comune (prototipo RIS)
- Offrire un'interfaccia comune agli operatori

COMPOSTO DA: Soggetti responsabili in diversa misura del flusso delle informazioni

ATTIVITA' PRINCIPALI:

- a)Ottimizzare le funzioni di Ispettorato di navigazione (registri navi, ecc...),
- b)Condividere ordinanze di cauta navigazione e altro
- c)Condividere informazioni sugli spostamenti delle navi nella rete
- d)Informazioni sulla sicurezza
- e)Altri servizi ...

Partners



IL MODELLO N.2 “Accordo tra istituzioni”(b)



Il Coordinamento Interistituzionale per sperimentare il prototipo RIS:



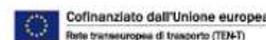
PREGI:

- Facilità applicativa tramite convenzione tra enti
- Utilizzazione risorse esistenti e avvio basato su collaborazioni già avviate col progetto R IS
- Struttura utile nella fase sperimentale per rendere efficace il sistema RIS e sua flessibilità nell'implementazione
- Basso costo

-CITICITA':

- Maturare la decisione di cooperazione in assenza di indirizzi generali
- Rischio di non volontà di cooperazione di alcune componenti

Partners



IL MODELLO N.3 “centralizzato”

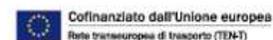


Si individua un soggetto che ha competenza su tutta la rete delle acque interne e che quindi gestisce direttamente tutta la rete del RIS fornendo il servizio a tutti gli altri soggetti con un ruolo gerarchicamente decisivo.

I soggetti che si interfacciano con il soggetto principale svolgono una funzione di utenti o di fornitori di informazioni senza capacità di intervenire sull'organizzazione del modello.

Ad es. assegnare al MIT o ad AIPO tutte le competenze o assegnare ad un altro soggetto

Partners



IL MODELLO N.3 “centralizzato”

Pregi:

Interfaccia unica

Criticità:

- Contraddizione tra le diverse normative regionali
- Scarsa flessibilità
- Rischio di prolungamento dei tempi nell’organizzazione gestionale
- Costi centralizzati



Partners



IL MODELLO N.4 “rete polarizzata”



Il modello si basa su 3 regole:

- all'interno della rete ci sono nodi-poli che sono regolatori e/o gerarchicamente più importanti che svolgono funzioni di catalizzatori di informazioni, organizzazione e controllo delle informazioni
- tutti i soggetti possono intervenire direttamente nella gestione del modello complessivo e quindi non solo dialogare direttamente con i poli gerarchicamente specializzati ma anche relazionarsi tra loro direttamente.
- regola di sussidiarietà: quando uno dei nodi gerarchici ha problemi di funzionalità un altro nodo gerarchico può surrogare quella funzionalità in attesa che questa venga ripristinata

Partners



IL MODELLO N.4 “rete polarizzata”



Pregi

Maggiore coinvolgimento/partecipazione da parte di tutti i soggetti della rete

Maggiore flessibilità del sistema in grado di intervenire in caso di eventuali blocchi dei poli gerarchizzati

Mantiene delle gerarchie con funzioni di monitoraggio e controllo del sistema pur lasciando lo spazio per integrazioni orizzontali dai diversi soggetti della rete con maggiore scambio di informazioni senza essere obbligati al passaggio e verifica del polo gerarchico centrale

Più adattabile al policentrismo delle competenze oggi esistenti

Minor costo in quanto distribuisce gli oneri dell'organizzazione su più soggetti

Criticità

Rischio di dispersione informativa

Partners



PROSSIMI PASSI:

A) Approfondimento dei modelli

B) Verifica e comparazione

C) Valutazione e scelta delle proposte da fare ai soggetti decisori

D) Eventuale applicazione sperimentale

E) Proposta di applicazione della direttiva comunitaria e riforma normativa

Partners

Grazie per l'attenzione



RIS

STUDIES FOR THE DEVELOPMENT OF
THE RIS OPERABILITY ALONG THE
NORTHERN ITALY WATERWAY SYSTEM



Partners

