

Entry/Exit System: la sfida della frontiera digitale al Propeller di Livorno

Tra sicurezza e rischio congestione, il porto cerca l'equilibrio. Un dibattito acceso sui nuovi scenari operativi



Il tramonto del timbro fisico sul passaporto segna l'inizio di una rivoluzione digitale che, se non governata con strumenti adeguati, rischia di trasformarsi in un collo di bottiglia per l'operatività portuale. È questo il messaggio centrale emerso dalla recente riunione del Propeller Club Port of Leghorn, presieduta da Maria Gloria Gianì, che ha riunito istituzioni, associazioni di categoria e tecnici per analizzare l'impatto dell'Entry/Exit System (Ees), il nuovo sistema di frontiera europeo entrato in vigore lo scorso ottobre.

Dopo il benvenuto al nuovo comandante dell'Accademia Navale, ammiraglio Alberto Tarabotto, i lavori sono stati aperti dal prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi. Nel suo intervento, il prefetto ha ribadito l'impegno delle istituzioni affinché il nuovo sistema raggiunga i suoi obiettivi prioritari: blindare i confini, ottimizzare la gestione dei flussi migratori e contrastare l'irregolarità. Dionisi ha lanciato un messaggio chiaro alla platea: la sicurezza non va vissuta come un costo o un freno, bensì come un investimento strutturale per il futuro del Paese.

Il compito di tradurre la norma in operatività è spettato ad Agnese Di Napoli, vice questore e dirigente dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima. La dirigente ha spiegato come l'Ees nasca per rispondere a un'esigenza di sicurezza ormai improrogabile per l'area Schengen: quella di monitorare non tanto gli arrivi irregolari via mare, quanto il fenomeno dei cosiddetti "overstayers", quei cittadini stranieri che entrano legalmente con visto turistico ma permangono oltre i 90 giorni consentiti nell'arco di sei mesi.

Il vecchio timbro verrà sostituito da un fascicolo digitale alimentato da dati biometrici (volto e impronte), una procedura complessa che però vede Livorno in una posizione "privilegiata". Attualmente, infatti, lo scalo labronico non gestisce traffico regolare diretto da paesi extra-Schengen, e categorie come crocieristi e marittimi sono momentaneamente escluse. Al contempo, la Polizia è pronta a gestire emergenze con stazioni mobili in banchina, in attesa che il sistema vada a pieno regime nell'aprile 2026, data dopo la quale conviverà comunque con le procedure tradizionali per un quinquennio di garanzia.

Durante il dibattito sono emerse le preoccupazioni concrete. Marco Paifelman, segretario generale di Federagenti, ha portato l'evidenza dei numeri: le prime sperimentazioni indicano che i tempi di controllo passano dai 30 secondi della timbratura manuale a circa 2-3 minuti con la procedura digitale. Una dilatazione che preoccupa fortemente anche Alessandro Ferrari (Assiterminal) e Francesco Beltrano (Fise-Uniport), i quali hanno evidenziato l'impossibilità di replicare il modello aeroportuale in banchina, data dal fatto che i porti, privi dei ricavi commerciali che finanziano i gate automatici negli aeroporti, devono gestire "ondate" di sbarchi simultanei e veicoli carichi di famiglie, rendendo impensabile far scendere tutti per la scansione biometrica senza paralizzare i varchi.

A cucire il filo tra criticità e possibili soluzioni è intervenuto l'avvocato marittimista Luca Brandimarte, consigliere del Club e collaboratore Assarmatori, evidenziando l'importanza del dialogo costruttivo con l'amministrazione. Brandimarte ha spostato l'attenzione sulle opportunità normative, segnalando come le linee guida europee potrebbero prevedere esenzioni per le "crociere circolari" che toccano solo porti Ue. Sul fronte operativo, ha citato esempi di adattamento pragmatico: dal "modello Bari", che gestisce i flussi con l'Albania tramite accordi specifici, all'inventiva di Palermo, dove sui traghetti dal Nord Africa si sperimentano sistemi di pre-identificazione visiva (come codici sulle auto) per velocizzare lo sbarco.

Un contributo per la comprensione delle dinamiche in gioco è arrivato dal consulente marittimo Angelo Roma che, attraverso una presentazione di slide, ha ripercorso le tappe dell'Entry/Exit System, offrendo alla platea una sintesi delle sfide che attendono il cluster. Il suo intervento ha sottolineato il rischio che la nuova frontiera digitale, se non supportata da investimenti tecnologici e flessibilità operativa, possa trasformarsi in un "muro invalicabile" per la vitale connettività marittima.

Sul fronte delle risorse al Di Napoli ha suggerito una collaborazione tra istituzioni per evitare sprechi in tecnologie a rapida obsolescenza e l'eventuale supporto operativo dell'agenzia europea Frontex, mentre la presidente Maria Gloria Giani, ricordando come l'11 settembre abbia obbligatoriamente rivoluzionato la sicurezza aerea, ha commentato come oggi siano i porti a dover affrontare questa sfida per garantire la continuità dei traffici.

A chiudere i lavori con una nota di realismo è stato il Direttore Marittimo della Toscana, ammiraglio Giovanni Canu. Guardando oltre le difficoltà tecniche, Canu ha ricordato che la tecnologia necessita sempre del fattore umano per filtrare le irregolarità. "Non avremo subito porti più rapidi," ha chiarito l'ammiraglio, "ma l'obiettivo imprescindibile è avere porti più sicuri, dove il rallentamento operativo è, almeno inizialmente, il costo necessario per garantire la legalità dello spazio comune europeo".



