


La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



CIRColazione di qUalità delle MerCI su VETtori nella CaTena logIstica del prOgramma CIRCUMVECTIO

Newsletter 3

**PLATFORM
AS A SERVICE**

 Testo in italiano. Per la lingua francese, scorrere giù.

Il progetto CIRColazione di qUalità delle MerCI su VETtori nella CaTena logIstica del prOgramma (CIRCUMVECTIO) studia la struttura e il funzionamento di una Cross-boarding Area Management Platform (CAMP) in grado di operare anche come Logistics Single Window per una catena logistica integrata e paperless. La CAMP integra un network di piattaforme interoperabili a servizio degli

shippers e degli attori della catena logistica. Le filiere selezionate condividono il concetto di one-stop-shop che, coinvolgendo clienti e fornitori, si configura come mezzo per creare un credibile strumento a favore delle PMI per internazionalizzare il prodotto in chiave transfrontaliera e renderne maggiormente competitivo il trasporto.

Il progetto della piattaforma e lo studio di fattibilità

Lo studio di fattibilità è lo strumento che, attraverso l'analisi della domanda, l'analisi del modello gestionale e le analisi di fattibilità economica, permette di porre in luce le eventuali criticità, anche di medio-lungo termine, di un progetto, consentendo di scremare le diverse ipotesi di intervento e di orientare i successivi approfondimenti e la fase di progettazione.

Appare necessario che nella definizione di un progetto informatico si assuma un **punto di vista complessivo sul processo** (o sull'insieme omogeneo di processi su cui ci si propone di intervenire), esplicitando gli obiettivi di miglioramento ed indicando le necessarie iniziative parallele all'intervento informatico.

È in particolare da sottolineare come la maggior parte dei progetti di e-government si configurino come iniziative "technology-driven", in cui l'intervento informatico traina più ampi cambiamenti. Non raramente la necessità di vedere l'insieme del cambiamento è stata, invece, sottovalutata. Più di una delusione è legata proprio a questa insufficiente visione della dimensione complessiva e alla conseguente **debolezza degli interventi sulle componenti non informatiche**. Parallelamente, è di particolare importanza l'analisi della domanda, per evitare che il progetto resti un mero esercizio teorico di pianificazione e porre le basi per una sua reale applicazione pratica.

Un punto importante l'analisi della domanda

I diversi partner territoriali hanno individuato le filiere più rilevanti per ogni porto / retroporto nel rispettivo ambito territoriale. I porti e le filiere considerati cruciali dai partner sono stati i seguenti:

- Savona (automotive e fresh food),
- Livorno (automotive e fresh food),
- Olbia e Cagliari (fresh food e minerali),
- Tolone (agroalimentare, vino e miele),
- Ajaccio/Bastia (vino e agroalimentare).

Diversi aspetti sono ritenuti essenziali dalle imprese intervistate nella progettazione e nella successiva realizzazione della CAMP CIRCUMVECTIO.

✓ **Semplificazione dei processi burocratici, amministrativi ed operazionali.** In una spedizione internazionale si attiva un numero elevato di relazioni e scambi di dati tra molti attori, sia privati che pubblici. Molti di questi dati sono ripetuti nelle varie transazioni.

✓ **Considerazione**, con pari importanza e contemporaneamente, **sia dei flussi documentali sia dei flussi fisici delle merci** nei diversi territori e nei nodi considerati riconoscendo la imprescindibilità di tale commistione. Alcuni porti sono focalizzati sulla gestione dei flussi documentali, ad esempio Savona, altri sui flussi fisici delle merci, ad esempio Livorno.

✓ **Standardizzazione delle operazioni procedurali a livello internazionale**, al fine di evitare procedure divergenti che non consentono l'adozione di procedure standard, come auspicato da Tolone.

✓ **Standardizzazione delle procedure documentali con coinvolgimento delle Dogane e degli operatori di trasporto.** Tale necessità viene sottolineata, nello specifico, dagli operatori del porto di Tolone che hanno sottolineato quanto le Dogane debbano essere coinvolte nel processo di definizione e implementazione degli strumenti per garantire la compatibilità di questi sistemi con quelli delle dogane. Questo migliorerebbe l'efficienza degli agenti e delle navi per spostare più velocemente i flussi di merci.

✓ **Non ripetitività delle informazioni ed efficace allineamento.** Viene auspicato da tutti i soggetti intervistati l'uso della logica **once**, cioè l'acquisizione di informazioni una sola volta, preferibilmente come input da sistemi gestionali degli operatori, e l'utilizzo di formulari elettronici standardizzati, che permettano la dematerializzazione e l'inserimento di dati una sola volta.

✓ **Interoperabilità della piattaforma;** l'interoperabilità di un sistema è la sua capacità di funzionare con altri strumenti. L'interfacciamento è il principale metodo per rendere i sistemi interoperabili.

✓ **Protezione dei dati sensibili.** Attualmente, nel porto di Tolone, i dati commerciali sono scambiati solamente e direttamente tra i soggetti interessati, i dati sensibili non rischiano di essere accessibili a terzi ma la predisposizione di accessi differenziati non cambierebbe il livello di protezione.

✓ **Facilitazione degli spostamenti intermodali**, come previsto dal sistema Meditracknet, a Livorno, e nel porto di Savona Vado. Nella sezione relativa ai desiderata l'Interporto di Guasticce ha indicato come possibile sviluppo l'implementazione di aree di prefiltraggio interportuali per il decongestionamento dei varchi portuali.

✓ **Tracciamento delle merci e dei mezzi basato sulla tecnologia RFID** (Radio Frequency Identification) impiegata in Meditracknet, nell'interporto Toscano e in MONI.C.A., nel porto di Livorno, ed auspicata dagli operatori presenti nel porto di Tolone.

✓ **Offerta di un servizio unificato per la prenotazione dei trasporti multimodali o di visibilità dei trasporti possibili**, come auspicato dall'agenzia marittima AMV di Tolone.

Merita un piccolo approfondimento il fattore e obiettivo chiave della CAMP, **l'interoperabilità**.

L'interoperabilità tra diversi sistemi dovrà riguardare alcuni sportelli unici nazionali, tra gli altri AIDA e PMIS, a condizione che i dati presenti in ogni sistema siano aggiornati; solo in tal modo si possono fornire informazioni utili e si ovvia al frequente problema dell'obsolescenza dei dati.

CIRCUMVECTIO si propone quindi di colmare un GAP e di studiare e di progettare una **Cross-boarding Area Management Platform (CAMP) che integra un network di piattaforme** al fine di renderle interoperabili a servizio degli shippers e degli attori della catena logistica.

La piattaforma "CIRCUMVECTIO"

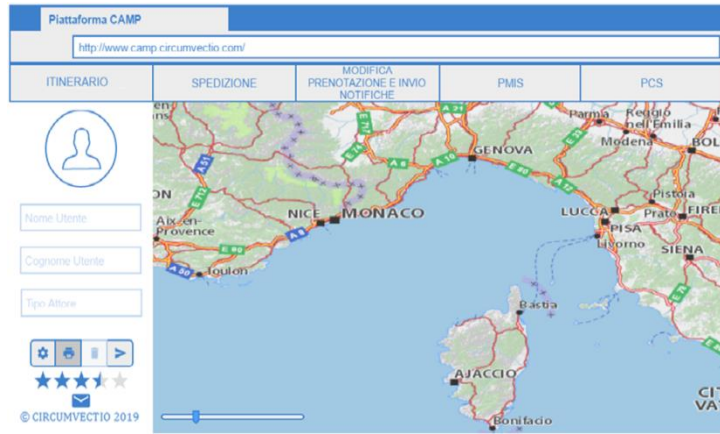


Fig. 1. Home page della piattaforma proposta

La piattaforma intende offrire servizi trasportistici agli utenti (mittente, destinatario, spedizioniere, Multimodal Transport Operator (MTO), terminalista, società di autotrasporto, società ferroviaria, compagnia marittima o aerea).

Inoltre la piattaforma si pone come un supporto alla pianificazione e alle decisioni degli enti pubblici coinvolti (Province, Regioni, Autorità Portuali) per progettare eventuali nuovi servizi di trasporto in particolare rivolti allo sviluppo dell'intermodalità.

La piattaforma CAMP proposta consentirà l'integrazione, lungo l'intera catena logistica, dei flussi:

✓ **Fisici:** relativamente ai flussi fisici, la piattaforma consentirà l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto merci nell'area di Programma: strada, mare e ferrovia, al fine di sviluppare l'intermodalità.

✓ **Documentali:** a livello di flussi documentali, la piattaforma consentirà lo scambio di documenti ed informazioni legate al flusso fisico delle merci, in particolare in corrispondenza dei nodi della catena logistica.

Inoltre la piattaforma costituisce un supporto alla pianificazione e alle decisioni degli enti pubblici coinvolti (Province, Regioni, Autorità Portuali) per progettare eventuali nuovi servizi di trasporto in particolare rivolti allo sviluppo dell'intermodalità.

La home page della piattaforma proposta è indicata in fig. 1. La piattaforma prevede cinque menu:

itinerario; spedizione; modifica prenotazione ed invio notifiche (Flussi FISICI); PMIS; PCS (Flussi DOCUMENTALI).

Gestione dei flussi documentali mediante la piattaforma

Le funzionalità della piattaforma in merito alla gestione dei flussi documentali sono:

✓ trasferire i documenti prodotti nel porto di export, dal porto di export al porto di import. Questo consente allo spedizioniere nave, agli spedizionieri doganali e merce del porto di import di produrre più agevolmente i documenti di loro competenza. Allo stato attuale infatti i PCS dei diversi porti non comunicano tra di loro.

✓ consentire, nei porti non dotati di PCS, la condivisione dei documenti tra i diversi soggetti operanti nel porto: spedizionieri nave, spedizionieri doganali, spedizionieri merce, ma anche terminalisti e vettori marittimi.

Trasmissione di documenti tra attori dei porti, e attraverso la piattaforma: entrambi i porti sono dotati di PCS

I MMP e le bollette doganali di export sono prodotti, dallo spedizioniere nave e dagli spedizionieri doganali, in formato xml mediante il PCS del porto di export, e sono trasmessi direttamente dal PCS del porto di export al PCS del porto di import mediante la piattaforma.

Grazie alla disponibilità dei documenti di export, le bollette doganali di import e i MMA sono prodotti, in formato xml, mediante il PCS del porto di import, in maniera molto più agevole.

Questi documenti, attualmente, devono, però, essere sempre scaricati dal PCS e caricati su AIDA da parte degli operatori in quanto PCS e AIDA non dialogano direttamente.

Gli altri documenti (fattura, bill of lading, delivery order, documento di trasporto, packing list, EUR1 e A.TR) sono prodotti e scambiati solo in formato cartaceo e non vengono gestiti dai PCS.

Nel caso di presenza della piattaforma, essi possono essere scannerizzati e caricati in formato pdf sulla piattaforma dagli spedizionieri merce del porto di export e scaricati dagli spedizionieri merce del porto di import. Questi documenti dovranno essere forniti alla Dogana in caso di irisp giallo.

La trasmissione dei documenti tra PCS e piattaforma, nel caso di entrambi i porti (export ed import) dotati di PCS, è schematizzata in fig. 2.

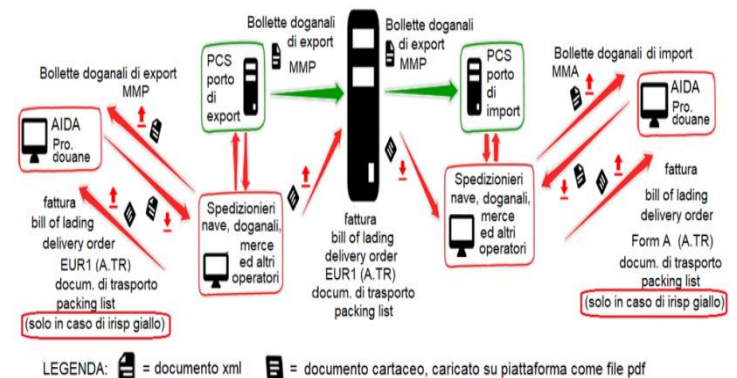


Fig. 2. Schematizzazione della trasmissione dei documenti, tramite la piattaforma, dal porto di export a quello di import, qualora entrambi i porti siano dotati di PCS

Trasmissione di documenti tra attori dei porti e attraverso la piattaforma: entrambi i porti non sono dotati di PCS

Lo spedizioniere nave del porto di export produce il MMP, mentre gli spedizionieri doganali redigono le bollette doganali di export in formato xml mediante i loro software gestionali e li caricano sulla piattaforma.

Lo spedizioniere nave e gli spedizionieri doganali del porto di import scaricano i documenti di export dalla piattaforma e producono, rispettivamente, il MMA e le bollette doganali, in formato xml, mediante i propri gestionali, più agevolmente, avendo a disposizione i documenti di export.

Gli altri documenti (fattura, bill of lading, delivery order, documento di trasporto, packing list, EUR1, form A e A.TR) sono prodotti e scambiati solo in formato cartaceo. Quindi essi vengono scannerizzati e caricati, in formato pdf, sulla piattaforma dagli spedizionieri merce del porto di export e scaricati dalla piattaforma dagli spedizionieri merce del porto di import. Questi documenti dovranno essere forniti alla Dogana in caso di irisp giallo.

La trasmissione dei documenti, tramite la piattaforma, dal porto di export a quello di import, qualora entrambi i porti siano dotati di PCS, è schematizzata in fig. 3.

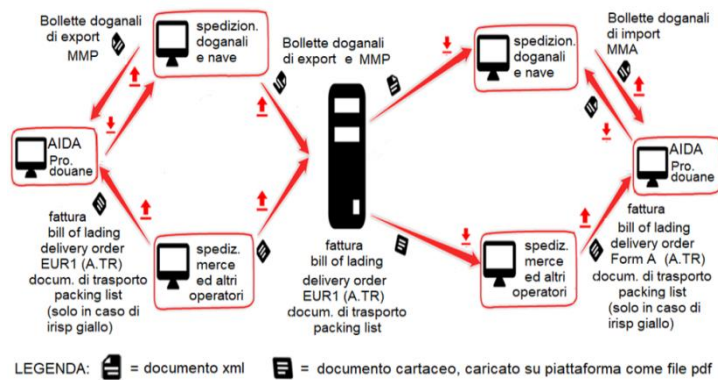


Fig. 3. Schematizzazione della trasmissione dei documenti, tramite la piattaforma, dal porto di export a quello di import, qualora entrambi i porti non siano dotati di PCS

Trasmissione di documenti tra attori dei porti e attraverso la piattaforma: uno solo dei due porti è dotato di PCS

La trasmissione di documenti tra attori dei porti e piattaforma, nel caso in cui il porto di export è dotato di PCS e il porto di import non è dotato di PCS, è schematizzata in fig. 4.

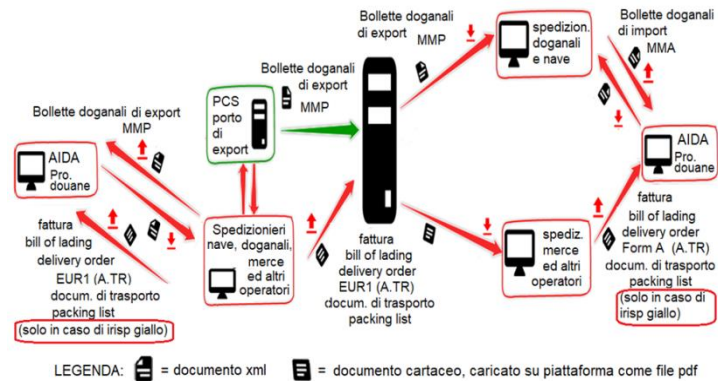


Fig. 4. Trasmissione di documenti tra attori dei porti e piattaforma, porto di export dotato di PCS, porto di import non dotato di PCS

La trasmissione di documenti tra attori dei porti e piattaforma, nel caso in cui il porto di export non è

dotato di PCS e il porto di import è dotato di PCS, è schematizzata in fig. 5.

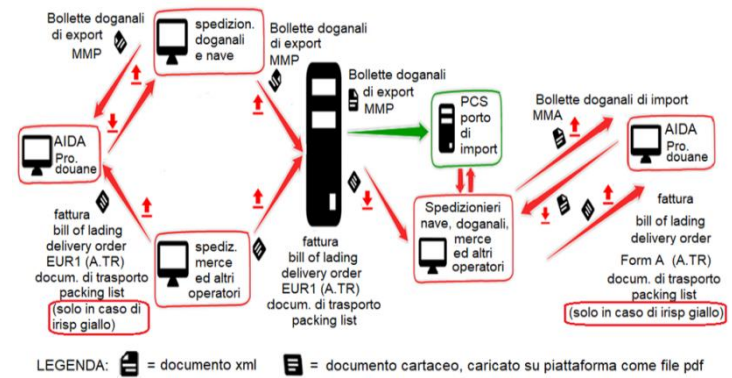


Fig. 5. Trasmissione di documenti tra attori dei porti e piattaforma, porto di export non dotato di PCS, porto di import dotato di PCS

Condivisione dei documenti tra gli attori del porto di export non dotato di PCS

La piattaforma consente inoltre la condivisione dei documenti di export tra gli attori del porto di export, qualora non sia dotato di PCS. Si veda la schematizzazione in fig. 6.

Allo stato attuale, gli spedizionieri doganali inviano, via e-mail, le bollette doganali, in formato xml, allo spedizioniere nave. Lo spedizioniere nave genera il MMP mediante il proprio software gestionale a partire dalle bollette doganali ricevute.

Nel caso di presenza della piattaforma, gli spedizionieri doganali caricheranno le bollette, in formato xml, sulla piattaforma.

Lo spedizioniere nave le scaricherà dalla piattaforma e genererà il MMP mediante il proprio software gestionale, senza bisogno che le bollette vengano inviate singolarmente via e-mail.

Ogni attore carica sulla piattaforma il documento o i documenti che ha prodotto, ma può accedere a tutti i documenti presenti sulla piattaforma, anche a quelli prodotti dagli altri attori portuali.

Ad es. gli spedizionieri doganali possono accedere al MMP e lo spedizioniere nave può accedere a tutte le bollette doganali caricate sulla piattaforma. Per non complicare eccessivamente l'immagine in figura 6 non è stata indicata anche la possibilità da parte degli operatori di scaricare i documenti.

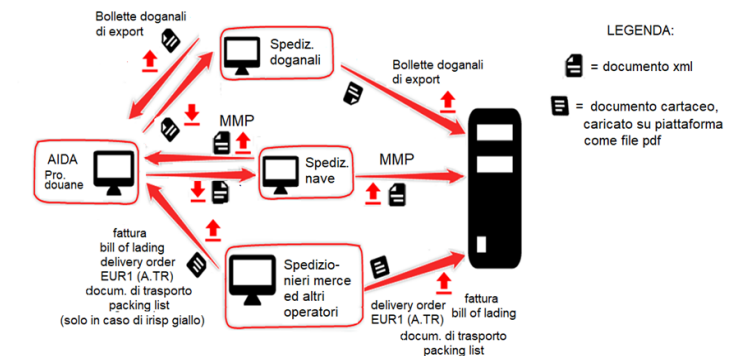


Fig. 6. Condivisione dei documenti tra gli attori del porto di export non dotato di PCS

Condivisione dei documenti tra gli attori del porto di import non dotato di PCS

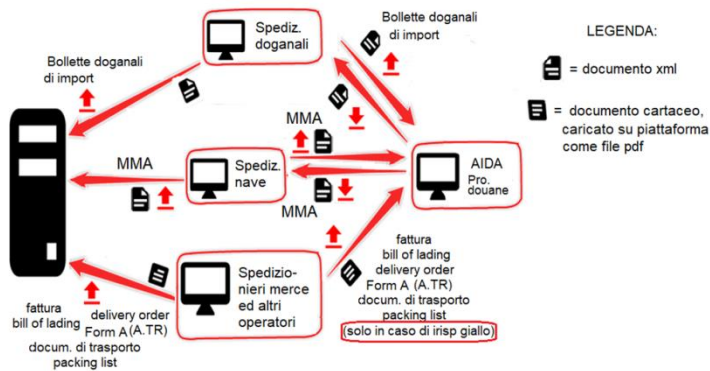


Fig. 7. Condivisione dei documenti tra gli attori del porto di import non dotato di PCS

Ogni attore carica sulla piattaforma il documento o i documenti che ha prodotto, ma può accedere a tutti i documenti presenti sulla piattaforma, anche a quelli prodotti dagli altri attori portuali.

Ad es. gli spedizionieri doganali possono accedere al MMA e lo spedizioniere nave può accedere a tutte le bollette doganali caricate sulla piattaforma. Per non complicare eccessivamente l'immagine in figura non è stata indicata anche la possibilità da parte degli operatori di scaricare i documenti.

Attualmente gli spedizionieri doganali inviano le bollette doganali "provvisorie", prive dei codici A3, allo spedizioniere nave.

Lo spedizioniere nave produce un MMA "provvisorio", in quanto privo dei codici A3, a partire dalle bollette doganali e lo carica su AIDA.

La dogana inserisce i codici A3 nel MMA e lo rimanda allo spedizioniere nave.

A questo punto, lo spedizioniere nave deve inviare agli spedizionieri doganali i codici A3 relativi alle partite di merce di loro competenza. Se il porto non ha PCS, lo spedizioniere nave deve inviare (ad es. per e-mail) ai diversi spedizionieri doganali, uno ad uno i codici A3; ogni MMA è relativo a migliaia di partite di merce quindi i codici A3 da inviare sono migliaia. Questo comporta una grave inefficienza.

Quando la piattaforma sarà operativa, lo spedizioniere nave potrà caricare su di essa il MMA completo dei codici A3 ricevuto dalla dogana. Quindi gli spedizionieri doganali reperiranno dalla piattaforma (dal relativo MMA) i codici A3 di loro pertinenza. Questo consentirà un forte miglioramento delle procedure di scambio documentale.

Questo è possibile già ora nei porti dotati di PCS: infatti gli spedizionieri doganali possono accedere al MMA caricato sul PCS dallo spedizioniere nave per reperire i propri codici A3.

Il menu PCS

Cliccando sul menu PCS, è possibile accedere alle tre schermate e passare da una schermata all'altra. La prima schermata consente la reindirizzazione ai PCS dei porti di Savona, Genova e Livorno (gli altri porti coinvolti nel progetto non hanno, attualmente, il PCS): si veda la fig. 8. Questa consente la redirectione ai PCS dei porti dotati di PCS coinvolti nel progetto, che in questo caso sono solo tre.

Mediante la scrollbar (a destra in figura) è possibile passare alle due schermate successive, relative all'upload e al download dei documenti.



Fig. 8. Prima schermata del menu PCS

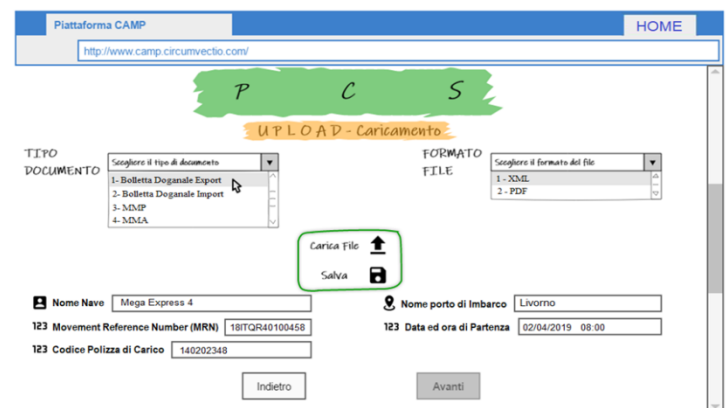


Fig.9. Schermata del menu PCS

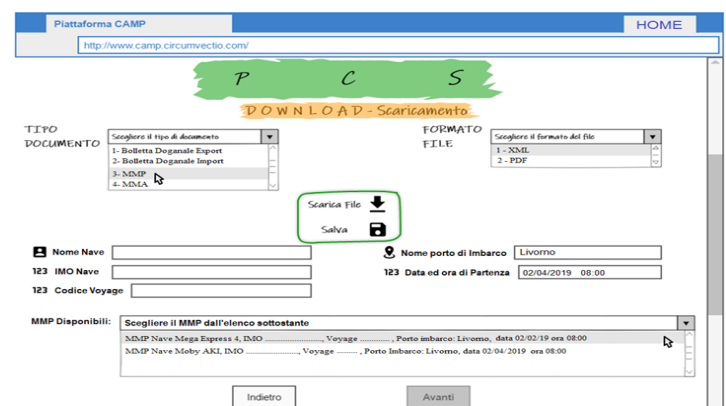


Fig.10. Schermata del menu PCS

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



**CIRColazione di qUalità delle
Merci su VETtori nella CaTena
logIstica del prOgramma
CIRCUMVECTIO**

Newsletter 3

**PLATFORM
AS A SERVICE**

 Texte en français. Pour le texte en italien, revenez à ci-dessus.

Le projet intitulé **CIRColazione di qUalità delle Merci su VETtori nella CaTena logIstica del prOgramma (CIRCUMVECTIO)** étudie la structure et le fonctionnement d'une Cross-Boarding Area Management Platform (CAMP) capable aussi de fonctionner comme Logistics Single Window pour une chaîne de logistique intégrée et sans papier.

La CAMP intègre un réseau de plateformes interopérables au service des expéditeurs et des acteurs de la chaîne logistique. Les chaînes choisies partagent le concept de guichet unique (one-stop-shop) qui, en impliquant les clients et les fournisseurs, permet de créer un outil crédible de soutien aux PME pour internationaliser le produit au niveau

transfrontalier et pour contribuer à un transport plus compétitif.

Le projet et l'étude de faisabilité

L'étude de faisabilité est l'outil qui, par l'analyse de l'application, l'analyse du modèle de gestion et les analyses de faisabilité économique, permet de mettre en évidence les éventuelles criticités, même à moyen et long terme, d'un projet, permettant de limiter les différentes hypothèses d'intervention et d'orienter les futurs approfondissements et la phase de conception. Il semble nécessaire, dans la définition d'un projet informatique, d'assumer un **point de vue global sur le processus** (ou sur l'ensemble homogène des processus sur lesquels on souhaite intervenir), en expliquant quels sont les objectifs d'amélioration et en indiquant les nécessaires initiatives parallèles à l'intervention informatique.

Il faut en particulier souligner la façon dont la plupart des projets d'e-gouvernement se présentent comme des initiatives « axées sur la technologie », dans lesquelles l'intervention informatique entraîne des changements plus larges. Il n'est pas rare que la nécessité de voir l'ensemble du changement ait été sous-estimée. Plus qu'une déception, cela est lié à cette vision insuffisante de la dimension globale et à la **faiblesse conséquente des interventions sur les composants non informatiques**. Parallèlement, l'analyse de la demande revêt une importance particulière, afin d'éviter que le projet ne reste qu'un exercice théorique dans la planification et pour poser des fondements d'une véritable application concrète.

Il n'est pas rare, par exemple, que la prestation d'un service de réseau soit interprétée comme une situation de « faible impact », en imaginant une invariance substantielle du service fourni et des processus de Back-Office impliqués. En fait, l'expérience montre clairement que souvent la distribution en ligne modifie la nature du service et crée une situation dans laquelle changent les besoins et les exigences des utilisateurs.

L'identification des exigences

Les différents partenaires territoriaux ont identifié les secteurs les plus importants pour chaque port/port sec dans leur zone territoriale. Les ports et les chaînes jugés cruciaux par les partenaires ont été les suivants:

- Savone (automobile et aliments frais),
- Livourne (automobile et aliments frais),
- Olbia et Cagliari (produits frais et minéraux),
- Toulon (agro-alimentaire, vin et miel),
- Ajaccio/Bastia (vin et agro-alimentaire).

Plusieurs aspects sont considérés comme essentiels dans la planification et la réalisation ultérieure du CAMP CIRCUMVECTIO :

✓ Molti di questi dati sono ripetuti nelle varie transazioni.

✓ **La simplification des processus bureaucratiques, administratifs et opérationnels.** Un grand nombre de relations et d'échanges de

données entre de nombreux acteurs, privés et publics, sont déployées dans une expédition internationale. Plusieurs de ces données sont répétées dans les différentes transactions. Dans le port de Toulon, par exemple, il faut signaler que des millions de documents sont imprimés, numérisés ou envoyés par e-mail, chaque année en raison du manque d'adéquation et d'interconnexion entre les instruments.

✓ **La prise en considération, à importance égale et en même temps, des flux documentaires ainsi que des flux physiques des marchandises** dans les différents territoires et dans les nœuds en question en reconnaissant la nécessité de cette combinaison. Certains ports sont axés sur la gestion des flux de documents, par exemple Savone, d'autres sur les flux physiques de marchandises, par exemple Livourne.

✓ **La normalisation des opérations procédurales au niveau international**, afin d'éviter des procédures divergentes ne permettant pas l'adoption de procédures normalisées, comme le préconise Toulon.

✓ **La normalisation des procédures documentaires avec la participation des opérateurs des douanes et des transports.** Cette nécessité est soulignée, en particulier, par les exploitants du port de Toulon qui ont souligné que les douanes devraient être impliquées dans le processus de définition et de mise en œuvre des instruments pour assurer la compatibilité de ces systèmes avec ceux des douanes. Cela améliorerait l'efficacité des agents et des navires pour déplacer plus rapidement les flux de marchandises.

✓ **La non répétitivité de l'information et alignement efficace.** Tous les acteurs interviewés expriment leur préférence pour la logique once, c'est-à-dire l'acquisition d'informations une seule fois, de préférence en tant que contribution des systèmes de gestion des opérateurs, et l'utilisation de formulaires électroniques standardisés, qui permettent la dématérialisation et l'insertion de données une seule fois.

✓ **L'interopérabilité de la plateforme.** L'interopérabilité d'un système correspond à sa capacité à fonctionner avec d'autres outils. L'interfaçage est le principal moyen de rendre les systèmes interopérables. La situation actuelle dans le port de Toulon montre le faible développement de l'interopérabilité et les résultats des questionnaires indiquent une forte demande d'inversion de cap à cet égard, reconnaissant que l'interopérabilité accroîtrait l'efficacité de passage des marchandises et des volumes transportés.

✓ **La protection des données sensibles.** Actuellement, dans le port de Toulon, les données commerciales ne sont échangées directement qu'entre les parties prenantes, les données sensibles ne sont pas susceptibles d'être accessibles à des tiers, mais la fourniture d'accès différenciés ne modifierait pas le niveau de protection. Du point de vue documentaire des marchandises, il est nécessaire

de « protéger » les données économiques telles que les prix, les conditions de transport et les politiques commerciales ; du point de vue physique des marchandises, comme par exemple dans le cas de Livourne avec son système Meditracknet, et du PCS, il est nécessaire, par exemple, de limiter la vision des images, des personnes ou des plaques d'immatriculation des véhicules, dans les zones portuaires, arrière-quai etc ...

✓ **La facilitation des déplacements intermodaux**, telle que l'envisage le système Meditracknet, à Livourne, et dans le port de Savone Vado. Dans la section consacrée aux desiderata, le port sec de Guasticce a indiqué comme développement possible la mise en œuvre de zones de préfiltration pour la décongestion des portes portuaires.

✓ **Le suivi des marchandises et des moyens basé sur la technologie RFID** (Radio Frequency Identification) utilisée dans Meditracknet, dans le port sec toscan et MONI.C.A., dans le port de Livourne, et souhaité par les opérateurs présents dans le port de Toulon.

✓ **L'offre d'un service unifié pour la réservation du transport multimodal ou la visibilité des transports possibles**, comme préconisé par l'Agence maritime AMV de Toulon.

L'**interopérabilité**, objectif clé du PAC, mérite un petit approfondissement. L'interopérabilité entre les différents systèmes devra concerner certains guichets uniques nationaux, entre autres l'AIDA et le PMIS, à condition que les données présentes dans chaque système soient mises à jour ; ce n'est que de cette façon que des informations utiles peuvent être fournies et que l'on peut remédier au problème fréquent de l'obsolescence des données.

CIRCUMVECTIO propose donc de combler un GAP, d'étudier et de concevoir une **Cross-Boarding Area Management Platform (CAMP) qui intègre un réseau de plateformes** afin de les rendre interopérables au service des expéditeurs et des acteurs de la chaîne logistique.

La conception de la plateforme «CIRCUMVECTIO»

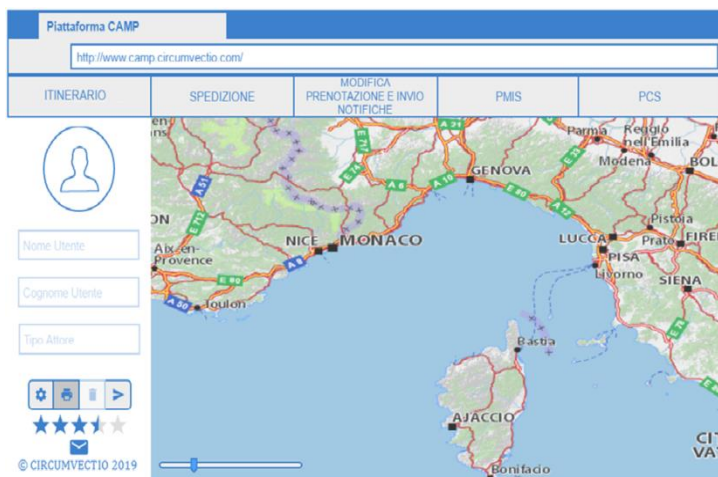


Fig. 1. Page d'accueil de la plateforme proposée

La plateforme a pour intention d'offrir des services de transport aux usagers (expéditeur, destinataire, transitaire, opérateur de transport multimodal (MTO), terminaliste, entreprise de camionnage, compagnie de chemin de fer, compagnie maritime ou aérienne).

En outre, la plate-forme représente un soutien à la planification et aux décisions des organismes publics impliqués (provinces, régions, autorités portuaires) pour concevoir d'éventuels nouveaux services de transport, en particulier pour le développement de l'intermodalité.

La plate-forme CAMP permettra l'intégration, tout au long de la chaîne logistique, des flux :

✓ **Physiques**: en ce qui concerne les flux physiques, la plate-forme permettra l'intégration des différents modes de transport de fret dans la zone de Programme : route, mer et rail, afin de développer l'intermodalité.

✓ **Documentaires**: au niveau des flux de documents, la plate-forme permettra l'échange de documents et d'informations liés au flux physique des marchandises, en particulier en correspondance avec les nœuds de la chaîne logistique.

La page d'accueil de la plate-forme proposée est illustrée à la Fig. 1. La plate-forme comprend cinq **menus** : Itinéraire ; expédition ; modification de la réservation et envoi des notifications ; PMIS ; PCS. Ces menus seront décrits en détail dans ce qui suit.

Gestion des flux de documents à travers la plateforme

Les fonctionnalités de la plateforme en matière de gestion des flux de documents sont les suivantes :

✓ • Transférer les documents produits dans le port d'exportation, depuis le port d'exportation vers le port d'importation. Cela permet au transitaire ainsi qu'aux transitaires douaniers et marchandises du port d'importation de produire plus facilement les documents de leur compétence. À l'heure actuelle, le PCS dans les différents ports ne communiquent pas entre eux.

✓ • Permettre, dans les ports non équipés de PCS, le partage de documents entre les différents sujets opérant dans le port : transitaires de navire, transitaires en douane, transitaires, mais aussi exploitants de terminaux et transporteurs maritimes.

Transmission de documents entre les acteurs portuaires et à travers la plate-forme : les deux ports sont équipés de PCS

Les MMP et les factures douanières sont produits, par le transitaire du navire et les expéditeurs de douane, en format xml par l'intermédiaire du port d'exportation PCS, et sont transmis directement depuis le port d'exportation PCS vers le PC du port d'importation via la plateforme.

Grâce à la disponibilité des documents d'exportation, les factures douanières d'importation et les MMA sont produits, en format xml, par les PCS du port d'importation, d'une manière beaucoup plus fluide.

A l'heure actuelle, ces documents, cependant, doivent toujours être téléchargés à partir du PCS et téléchargés sur AIDA par les opérateurs étant donné que PCS et AIDA ne communiquent pas directement. Les autres documents (facture, connaissance, ordre de livraison, document de transport, liste de colisage, EUR1 et A.TR) sont produits et échangés uniquement en format papier et ne sont pas gérés par les PCS.

Dans le cas de la présence de la plate-forme, ils peuvent être scannés et téléchargés en format pdf sur la plate-forme par les transitaires du port d'exportation et téléchargés par les transitaires du port d'importation.

Ces documents devront être fournis aux douanes dans le cas de l'iris jaune.

La transmission de documents entre les PCS et la plate-forme, dans le cas des deux ports (exportation et importation) dotés de PCS, est schématisée dans la Fig. 2.

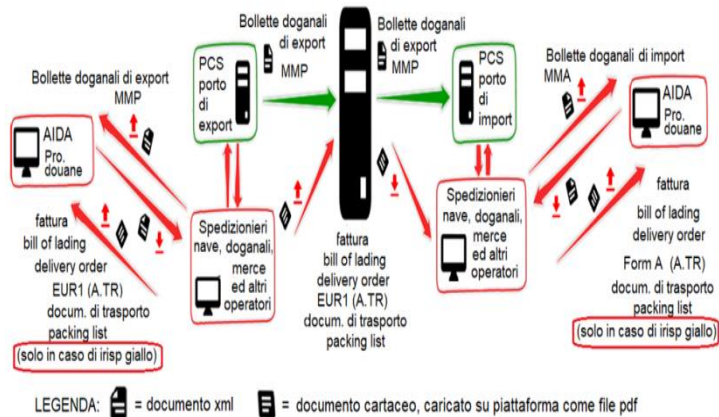


Fig. 2. Schématisation de la transmission de documents, à travers la plate-forme, du port d'exportation à celui de l'importation, si les deux ports sont équipés de PCS

Transmission de documents entre les acteurs portuaires et à travers la plate-forme : les deux ports ne sont pas équipés de PCS

Le transitaire du navire du port d'exportation produit le MMP, tandis que les transitaires en douane établissent les factures douanières d'exportation en format xml au moyen de leur logiciel de gestion et les chargent sur la plate-forme.

L'expéditeur de navire et les transitaires en douane du port d'importation téléchargent les documents d'exportation à partir de la plate-forme et produisent, respectivement, le MMA et les factures douanières, en format xml, par le biais des propres logiciels de gestion, plus facilement, ayant à leur disposition les documents d'exportation.

Les autres documents (facture, connaissance, ordre de livraison, document de transport, liste de colisage, EUR1, forme A et A.TR) ne sont produits et échangés qu'en format papier.

Ensuite, ils sont numérisés et téléchargés, en format pdf, sur la plate-forme par les transitaires du port

d'exportation et téléchargés de la plate-forme par les transitaires du port d'importation.

Ces documents devront être fournis aux douanes dans le cas de l'iris jaune.

La transmission de documents, à travers la plate-forme, du port d'exportation à celui de l'importation, si les deux ports sont équipés de PCS, est schématisée dans la Fig. 3.

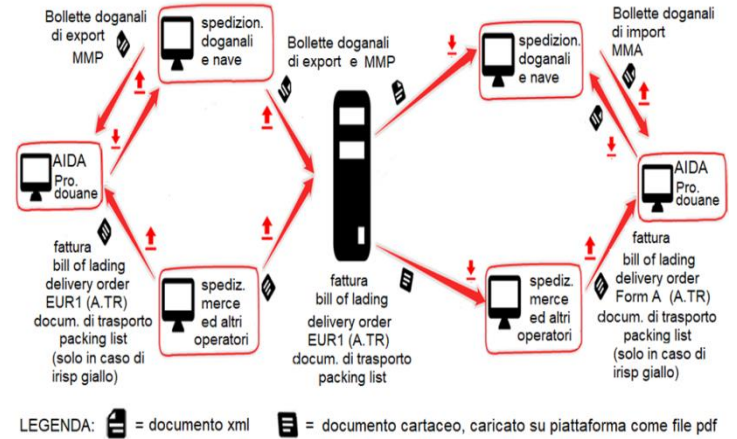


Fig. 3. Schématisation de la transmission de documents, à travers la plate-forme, du port d'exportation à celui de l'importation, si les deux ports ne sont pas équipés de PCS

Transmission de documents entre les acteurs des ports et à travers la plate-forme : un seul des deux ports est équipé de PCS

La transmission de documents entre les ports et les acteurs de plate-forme, dans le cas où le port d'exportation est équipé de PCS et le port d'importation n'est pas équipé de PCS, est schématisée dans la Fig. 4.

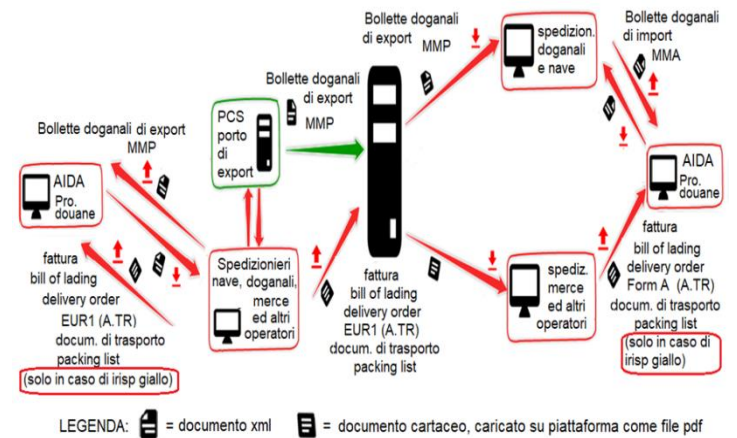


Fig. 4. Transmission de documents entre les ports et les acteurs de plate-forme, port d'exportation équipé de PCS, port d'importation non équipé de PCS

La transmission de documents entre les ports et les acteurs de plate-forme, dans le cas où le port d'exportation n'est pas équipé de PCS et le port d'importation est équipé de PCS, est schématisée dans la Fig. 5.

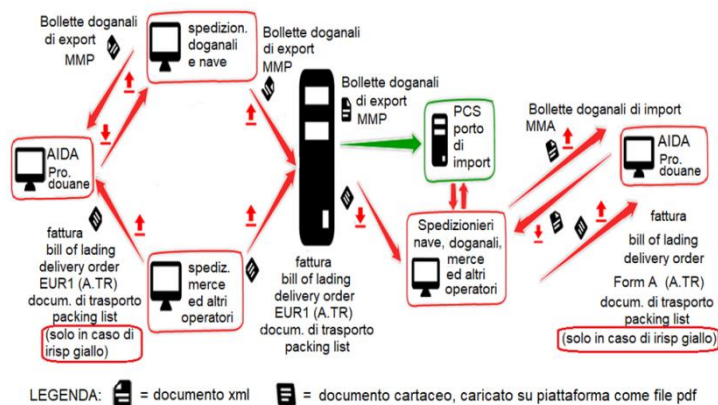


Fig. 5. Transmission de documents entre les acteurs portuaires et la plate-forme, port d'exportation non équipé de PCS, port d'importation équipé de PCS

Partage de documents entre des acteurs de ports d'exportation non équipés de PCS

La plate-forme permet également le partage des documents d'exportation entre les acteurs du port d'exportation, s'il n'est pas équipé de PCS. Voir la schématisation de la Fig. 6.

À l'heure actuelle, les transitaires en douane envoient, par courrier électronique, les factures douanières, en format xml, au transitaire du navire.

Le transitaire génère le MMP via son propre logiciel de gestion à partir des factures douanières reçues.

En cas de présence de la plateforme, les transitaires téléchargeront les factures, au format xml, sur la plateforme. Le transitaire de navire les téléchargera à partir de la plate-forme et générera le MMP via son propre logiciel de gestion, sans qu'il soit nécessaire d'envoyer les factures individuellement par e-mail.

Chaque acteur télécharge sur la plate-forme le document ou les documents qu'il a produits, mais peut accéder à tous les documents sur la plate-forme, même ceux produits par les autres acteurs du port. Par exemple, les transitaires en douane peuvent accéder au MMP et le transitaire de navire peut accéder à toutes les factures douanières téléchargées sur la plate-forme. Afin de ne pas compliquer excessivement l'image dans la figure, la possibilité des opérateurs de télécharger les documents n'a pas été indiquée.

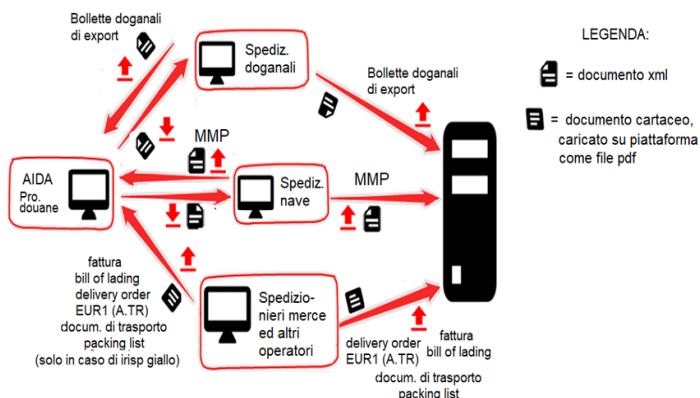


Fig. 6. Partage de documents entre les acteurs du port d'exportation non équipés de PCS.

Partage de documents entre les acteurs du port d'importation non équipé de PCS

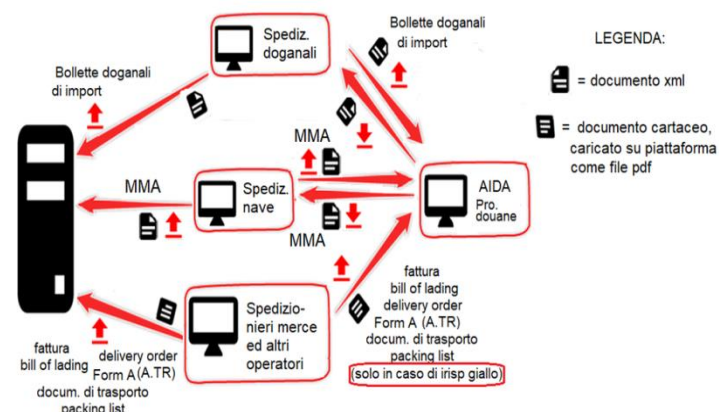


Fig. 7. Partage de documents entre les acteurs du port d'importation non équipé de PCS

Chaque acteur télécharge sur la plate-forme le document ou les documents qu'il a produits, mais peut accéder à tous les documents sur la plate-forme, même ceux produits par les autres acteurs du port. Par exemple, les transitaires en douane peuvent accéder au MMA et le transitaire de navire peut accéder à toutes les factures douanières téléchargées sur la plateforme. Afin de ne pas compliquer excessivement l'image dans la figure, la possibilité des opérateurs de télécharger les documents n'a pas été indiquée.

À l'heure actuelle, les transitaires envoient les factures douanières « provisoires », sans les codes A3, au transitaire du navire.

Le transitaire de navire produit un MMA « provisoire », car il manque les codes A3, à partir des factures douanières et le télécharge sur AIDA.

Les douanes insèrent les codes A3 dans le MMA et les renvoie au transitaire du navire.

À ce stade, le transitaire doit envoyer les codes A3 aux expéditeurs de douane relatifs aux lots de marchandises dont ils sont responsables.

Si le port n'a pas de PCS, le transitaire de navire doit envoyer (par exemple par courrier électronique) aux différents transitaires, un par un les codes A3 ; chaque MMA correspond à des milliers de lots de marchandises de sorte que les codes A3 à envoyer sont des milliers.

Cela conduit à une grave inefficacité.

Quand la plate-forme sera opérationnelle, le transitaire de navire pourra y télécharger le MMA avec les codes A3 reçus par les douanes.

Par conséquent, les transitaires de douane trouveront sur la plate-forme (correspondant au MMA) les codes A3 de leur pertinence.

Cela permettra une forte amélioration des procédures d'échange de documents.

Actuellement, cela est déjà possible dans les ports équipés de PCS : en fait, les transitaires de douane peuvent accéder au MMA téléchargé sur le PCS par le transitaire de navire pour trouver leurs codes A3.

Utilisation du menu PCS

Cliquez sur le menu PCS pour ouvrir trois écrans. Vous pouvez passer d'un écran à l'autre via la barre de défilement.

Le premier écran permet la renvoi vers les PCS des ports de Savone, Gênes et Livourne (les autres ports impliqués dans le projet n'ont pas actuellement de PCS): voir fig. 8.

Il permet la réorientation vers les PCS des ports équipés de PCS impliqués dans le projet, qui dans ce cas ne sont que trois.

En utilisant la barre de défilement (à droite sur l'image), vous pouvez basculer vers les deux écrans suivants, liés au téléchargement (upload et dowload) de documents.

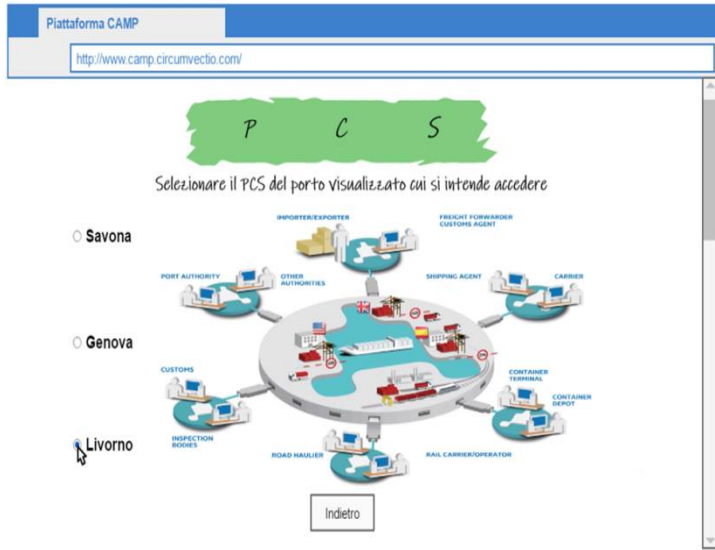


Fig. 8. Premier écran du menu PCS

Les deux écrans suivants du menu PCS permettent respectivement le téléchargement (upload) et le téléchargement (download) de tous les documents précédemment affichés, en format xml et pdf.

Ceci n'est nécessaire que pour les ports non équipés de PCS : dans les ports équipés de PCS, les documents sont transmis directement du PC à la plate-forme et inversement.

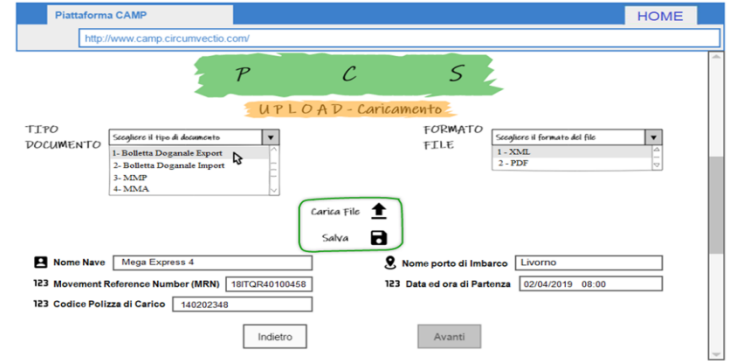


Fig.9. Écran du menu PCS

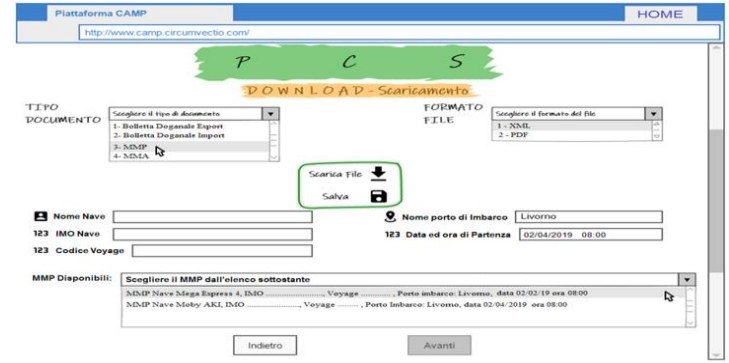


Fig.10. Écran du menu PCS



La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



CIRCUMVECTIO

CIRColazione di qUalità delle Mercì su VETtori nella CaTena logIstica del prOgramma

Per maggiori informazioni consultate il sito di progetto al seguente indirizzo

<http://interreg-maritime.eu/it/web/circumvectio/progetto>

oppure scrivete a

Jacopo.Riccardi@regione.liguria.it

Pour de plus amples informations, veuillez consulter la page web du projet à l'adresse suivante

<http://interreg-maritime.eu/it/web/circumvectio/progetto>

ou écrivez à

Jacopo.Riccardi@regione.liguria.it

