

Circolazione efficace ed efficiente delle merci e dei vettori nella catena logistica

CIRCUMVECTIO

Componente T2

Analisi dello stato dell'arte (AS-IS) relativo ai servizi ed ai processi e determinazione dello scenario di sviluppo (TO BE)

Attività T2.1.1/Prodotto T2.1.1

Analisi dello stato dell'arte (AS-IS) relativo ai servizi ed ai processi per il porto di Savona-Vado

Partner che sviluppa la rilevazione	Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale
Referente	Nome e Cognome: Simone Arecco Telefono: +39 36661400458 email: arecco@porto.sv.it
Componente	T2
Titolo	Analisi dello stato dell'arte (AS-IS) relativo ai servizi ed ai processi e determinazione dello scenario di sviluppo (TO BE)
Attività/Prodotto	T2.1.1
Titolo	Analisi dello stato dell'arte (AS-IS) relativo ai servizi ed ai processi e determinazione dello scenario di sviluppo (TO BE)
Descrizione dell'attività e del prodotto	L'attività costituisce il necessario punto di partenza per analizzare la documentazione e lo stato di fatto in materia di servizi, sistemi e processi del nodo portuale di Savona-Vado al fine di evidenziare problematiche relative alla carenza di servizi informativi integrati multimodali per il settore della movimentazione delle merci che potrebbero essere superati attraverso uno sforzo congiunto di natura transfrontaliera.
Data di realizzazione del prodotto	maggio 2018
Partner coinvolti	Regione Liguria Provincia di Livorno Regione Autonoma Sardegna Office des Transports de la Corse

INDICE

1. INTRODUZIONE	4
2. PRESENTAZIONE DELLO SCALO E DEGLI OPERATORI COINVOLTI.....	6
2.1 La collocazione del porto e le connessioni logistiche	6
2.2 Il porto di Savona e gli operatori delle filiere esaminate.....	12
2.2.1 La filiera <i>Siderurgica - Prodotti Forestali</i>	14
2.2.2 La filiera dei <i>Fertilizzanti</i>	16
2.2.3 La filiera <i>Automotive</i>	17
2.3 Il porto di Vado Ligure	19
2.3.1 Filiera del <i>Fresh Fruit</i>	23
2.3.2 Filiera del <i>Caffè</i>	25
3. I SISTEMI INFORMATIVI PUBBLICI PORTUALI.....	26
3.1 Il Port Community System.....	26
3.2 Agenzia delle Dogane- Sistema AIDA.....	28
3.3 Capitaneria di Porto - Sistema PMIS	31
3.4 UIRNET - Piattaforma Logistica Nazionale.....	35
3.5 Sanità Marittima - Sistema NSIS	36
3.6 Uffici Veterinari - Sistema TRACES	37
3.7 Ufficio Fitosanitario - Sistema informatico interno.....	39
3.8 Agencontrol - Sistema informatico interno	39
3.9 Vigilanza sull'importazione di prodotti siderurgici - Portale SIVA.....	40
3.10 Istat- Sistema Tramar	40
3.11 Guardia di Finanza.....	43
4. I PROCESSI ED I SISTEMI IT PRIVATI NELLE FILIERE ESAMINATE	45
4.1 La filiera Siderurgica - Prodotti Forestali.....	45
4.1.1 Ciclo di gestione-documenti	45
4.1.2 Ricognizione servizi IT	47
4.2 La filiera dei Fertilizzanti.....	49
4.2.1 Ciclo di gestione-documenti	49
4.2.2 Ricognizione servizi IT	52
4.3 La filiera Automotive.....	54
4.3.1 Ciclo di gestione-documenti	54
4.3.2 Ricognizione servizi IT	55
4.4 Filiera del Caffè	57
4.4.1 Ciclo di gestione-documenti	57
4.4.2 Ricognizione servizi IT	58
4.5 Filiera del Fresh Fruit.....	59
4.5.1 Ciclo di gestione-documenti	59
4.5.2 Ricognizione servizi IT	61
5. INTEROPERABILITA' TRA SISTEMI	63
6. SERVIZI DI INFORMAZIONE NON DIGITALIZZATI	68
7. CONCLUSIONI	69

1. INTRODUZIONE

Le finalità del progetto CIRCUMVECTIO rientrano nell'obiettivo strategico, definito a livello europeo, di aumento della competitività dei servizi logistici e di trasporto merci attraverso una maggiore coesione ed integrazione di processi e sistemi utilizzati nei paesi e nei rispettivi nodi portuali coinvolti.

Non vi sono più dubbi che una catena logistica integrata e completamente informatizzata possa garantire ai caricatori/ricettori (ed a tutti i livelli della catena logistica, dall'impresa individuale di trasporto merci via camion alla grande compagnia di navigazione) una decisa riduzione di costi e tempi della spedizione internazionale oltre che un aumento della trasparenza e della disponibilità delle informazioni, fattori rilevanti nella determinazione della qualità del servizio.

Lo studio per la realizzazione di una *Cross-Boarding Area Management Platform* (CAMP) costituisce un'azione significativa in questa direzione.

Per CAMP si intende una piattaforma funzionale al sistema di trasporto intermodale nei paesi transfrontalieri della UE definita secondo una logica di raccordo ed integrazione delle esistenti piattaforme e degli strumenti più evoluti degli operatori privati,

E' noto tuttavia come alcuni indirizzi e principi fondanti nella progettazione evoluta di tali servizi abbiano trovato grandi difficoltà nella loro concreta attuazione.

Ogni utente, pubblico e privato della catena logistica (dal punto di origine della merce alla destinazione finale), utilizza strumenti informatici da cui difficilmente può prescindere sia per ragioni operative che commerciali e dei quali quindi occorre tenere conto.

Nel caso di alcune Pubbliche Amministrazioni gli strumenti e le loro funzionalità sono stabiliti da normative nazionali: Agenzia delle Dogane con il sistema AIDA e lo Sportello Unico Doganale, l'Autorità Marittima ed il sistema PMIS (Sportello Nazionale Marittimo), l'ISTAT ed il sistema TRAMAR per le rilevazioni statistiche...

L'obiettivo condiviso è certamente la riduzione di tempi ed i costi derivanti dalla frammentazione digitale. Risulta tuttavia poco realistico pensare a processi forzati non sufficientemente supportati da *business analysis* di merito. Alla prova dei fatti questi tentativi vengono sistematicamente rigettati dal contesto per l'incompatibilità con le esigenze operative e commerciali di ogni singolo comparto e delle tempistiche di realizzazione.

Proprio in questa direzione il progetto CIRCUMVECTIO ha proposto una metodologia basata su tavoli di lavoro e colloqui che, oltre a costituire strumento per la determinazione specifici *output* della progettazione, contribuisce a sensibilizzare tutti i soggetti alla partecipazione attiva nell'analisi operativa e commerciale dei comparti al fine di consentire ai cosiddetti "enti di pianificazione e regia" un'azione ritagliata su bisogni effettivi.

Il Servizio Sistemi Informativi, Telematica e Sistema di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP MaLo) è stato incaricato di effettuare l'analisi AS IS di processi e sistemi IT di alcune delle filiere più rilevanti dello scalo di Savona-Vado evidenziando i bisogni espressi dagli operatori e possibili scenari di sviluppo.

L'analisi è stata condotta nel periodo marzo-maggio 2018 e si è focalizzata su alcune delle filiere merceologiche di interesse (e relativi operatori) segnalati dall'Università di Genova a seguito di uno studio effettuato sul tessuto economico territoriale della provincia savonese.

In particolare si sono esaminate, mediante colloqui ed incontri con i relativi operatori di riferimento, le seguenti filiere:

- Filiera *Fresh Food*:
 - Reefer Terminal S.p.a. quale terminal portuale ortofrutticolo;
 - Simba (Gruppo Orsero) quale azienda di produzione, importazione e distribuzione della frutta;

*DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E AFFARI GENERALI
- SERVIZIO SISTEMI INFORMATIVI, TELEMATICA E SISTEMA DI GESTIONE -*

- Fresco Ship Agency&Forwarding S.r.l. in veste di spedizioniere internazionale, spedizioniere nave, spedizioniere doganale ed agente marittimo;
- **Filiera Forestali- Siderurgico-Carta:**
 - Savona Terminals S.p.a. quale terminal portuale rivolto ai prodotti forestali, carta e siderurgico;
 - Concordia S.r.l. quale casa di spedizione, spedizioniere nave e spedizioniere doganale
 - Anchor Shipping S.r.l. quale agente e raccomandatario marittimo;
- **Filiera Fertilizzanti:**
 - BUT Scarl quale terminal portuale specializzato nei fertilizzanti e, in generale, nelle rinfuse;
 - Navalia S.r.l. che esercita attività di spedizioniere internazionale, spedizioniere nave, spedizioniere doganale ed agente marittimo;
- **Filiera Automotive:**
 - Savona Terminal Auto Spa come terminal portuale di riferimento del comparto rotabili;
 - Marittima Spedizioni Srl che eroga servizi di casa di spedizioni, spedizioniere nave, spedizioniere doganale ed agente raccomandatario marittimo;
- **Filiera Caffè:**
 - Pacorini Silos S.r.L come importatore, gestore di magazzini retroportuali, spedizioniere doganale e grossista di caffè;
 - Navalia S.r.l. in veste di spedizioniere nave e spedizioniere doganale.

Al capitolo 2 della presente analisi si descrive brevemente lo scalo di Savona-Vado in termini di collocazione geografica, dotazione infrastrutturale, servizi offerti. Vengono altresì presentati gli operatori campionati nell'ambito delle filiere.

Il capitolo 3 riporta invece la ricognizione sui sistemi informatici pubblici utilizzati in porto, cioè gli applicativi attraverso i quali le Pubbliche Amministrazioni gestiscono tutti o parte dei procedimenti amministrativi di competenza. Tali applicativi sono utilizzati dagli operatori di tutte o quasi le filiere merceologiche esaminate.

Il capitolo 4 contiene l'individuazione dei principali

- processi operativi attivi presso le filiere;
- sistemi utilizzati dagli operatori privati per lo scambio di dati.

Ai capitoli 5 e 6 si sintetizzano i punti di forza e di debolezza comuni emersi della ricognizione dei processi e dei sistemi con particolare riferimento all'interoperabilità già esistente tra applicativi e, al contrario, al perdurare di procedure e comunicazioni cartacee o comunque frammentate e non strutturate.

2. PRESENTAZIONE DELLO SCALO E DEGLI OPERATORI COINVOLTI

2.1 La collocazione del porto e le connessioni logistiche

Nell'anno 2017 è stata data concreta attuazione alla riforma del settore portuale (Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84") con la quale è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP MaLO), nella quale si sono unite le ex Autorità Portuali di Genova e di Savona.

Gli scali di Savona e Vado Ligure, oggetto di approfondimento del presente *deliverable*, sono pertanto stati inclusi nella competenza del nuovo ente, insieme al porto di Genova (Figura 1).

Figura 1 - Collocazione geografica porti di competenza dell'AdSP MaLO



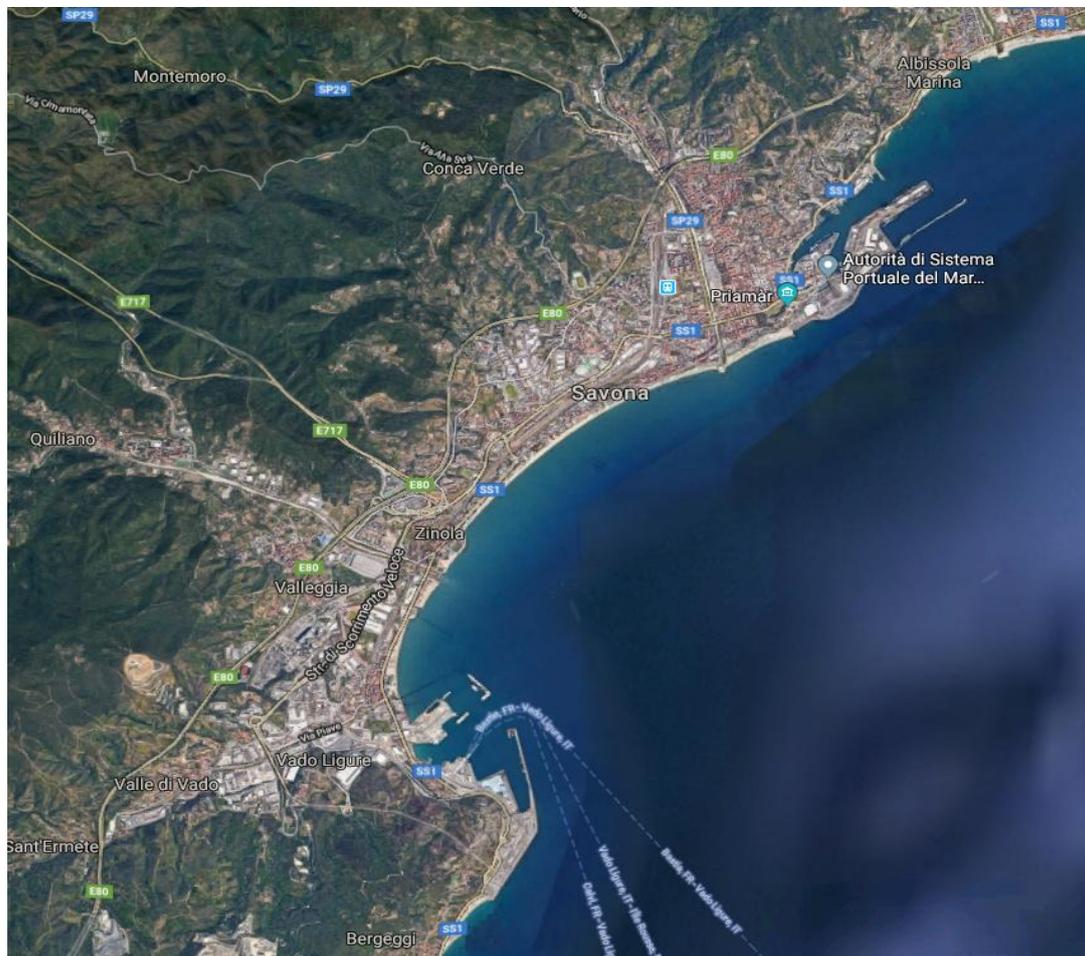
La circoscrizione portuale dell'ex Autorità Portuale di Savona, oggi di competenza dell'AdSP MaLO, comprende il territorio di quattro distinti comuni (Savona, Albissola Marina, Vado Ligure e Bergeggi) tra il tratto di costa che va dalla Punta di Bergeggi fino alla sponda destra del Rio Sodio (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).

La fascia costiera compresa nei 6 km di costa tra i bacini portuali di Savona e Vado Ligure è ad utilizzo urbano, prevalentemente con spiagge destinate alla balneazione, così come quella a levante del porto di Savona.

Il territorio del comune di Bergeggi, a ponente di Vado Ligure, è limitato ad un'area a confine del porto commerciale, comprensiva di un ampio parcheggio a servizio delle adiacenti aree aventi destinazione turistico-balneare.

Il bacino portuale savonese è interamente racchiuso entro il nucleo urbano cittadino, mentre quello di Vado si sviluppa interamente a ponente dell'area urbana, in località Porto Vado, caratteristico piccolo nucleo storico-residenziale.

Figura 2 - Ambito geografico e Comuni inclusi nelle aree "ex AP SV" ora di competenza dell'AdSP MaLO



I due scali rappresentano il principale motore economico della provincia Savonese con un'occupazione diretta di circa 2.500 lavoratori e un indotto di 7.000.

Il comparto economico delle crociere, per ogni giorno di operatività del terminal, genera un'occupazione per centinaia di unità che includono:

- occupazione diretta/full time: accoglienza passeggeri, gestione degli imbarchi/sbarchi/transiti, gestione passeggeri in transito, movimentazione bagagli, provviste e parcheggio auto, vigilanza, ristorazione, pulizia, servizi doganali, manutenzione terminal, ...
- occupazione diretta temporanea: autisti dei pullman per il trasporto passeggeri, forniture di provviste di bordo, taxi/autonoleggi, ritiro dei rifiuti da nave, fornitura di energia e approvvigionamento idrico e combustibile, servizi tecnico nautici, manutenzione a bordo delle navi, ...

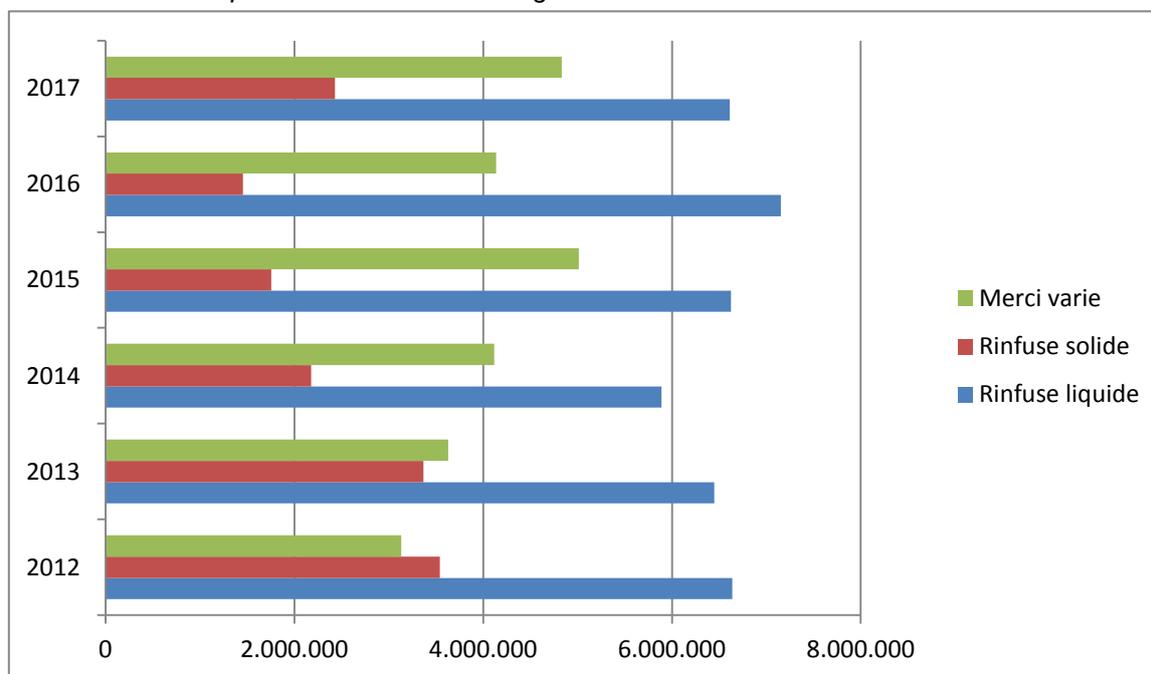
La collocazione degli scali di Savona-Vado nell'area centrale del Golfo Ligure ne fanno un importante punto di penetrazione del Mediterraneo verso l'Europa centrale.

Negli ultimi 15 anni il porto ha ampliato il proprio campo e volume di attività, fino ad arrivare tra i primi dieci scali italiani per volume di traffico, al quarto posto per l'attività crocieristica ed al vertice nel Mediterraneo per l'ortofrutta.

Tabella 1 - Traffici del porto di Savona - Vado Ligure

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rinfuse liquide	6.639.955	6.447.504	5.889.616	6.623.816	7.152.722	6.609.404
Rinfuse solide	3.539.785	3.366.614	2.175.074	1.752.753	1.454.506	2.427.782
Merci varie	3.130.985	3.628.233	4.116.382	5.013.769	4.136.986	4.830.103
Merci varie di cui rotabili	994.041	1.390.842	1.742.677	2.808.870	2.840.737	3.819.519
TOTALE MERCI (t)	13.310.725	13.442.351	12.181.072	13.390.338	12.744.214	13.867.289
Container (TEU)	75.282	77.859	90.823	98.033	54.594	44.057

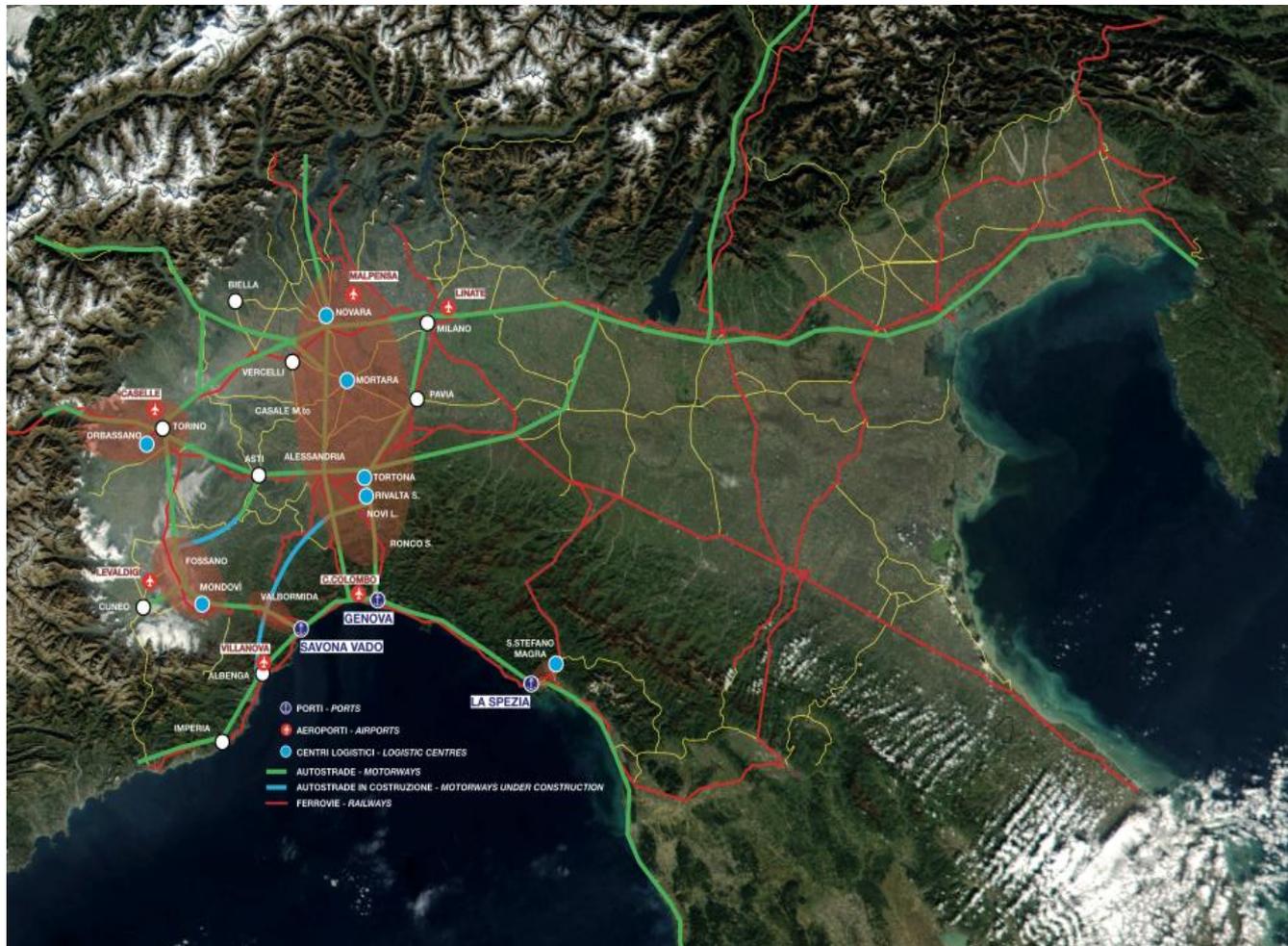
Figura 3 - Traffici merci del porto di Savona - Vado Ligure



Nella Figura 4 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** sono evidenziati le principali connessioni logistiche del porto di Savona-Vado ed in particolare:

- la rete autostradale, autostrada A10 - Genova Ventimiglia ed autostrada A6 Savona-Torino;
- con la rete ferroviaria;
- con i nodi aeroportuali (Genova, Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Nizza);

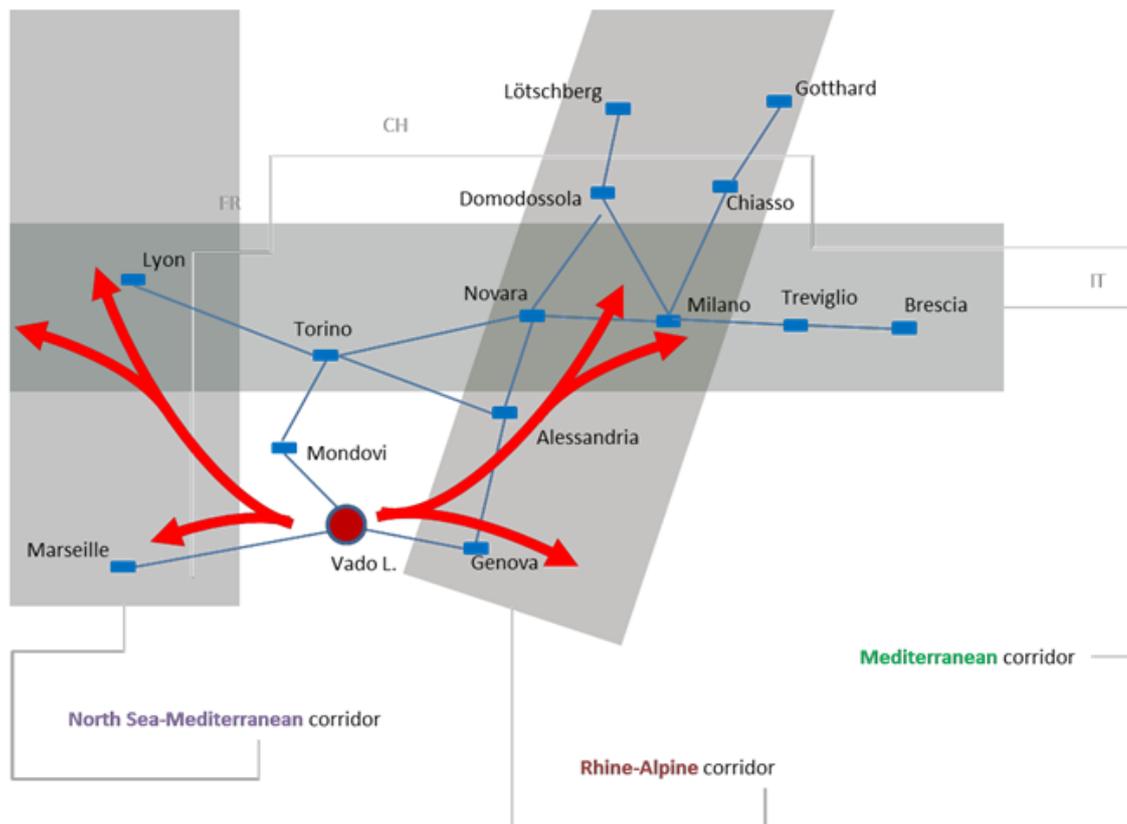
Figura 4 - Sintesi delle principali connessioni logistiche del porto di Savona-Vado



Nella Figura 5 sono rappresentate le relazioni del porto con i principali centri urbani e con i corridoi TEN-T coinvolti:

- il corridoio "Mediterraneo" che congiunge Torino, Milano;
- il corridoio "Reno Alpi" che connette Genova a Rotterdam;
- il corridoio "North Sea Mediterraneo" che connette la Gran Bretagna con Marsiglia e Fos-sur-Mer nel sud della Francia.

Figura 5 - Relazione del porto di Vado con le reti ed i corridoio TEN-T



A Vado Ligure il porto è già collegato con viabilità a veloce scorrimento e poco congestionata ma, in relazione alla realizzazione del nuovo polo logistico container la cui ultimazione e avvio sono previste nel 2019, sono in corso ulteriori interventi di potenziamento e miglioramento delle connessioni logistiche tra autostrada ed aree portuali. In particolare:

- realizzazione (in fase avanzata di costruzione) della nuova viabilità retroportuale con contestuale costruzione di varchi portuali ad alta automazione dedicati al traffico del porto commerciale Figura 6;
L'intervento è comunque funzionale alla competitività del sistema anche perché eviterà l'intersezione e congestione dei due flussi di traffico (merci e passeggeri) soprattutto nell'alta stagione turistica;
- progettazione della nuova viabilità urbana in fregio al Molo 8.44 di connessione fra la via Aurelia e la valle di Vado. Anche questo intervento conferisce valore al comparto merci perché aumenta separa i flussi viari urbani da quelli commerciali.

L'Accordo di Programma correlato al nuovo polo logistico container di Vado Ligure prevede anche la realizzazione di un nuovo casello sull'autostrada A10, destinato ad accogliere il traffico originato dalla piattaforma, per ridurre l'impatto sul sistema viario locale.

L'intervento è posto a carico della società concessionaria dell'autostrada. Anche in questo caso sono evidenti i vantaggi che, a cascata, si avranno in termini di efficaci connessioni logistiche.

DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E AFFARI GENERALI
 - SERVIZIO SISTEMI INFORMATIVI, TELEMATICA E SISTEMA DI GESTIONE -

Figura 6 - Stralcio Planimetrico della nuova viabilità e varchi portuali nel porto di Vado Ligure

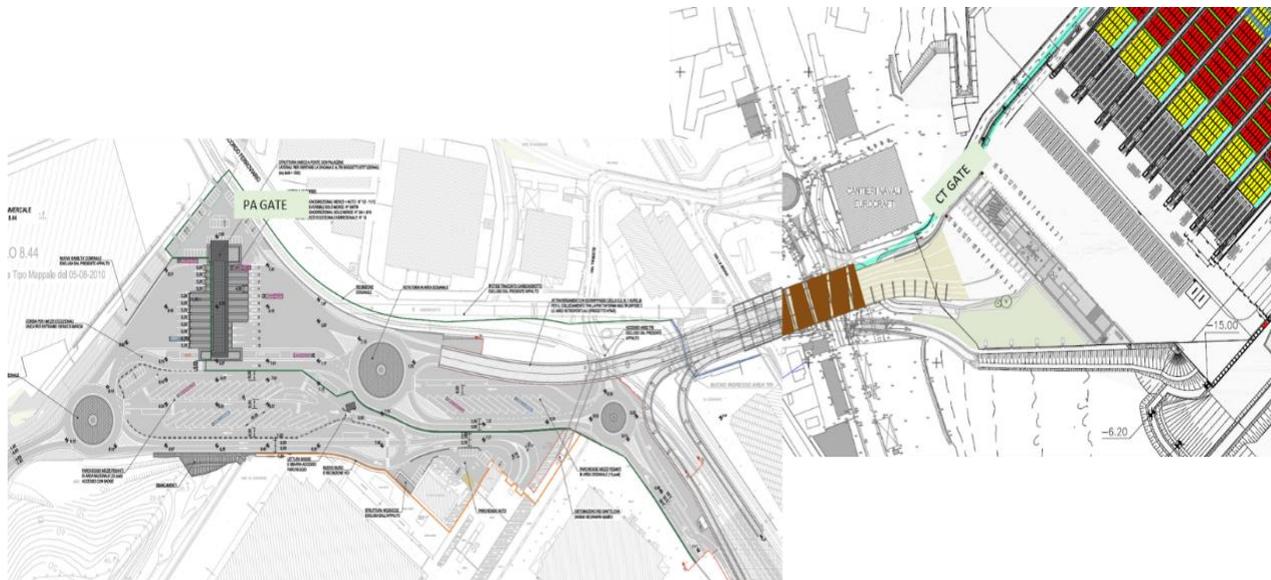
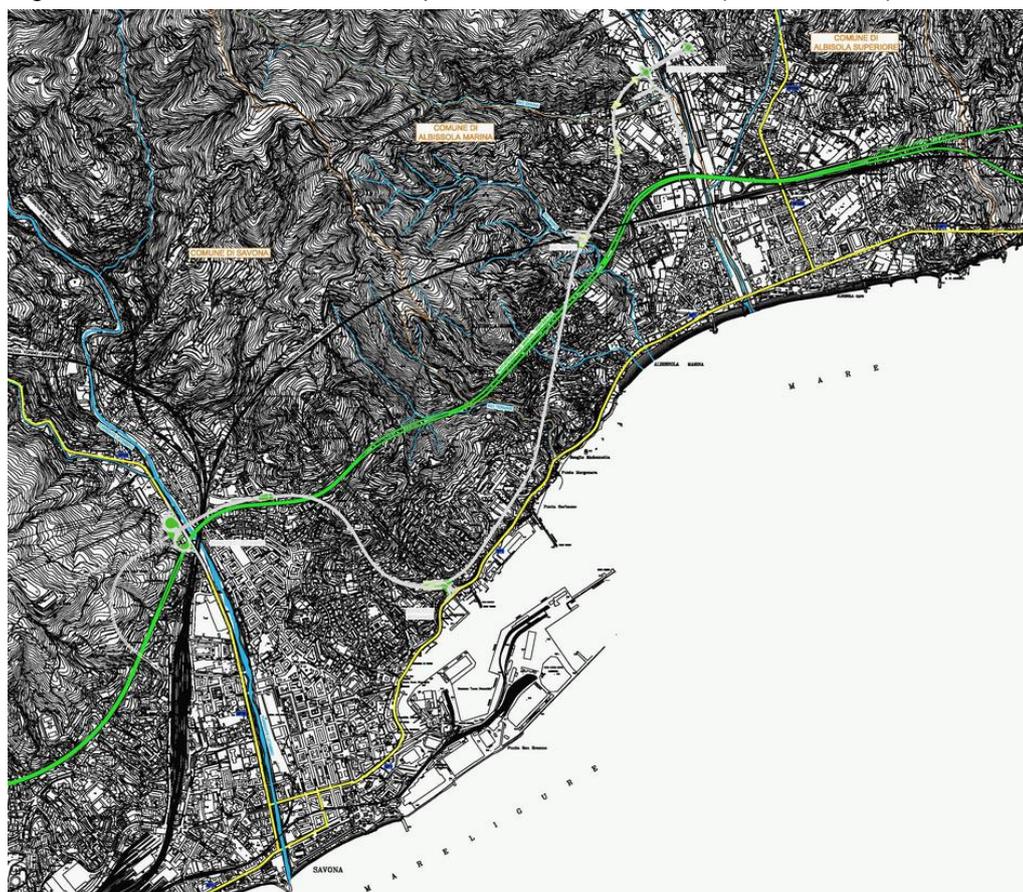


Figura 7 - Stralcio Planimetrico del percorso dell'Aurelia Bis (colore bianco)



Per lo scalo di Savona l'attuale connessione logistica dei terminal passeggeri-ro-ro può definirsi efficace fatta eccezione per la frequente congestione che interessa il tratto litoraneo che congiunge il casello autostradale del comune di Albisola con il porto di Savona.

Sensibili miglioramenti potranno derivare dall'apertura della cosiddetta "Aurelia Bis", attualmente in fase avanzata di costruzione (75%) da parte dell'ANAS (ente nazionale per le strade statali ed autostrade competente per la costruzione e manutenzione dell'intera rete viaria). Si tratta di una strada a veloce scorrimento che collegherà proprio l'area urbana di Albisola in prossimità del casello autostradale con altre aree urbane di Savona ad alta densità abitativa.

Lo sdoppiamento dell'imponente flusso veicolare, portuale, urbano ed interurbano, oggi interamente convergente sulla strada litoranea (con attraversi pedonali ed innesti di numerose strade secondarie), consentirà di aumentare decisamente le performance competitive dello scalo grazie ad una riduzione dei tempi di percorrenza.

Da citare anche il grande progetto (10 anni di lavori per 4,5 miliardi di euro) di realizzazione della nuova autostrada di Genova che collegherà direttamente, mediante nuovi tratti, le autostrade A26 "Genova Domodossola", A10 "Genova -Ventimiglia" e A7 "Genova Serravalle-Milano" così da liberare il nodo urbano e portuale di Genova e decongestionare l'intera area. Da sottolineare che l'attuale congestione del nodo genovese ha pesanti ripercussioni anche sullo scalo di Savona-Vado, sia per il comparto merci che passeggeri.

2.2 Il porto di Savona e gli operatori delle filiere esaminate

Nel corso degli ultimi decenni la città e il porto di Savona hanno attraversato un profondo rinnovamento, incentrato sulla valorizzazione delle aree situate tra porto e centro storico per funzioni urbane e turistiche e nella concentrazione delle attività mercantili sulle nuove banchine degli Alti Fondali, dotate di elevati pescaggi.

Il porto commerciale mantiene da decenni inalterato il suo fondamentale ruolo di approvvigionamento per le industrie delle regioni vicine (Piemonte e Lombardia) e del Sud Europa.

Due terminal si rivolgono alle merci convenzionali: Savona Terminals (prodotti forestali e siderurgici, rinfuse ferrose e merci varie) e Savona Terminal Auto (traffici Ro-Ro).

I seguenti impianti movimentano merci alla rinfusa: Monfer (prodotti cerealicoli, merci varie e oli vegetali), Terminal Alti Fondali Savona (carbone), BuT (fertilizzanti, soda, sabbie, sale, wood pellet e ferroleghie), Colacem (cereali e cemento), Depositi Costieri Savona (rinfuse liquide alimentari e oli vegetali).

Nel porto trovano spazio anche importanti aziende per la nautica da diporto.

DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E AFFARI GENERALI
 - SERVIZIO SISTEMI INFORMATIVI, TELEMATICA E SISTEMA DI GESTIONE -

Figura 8 - Il porto di Savona in sintesi

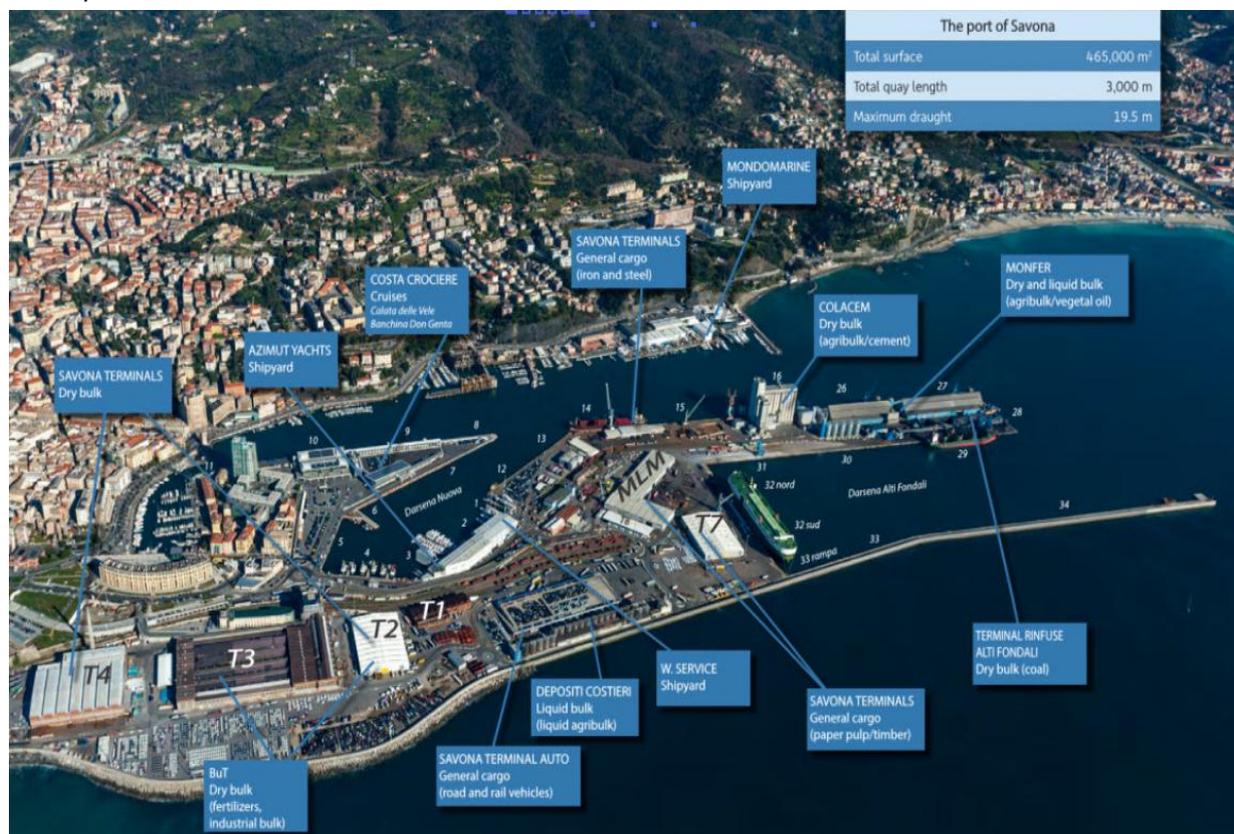


Tabella 2 - Destinazione funzionale e caratteristiche degli accosti del porto di Savona

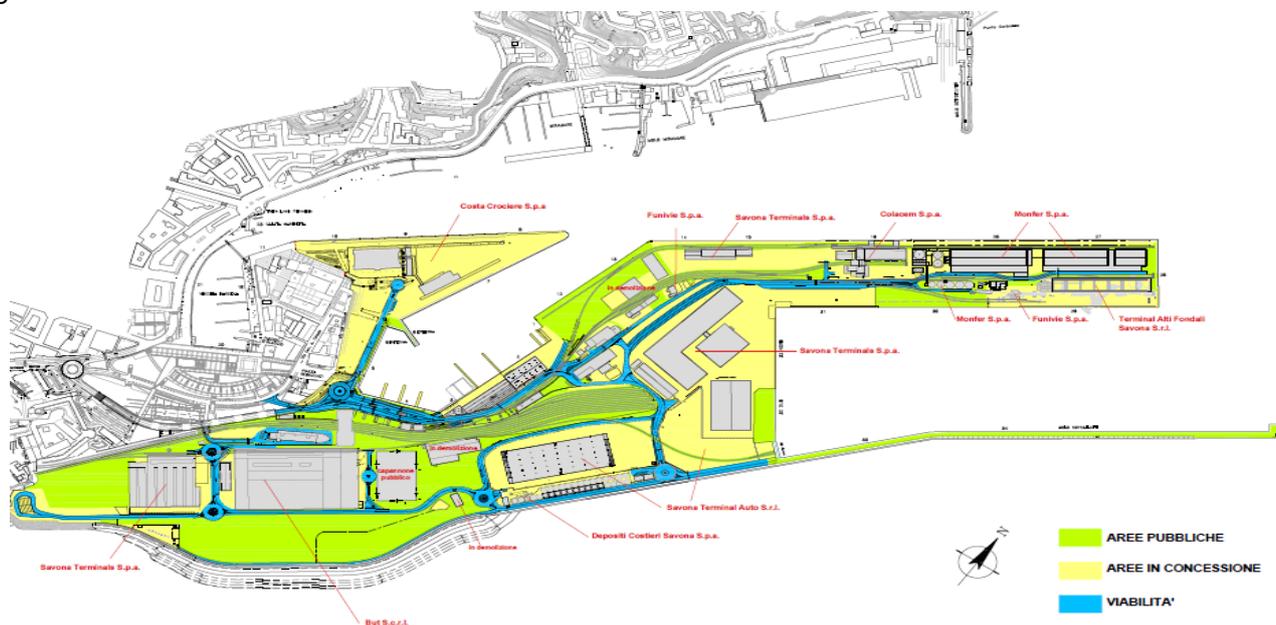
Banchina	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Attività
6	55,3	9	Crociere
7-8-9-10	744	9	Crociere
12-13	235	10	Multi-purpose
14-15	291	10	Siderurgici
16	128	11	Rinfuse solide
26-27	390	15,5	Rinfuse solide
29	274	19,5	Carbone
31	162	15	Multi-purpose
32 Nord	158	15	Multi-purpose
32 Sud	102	15	Multi-purpose
33	242	15,5	Ro-Ro
34	150	15,5	Ro-Ro

Dalla tavola A1 sotto riportata si evince:

- l'ambito territoriale specifico del bacino portuale commerciale del porto di Savona racchiuso dalla linea doganale che, di fatto, costituisce anche il cosiddetto "porto" ai sensi del Dlgs n.203/2007 (security). Si consideri che il comparto industriale comprende due imprese concessionarie

- all'interno del bacino ed una esterna nelle aree contigue alla Via Aurelia;
- la viabilità pubblica portuale;
 - la suddivisione tra aree pubbliche ed in concessione. Le prime costituiscono una peculiarità dello scalo savonese e svolgono una funzione di polmone per picchi di traffico che possono verificarsi nei comparti merceologici ed in particolari, nell'ambito delle filiere esaminate, per gli accosti in banchina delle navi rinfusiere di fertilizzanti e per il deposito in aree pubbliche del comparto rotabili.
 - la distribuzione e l'estensione delle concessioni dei terminal portuali esaminati.

Figura 9 - Tavola A1



TAV A1 - PORTO DI SAVONA CONCESSIONI ART. 18 L. 84/94

2.2.1 La filiera Siderurgica – Prodotti Forestali

Campostano Group S.p.a.

Campostano Group è un'impresa ex Art. 16A Legge 84/94 che eroga servizi portuali nel porto di Savona, dove svolge operazioni di sbarco/imbarco e manipolazione merci.

La società nel tempo ha ampliato interessi e funzioni, proponendosi come braccio finanziario e operativo delle strategie di sviluppo del Gruppo ed oggi detiene partecipazioni azionarie in società operative e si occupa di investimenti, sia in mezzi di movimentazione orizzontali e verticali sia in strutture di deposito e in *facilities* dedicate alle rinfuse.

Tra le società appartenenti al gruppo riportiamo le seguenti che operano all'interno della filiera delle merci siderurgiche e forestali oggetto della nostra analisi:

- Anchor Shipping Agents s.r.l. (agente marittimo raccomandatario)
- Concordia s.r.l. (spedizioniere)
- Savona Terminals s.p.a. (terminal operator)
- Fratelli Piana s.r.l. (servizi portuali)

Anchor, con sede amministrativa a Savona, svolge funzioni di agente marittimo raccomandatario in ogni ambito dello *shipping* (tramp, linea, etc.). L'attività è orientata alla fornitura di servizi di consulenza riguardanti le problematiche marittime, doganali e fiscali.

Concordia offre un servizio completo ai trader internazionali che operano nel mercato delle rinfuse ferrose e dei prodotti siderurgici dalla stesura delle condizioni da inserire nei contratti di vendita, all'espletamento delle formalità doganali e alla ricerca della più efficace soluzione per ogni fase dell'inoltro a destinazione della merce.

Savona Terminals opera come terminal operator autorizzato in base agli artt. 16A e 18 della Legge 84/94, specializzato nelle operazioni di *handling* dei traffici di prodotti forestali, rinfuse bianche e merci varie nonché nella movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici.

Fratelli Piana, abilitata, ai sensi dell'art. 16B della Legge 84/94, allo svolgimento di tutte le operazioni accessorie e ausiliarie al ciclo produttivo portuale, offre un supporto tecnico alle attività di sbarco/imbarco, al ricarico, conteggio e controllo delle merci.

Il terminal gestito da Savona Terminals S.p.A. dispone di tre banchine per uno sviluppo lineare complessivo di 700 ml con pescaggi fra 9 e 15 metri, 5 magazzini coperti per 31.000 m2 complessivi, in vari regimi doganali (di cui 10.000 m2 per il caolino), piazzali per 30.000 m2 e ben tre raccordi ferroviari in varie zone operative.

Le attività includono quindi traffici di:

- prodotti forestali (carta kraft, legnami, cellulosa);
- rinfuse bianche (caolino, perlite, sabbie, sale) e general cargo;
- prodotti siderurgici, in particolare semilavorati e prodotti finiti ad alto valore aggiunto (coils, lamiere, bramme), laminati a freddo ed a caldo, zincati e preverniciati, prodotti lunghi o piatti,
- rinfuse ferrose, ghisa in pani e rottame di ferro.

Nella Tabella 3 sono esposti i principali dati tecnici delle aree in concessione al terminal operator.

Le aree di zona 32 sono dedicate alle rinfuse bianche e forestali mentre le aree delle zone 14 e 15 vedono la movimentazione dei semiprodotti di acciaio e delle rinfuse ferrose.

Tutte le aree hanno una o più linee ferroviarie atte al trasporto delle tipologie di merci indicate. L'uso della linea ferroviaria non è tuttavia esclusivo per Savona Terminals S.p.A. ma condiviso tra tutti i terminal operators delle concessioni adiacenti alla linea.

Tabella 3 - Dati tecnici aree in concessione a Savona Terminals S.p.A.

SAVONA TERMINALS S.P.A.	
Banchina	porto di Savona, zona 31 (lunghezza 162 m, profondità 15 m) zona 32 Nord (lunghezza 158 m, profondità 15 m) zona 14 /15 (lunghezza 291 m, profondità 10 m)
Aree di Stoccaggio	coperte 31.000 mq (+3.800 mq entro il 2016) scoperte 35.000 mq
Attrezzature Portuali	5 semoventi Gottwald - 3 Mantsinen e 2 gru per lo sbarco di rinfuse e merci varie
Attrezzature di Magazzino	fork-lift, pinze, benne, carrelli flatbed, tramoggia depolverata per rinfuse polverose
Capacità operativa	navi fino a 45.000 DWT

2.2.2 La filiera dei *Fertilizzanti*

BuT s.c.r.l. opera come terminal operator all'interno del porto di Savona, quale soggetto autorizzato ai sensi degli art.16 e 18 della L.84/94, prevalentemente nel settore delle rinfuse.

Oltre ad occuparsi dei servizi di sbarco, magazzinaggio e trasporto a destinazione, fornisce servizi a valore aggiunto relativi all'*handling* della merce alla rinfusa (vagliatura, confezionamento, palletizzazione).

Da una iniziale specializzazione nel settore delle rinfuse a destinazione agricola (fertilizzanti) l'offerta di servizi si è evoluta ad altre rinfuse quali carbonato sodico denso, sale, sabbie, minerali e ferroleghe, *wood pellets*, biomasse e prodotti correlati ed altre merceologie a destinazione agricola ed industriale.

Al *core business* nell'ambito delle rinfuse si è affiancato negli anni il settore delle *soft commodities*, che ha consentito lo sviluppo di attività a più elevato valore aggiunto integrando il ciclo portuale di sbarco / imbarco con cicli accessori di attività di magazzino. Le merci sbarcate alla rinfusa possono beneficiare di servizi quali confezionamento in big bags (500-600-700 kg) e sacchi da 15-25-50 kg, vagliatura, palletizzazione e fasciatura automatica.

Nel complesso il terminal può offrire una capacità di confezionamento superiore alle 1.000 tonnellate giornaliere articolate su doppio turno, nelle diverse modalità di imballaggio (volumi medi intorno alle 50.000 tonnellate all'anno).

La merce è destinata prevalentemente ai mercati del Nord / Nord Ovest (Cuneese e basso Piemonte, Oltrepò Pavese, Piacentino), zone strategiche dove i costi ridotti del trasporto ed i servizi offerti rendono concorrenziale il porto di Savona rispetto ai leader logistici nel trattamento delle rinfuse a destinazione agricola.

Il terminal occupa un'area di 22.000 mq coperti e 3.000 mq scoperti nel porto di Savona.

L'ottima disponibilità di accosti con pescaggi eccellenti (fino a 15,5 m), e le agevoli interconnessioni alla rete di trasporto autostradale e ferroviaria attribuiscono a BuT una posizione molto competitiva rispetto ai mercati di riferimento.

La sede operativa nelle aree in concessione all'interno del porto di Savona comprende:

- Magazzino T3 così organizzato:
 - ✓ Aree operative per attività di magazzinaggio e movimentazione di merci varie alla rinfusa ed in colli;
 - ✓ Aree operative per attività di insaccamento e palettizzazione con l'ausilio di macchine confezionatrici automatiche;
 - ✓ area esterna a cornice di circa mq 1.600;
 - ✓ aree di servizio per zone di verifica doganale, uffici, spogliatoi e servizi;
- tettoia per deposito e ricarica merci di circa mq 800
- pesa da magazzino connessa ai sistemi ICT aziendali

Oltre all'utilizzo di banchine pubbliche per le operazioni portuali, saltuariamente vengono richieste ulteriori porzioni di aree demaniali per depositi mediante autorizzazioni temporanee.

Generalmente non vengono utilizzate altre aree pubbliche per lo stoccaggio di breve durata delle merci in quanto le categorie merceologiche trattate vengono direttamente trasportate a magazzino, fanno eccezione i casi di sbarco diretto con immediato inoltro a destino.

Le separazioni interne al magazzino consentono di depositare le merci in modo segregato per evitare contaminazioni ed inquinamenti, dividere per tipologie e cliente, effettuare lavorazioni e manipolazioni usuali, nonché di mantenere le partite nei vari regimi doganali: nazionale e estero.

Tabella 4 - Dati tecnici aree in concessione a BuT s.c.r.l.

BUT SCRL	
Banchina	porto di Savona, banchine pubbliche (profondità fino a 15,5 m)
Aree di Stoccaggio	Coperte 22.000 mq Scoperte 3.000 mq
Attrezzature Portuali	gru semoventi fino a 300 t benne, tramogge ed equipaggiamenti speciali
Attrezzature di Magazzino	linee di confezionamento per big bag e sacchi da 15/25/50 kg, con palletizzazione e fasciatura automatica pale meccaniche, carrelli elevatori
Capacità operativa	navi fino a 50.000 ton GT potenziale di movimentazione annua 400.000 t

2.2.3 La filiera Automotive

Savona Terminal Auto - Gruppo Grimaldi

Savona Terminal Auto opera sulla Darsena Alti Fondali del porto di Savona, dove gestisce un terminal Ro-Ro per auto nuove, macchine operatrici (semoventi o trainate, gommate o su cingoli) e anche per treni.

L'impresa portuale opera sulla Darsena Alti Fondali del porto di Savona, dove gestisce un terminal Ro-Ro per auto nuove, usate, macchine operatrici (semoventi o trainate, gommate o su cingoli) e altri colli eccezionali (trasformatori, elicotteri, ...), e anche per treni, grazie al doppio binario, perpendicolare al ciglio banchina, che consente ai convogli di entrare direttamente in stiva.

Le aree di stoccaggio, accessibili tramite gate dedicato per bisarche e tramite raccordo ferroviario, sono qualificate come magazzino doganale di temporanea custodia e magazzino fiscale e coprono 60.000 m2 scoperti e 10.000 coperti, per una potenzialità istantanea di 6.000 autoveicoli, con possibilità di stoccaggio per lotti e destinazioni.

E' in avanzata fase di costruzione, nelle aree in concessione e con finanziamenti interamente del terminalista, un deposito multipiano per rotabili che consentirà di assorbire il grande incremento di volumi avuto nell'ultimo triennio e di accogliere ulteriori traffici.

L'operatore ha attivi numerosi servizi con case automobilistiche per il trasporto di autovetture ed altri veicoli commerciali nuovi con collegamenti con tutto il mondo tramite i servizi regolari di Grimaldi Group e di molte altre compagnie di navigazione specializzate.

Sono attivi numerosi servizi settimanali di *short sea shipping* sia di auto nuove che di semirimorchi. L'attività include anche traffici di autovetture usate, principalmente esportate verso il nord Africa.

Infine il terminalista ha, già da molti anni, introdotto servizi misti di trasporto passeggeri e rotabili sia su rotte comunitarie che con il Nord Africa (si veda ad esempio l'attuale accosto settimanale della motonave Cruise Smeralda sulla linea Tangeri Barcellona Savona).

Tabella 5 - Dati tecnici aree in concessione a Savona Terminal Auto s.r.l.

SAVONA TERMINAL AUTO SRL	
Banchine	Porto di Savona a) Banchina "Zona 33": lunghezza 242 m, profondità 15,5 m b) Altre banchine pubbliche del porto di Savona in caso di necessità (scali multipli)
Aree di Stoccaggio	Coperte 10.000 mq Scoperte 60.000 mq
Capacità operativa	Potenzialità: 150.000 auto/anno Capacità istantanea di stoccaggio autoveicoli Lunghezza navi fino a 250 m

La recente acquisizione del Gruppo Grimaldi e gli investimenti privati in atto per aumentare la capacità del terminal (ampliamento deposito multipiano per rotabili) potrà ulteriormente sviluppare la crescita di questo comparto.

Va sottolineato che nei terminali interni (es Novara, Verona ed altri) la quota di traffico ferroviario legata al trasporto di semirimorchi presenta una costante crescita ed è oltre il 50%; le strutture portuali in grado di garantire tale servizio (disponibilità di linee ferroviarie con sagoma adeguata) saranno sempre più scelte dal mercato che proporrà il sistema non guidato nave-treno su lunghe percorrenze.

Da questo punto di vista il terminal di Savona è particolarmente attrezzato potendo disporre di binari di carico/scarico dedicati e di un innovativo sistema che consente, per particolari traffici, il carico/scarico di treni sulla nave.

La procedura prevede il montaggio di apposite piastre che consentono la perfetta connessione fra il raccordo ferroviario che arriva fino a ciglio banchina e il portellone della nave, permettendo il transito dei convogli nella stiva su due binari paralleli.

Figura 10 - Collocazione del terminal ro-ro pax e delle correlate attività di agenzia nel porto di Savona



Figura 11 - Aree in concessione e pubbliche utilizzate dal terminal ro-ro/pax e viabilità pubblica di accesso



Marittima Spedizioni è una società appartenente da fine 2017 al 100% al Gruppo Grimaldi ed opera come agenzia marittima e casa di spedizioni. È specializzata nella spedizione internazionale degli autoveicoli nuovi per le varie case automobilistiche internazionali (Gruppo FCA, Renault, Ford, Volkswagen, Maserati), autoveicoli usati, dei rotabili in genere e delle merci varie collegate.

Offre una vasta gamma di servizi internazionali che spaziano dall'organizzazione del trasporto door to door alla logistica e distribuzione, da servizi di operazione doganale e magazzinaggio a progetti completi chiavi in mano con movimentazione di colli eccezionali come macchine operatrici, semoventi o trainate, gommate o su cingoli, casse e merci varie su mafi.

Marittima Spedizioni offre servizi di short sea shipping ("Autostrade del Mare") giornalieri sulla tratta Savona - Barcellona - Valencia, principalmente per il trasporto di trailer e semitrailer, e interconnessioni settimanali con tutti gli altri scali appartenenti alle tratte nel bacino del Mediterraneo servite dalla compagnia di navigazione Grimaldi Lines su rotte nazionali (Livorno, Civitavecchia, Salerno, ...) o internazionali (Grecia, Spagna, Tunisia, Malta, Marocco, Montenegro, Libia).

Altre tratte con periodicità bisettimanale o mensile coprono le aree del Nord Europa, appoggiandosi ai servizi delle società Grimaldi Euromed (dalla Turchia alla Scandinavia) e Finnlines (da Anversa verso la Polonia, Russia, Finlandia, ...), e la zona del Nord America, Messico, aree caraibiche.

Esistono inoltre servizi verso il Sud America e il West Africa in collaborazione con Intersea (agenzia marittima con sede a Genova appartenente al Gruppo Grimaldi) e verso il Middle East e Far East con la compagnia di navigazione NYK Lines.

2.3 Il porto di Vado Ligure

La favorevole dislocazione del bacino portuale di Vado Ligure e i suoi profondi fondali naturali hanno consentito un rapido e consistente sviluppo delle infrastrutture portuali e delle attività marittime, con una specializzazione nel settore dei traffici unitizzati (container e Ro-Ro) e in quello della frutta, dove lo scalo detiene la leadership nel Mediterraneo.

I traffici di frutta e di container sono gestiti da Reefer Terminal, acquisito nel 2015 dal gruppo APM Terminals nell'intento di costruire una moderna e completa catena logistica che colleghi i mercati di Italia settentrionale, Francia meridionale, Svizzera e Baviera.

Il gruppo APM sta integrando Reefer nell'organizzazione complessiva del nuovo container terminal automatizzato in costruzione nell'area immediatamente a levante e sono in atto molte iniziative di digitalizzazione e automazione dei processi.

Subito alle spalle, nell'area retroportuale, si trova l'interporto VIO, una piattaforma logistica per merci deperibili e agroalimentari.

Forship gestisce invece il terminal Ro-Ro per passeggeri e merci, con collegamenti verso la Corsica.

Ai pontili in rada operano i terminal dedicati alle rinfuse: due pontili per l'imbarco e sbarco di prodotti petroliferi per gli stabilimenti costieri (TotalErg, Esso e Alkion). A questi si aggiunge il campo boe gestito da Sarpom, dove attraccano le grandi tanker che sbarcano il petrolio greggio, poi inoltrato via oleodotto alla raffineria di Trecate (NO).

La posizione dello scalo decentrata rispetto al nucleo urbano, la disponibilità di un veloce raccordo fra lo scalo e la rete autostradale e le ottime caratteristiche della rada in termini di fondali e tranquillità del mare sono tra i determinanti del progetto del nuovo terminal container da 860.000 TEU che l'Autorità di Sistema Portuale sta sviluppando insieme ad APM Terminals.

La società di gestione del terminal di Vado Ligure è controllata dal gruppo Maersk e da Cosco Shipping Ports e Qingdao Port International Development, il 49%. In tale assetto è incluso anche il terminal Reefer specializzato nella filiera del fresh fruit.

Verrà integrata la rete portuale dell'azienda nel Mediterraneo, attualmente costituita dai porti di Gioia Tauro, Port Said, Tangeri (transhipment) e dal porto di Algeciras (transhipment e mercato regionale iberico).

Il terminal integrato APM/Reefer si rivolgerà alle grandi compagnie marittime globali attive nel bacino del Mediterraneo con navi di grandi dimensioni anche superiori a 13-14.000 TEU e sarà destinato a servire traffici di import/export tra Middle East/India/Far East ed un mercato di riferimento che si estende dall'Italia del Nord Ovest a Svizzera e Baviera.

Il terminal di Vado presenta diversi vantaggi rispetto ai competitor dell'arco ligure/tirrenico:

- l'efficiente connessione con la rete di trasporto del Nord Italia: una bretella di collegamento diretto al nuovo casello autostradale dedicato; linee ferroviarie da Savona verso Torino e Alessandria, adatte al flusso merci e dotate di tracce orarie disponibili
- la possibilità di accogliere le navi di grandi dimensioni utilizzate sulle rotte Far East/Europa, grazie ai fondali naturali oltre 15 m, all'assenza di vincoli alla sagoma delle gru e alla favorevole accessibilità nautica
- la riduzione dei tempi di ciclo per container grazie al sistema operativo del terminal (gru di piazzale semi- automatiche) e all'organizzazione dei servizi doganali (con port gate e sportello unico)
- la disponibilità di servizi logistici nel retroporto che consente di arricchire l'offerta di valore ai clienti, offrendo un pacchetto di soluzioni completo ed economicamente vantaggioso
- l'alta efficienza ambientale, grazie all'utilizzo delle tecnologie per la riduzione dell'impatto previste dall'*Environmental Development Program* adottato da APM Terminals

Figura 12 - Il porto di Vado in sintesi



Tabella 6 - Destinazione funzionale e caratteristiche degli accosti del porto di Vado Ligure

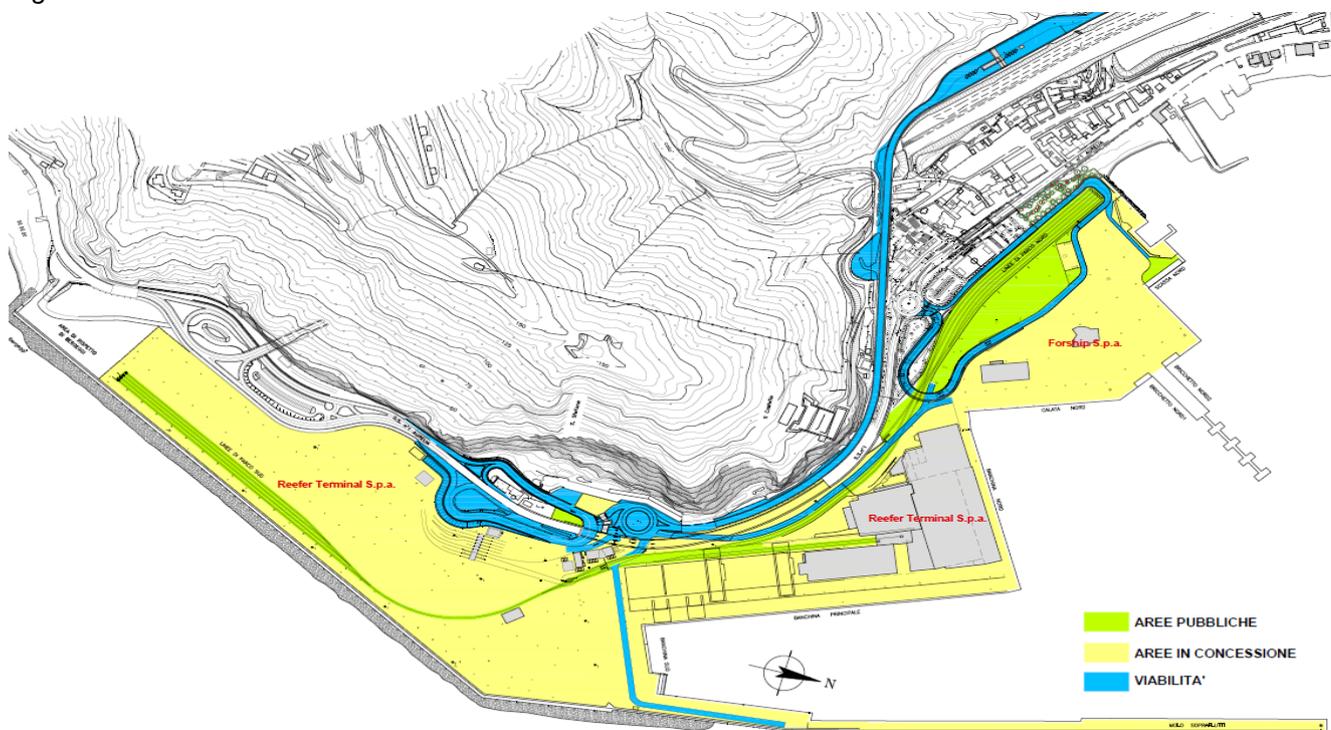
Banchina	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Attività
Scassa Nord	62	9,5	Ro-Ro
Bricchetto Nord 2	200	9,5	Ro-Ro
Bricchetto Nord 1	200	9,5	Ro-Ro
Calata Nord	213	9,5	Ro-Ro
Banchina Orsero	240	10	Frutta/Container - Ro-Ro
Banchina Principale	465	14,5	Frutta/Container - Ro-Ro
Banchina Sud	158	14,5	Frutta/Container - Ro-Ro
Banchina Sud-Est	180	9	Frutta/Container - Ro-Ro

Dalla tavola A2 si evince che l'ambito territoriale specifico del bacino portuale commerciale del porto di Vado Ligure racchiuso dalla linea doganale che, di fatto, costituisce anche il cd "porto" ai sensi del Dlgs n.203/2007 (security). Si consideri:

- la viabilità pubblica portuale.
- la suddivisione tra aree pubbliche ed in concessione. Le prime sono concentrate nel fascio di binari e nelle aree a servizio della modalità ferroviaria;
- la distribuzione e l'estensione delle specifiche concessioni dei terminal portuali merci e passeggeri;

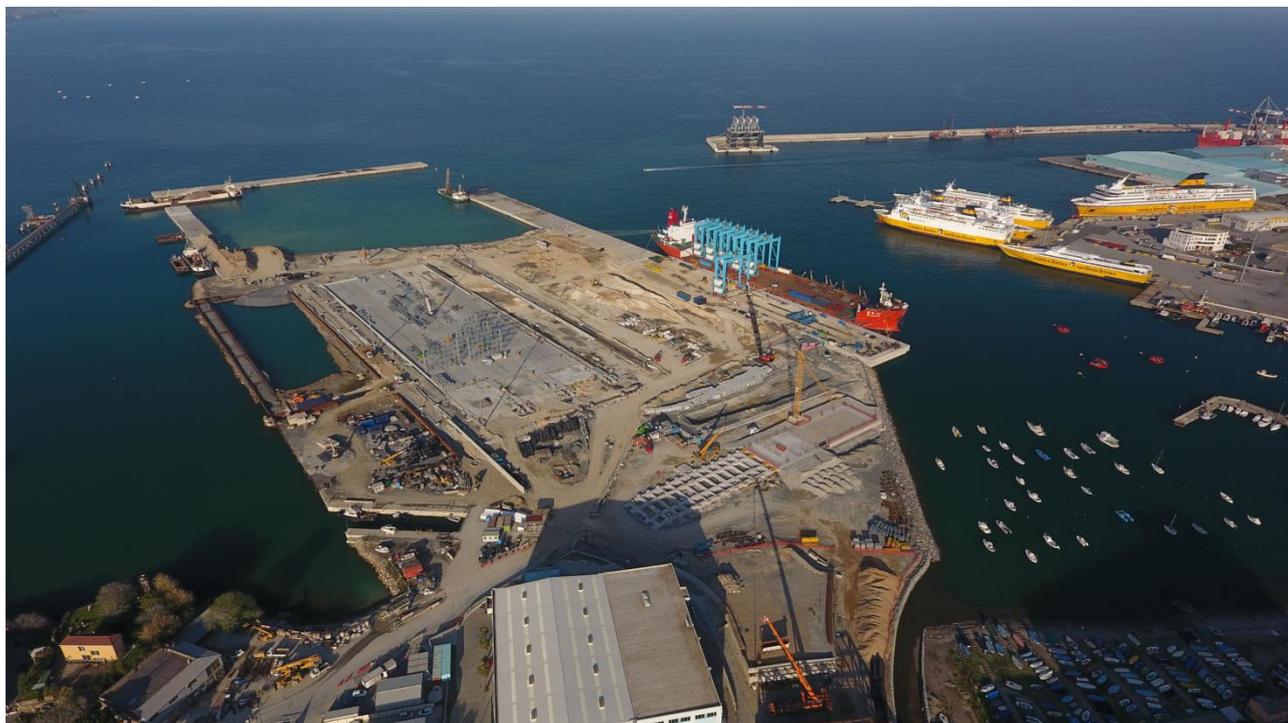
DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E AFFARI GENERALI
 - SERVIZIO SISTEMI INFORMATIVI, TELEMATICA E SISTEMA DI GESTIONE -

Figura 13 - Tavola A2



TAV A2 - PORTO DI VADO LIGURE/BERGEGGI CONCESSIONI ART. 18 L. 84/94

Figura 14 - Nuovo terminal APM in costruzione



2.3.1 Filiera del *Fresh Fruit*

Gruppo Orsero s.p.a.

Orsero è un gruppo internazionale italiano con sede ad Albenga (Savona). L'azienda è leader da oltre 50 anni, nell'Europa mediterranea, per l'importazione e la distribuzione di prodotti ortofrutticoli freschi.

Il gruppo si articola in 2 segmenti di business:

- *Import & Shipping* di banane ed ananas: Orsero gestisce l'importazione di banane e ananas per un totale annuo di 15 milioni di scatole, di cui circa 10 milioni di scatole di banane e 5 milioni di scatole di ananas. Il Gruppo gestisce direttamente il trasporto marittimo dei prodotti attraverso una flotta di quattro navi reefer di proprietà, per un totale di circa 500.000 pallet trasportati all'anno;
- *Distribuzione di prodotti ortofrutticoli freschi* in Sud Europa (Italia, Francia, Grecia, Portogallo e Spagna), dove Orsero distribuisce ogni anno 700.000 tonnellate di prodotto.

Le attività sono integrate e coordinate dalla Holding capogruppo a cui fanno capo le 13 principali società controllate ed alcune società Joint Venture. Oggi il Gruppo è presente in Italia, Francia, Spagna, Portogallo, Grecia, Costa Rica, Colombia e Messico.

Simba s.p.a.

Simba s.p.a. è la società di importazione del Gruppo Orsero. Si occupa principalmente dell'importazione di banane e ananas dai luoghi di produzione (Costa Rica, Colombia) al bacino del mediterraneo (Lisbona, Tarragona, Vado Ligure). Il trasporto avviene grazie alla flotta reefer "Cala Rosse", di proprietà del gruppo.

Simba possiede due società, Simbarica (Costa Rica) e Simbacol (Colombia), che operano direttamente in loco per il trasporto della merce al porto di partenza

Fruttital

Fruttital, società del gruppo operante in differenti paesi attiva nella distribuzione cioè nell'anello della filiera tra l'importazione ed il cliente finale (grande catena di supermercati o punti vendita più limitati).

Fresco Ship's Agency and Forwarding

Fresco Ship's Agency & Forwarding è una società del gruppo internazionale Orsero s.p.a. che conduce attività di:

- Agenzia marittima per gli armatori che effettuano scalo nel porto di Vado Ligure;
- Spedizioniere doganale;
- Spedizionieri di merce.

Fresco è lo spedizioniere doganale di riferimento del terminal per quanto riguarda l'ortofrutta imbarcata in stiva ma effettua anche operazioni doganali per la merce trasportata in container.

In qualità di spedizionieri di merce possono organizzare il trasporto internazionale via nave e in alcuni casi su richiesta del cliente pianificano anche il trasporto terrestre.

Dal 2002 la Società ha ottenuto dalla Dogana l'autorizzazione alle procedure semplificate, che consentono di sdoganare in tempi rapidi e nel pieno rispetto delle norme doganali e fiscali e dal 2013 la ha ottenuto la certificazione AEOF.

Reefer Terminal s.p.a.

Reefer Terminal (controllata da APM Terminals) gestisce il terminal multipurpose di Vado Ligure, e segue diversi tipi di business: pallet, container, rail, special cargo, ro-ro. Il core business è la frutta. Reefer Terminal è il primo terminal nel Mediterraneo per i traffici di frutta, passati dalle 85.000 tonnellate del 1982 alle 500.000 tonnellate degli ultimi anni; circa il 50% del volume movimentato è rappresentato da banane e ananas mentre il restante da agrumi e altra frutta in contro stagione proveniente da Sud Africa, West Africa, Centro e Sud America e Nuova Zelanda. È in corso lo sviluppo del comparto container.

Nel porto di Vado Ligure Reefer Terminal dispone di magazzini refrigerati per complessivi 24.000 mq, suddivisi in 15 celle a temperatura controllata (da -2 a +14° C) e 4 aree climatizzate, per una capacità di stoccaggio di 13.000 pallet.

La frutta può arrivare in pallet ed essere direttamente stoccata in magazzino oppure può arrivare all'interno di container refrigerati che devono essere preventivamente svuotati.

La banchina principale ha una lunghezza di 465 metri ed una profondità di 14,5 metri, mentre il piazzale di stoccaggio ha una capacità di 10.000 TEU (per una potenzialità annua di 400.000 TEU) e dispone di 510 allacci elettrici per contenitori refrigerati.

Il terminal è dotato di 2 gru di banchina, due gru RMG di piazzale, oltre a carrelli elevatori, reach stackers, trattori portuali, ecc.

Sono inoltre disponibili un'area riservata allo stoccaggio di merci pericolose, un CFS (Container Freight Station) in grado di offrire servizi a ogni tipo di merce in transito ed un'officina per la riparazione dei contenitori.

Infine, gli ultimi anni hanno anche visto una forte crescita nella movimentazione di traffici break-bulk, quali carrozze ferroviarie, locomotive, project cargo.

Tabella 7 - Dati tecnici Reefer Terminal

REEFER TERMINAL SPA	
Banchine	Porto di Vado Ligure Banchina "Raffaello Orsero" (lunghezza 240m, profondità 10m); Banchina "Principale" (lunghezza 465m, profondità 14,5m); Banchina "Sud-Est" (lunghezza 180m, profondità 9m)
Aree di Stoccaggio	Aree coperte totali 24.000 mq (15 celle indipendenti con controllo automatico della temperatura) 4 aree a temperatura controllata (da +8° a +13°C) - capacità 3.500 pallet Aree refrigerate (da -2° a +14°C) - capacità 10.000 pallet
Aree Container	1730.000 mq, capacità istantanea del piazzale 10.000 TEU (potenziale annuo 400.000 TEU)
Attrezzature Portuali	2 gru di banchina (estensione: 43 m; capacità: 40 t); 2 gru RMG di piazzale (gap 46 m; capacità: 35 t); gru mobili; carrelli elevatori and transpallets; trattori; trattrici; 510 allacci elettrici per contenitori refrigerati
Attrezzature di Magazzino	Container Freight Station (CFS); centro di servizi per tutte le tipologie di merci; aree riservate per le merci pericolose; officina per tutti i tipi di riparazioni
Capacità operativa	Lunghezza navi fino a 294 m

2.3.2 Filiera del Caffè

Pacorini Silocaf S.r.l.

Il **Gruppo Pacorini**, fondato nel 1933 a Trieste, è una multinazionale italiana che offre servizi logistici per una vasta gamma di materie prime e di merci varie: trasporti su gomma, via mare, imbarco/sbarco, magazzinaggio, lavorazione industriale, finanziamento e ottimizzazione del capitale circolante.

Il Gruppo Pacorini, tramite la società appartenente al gruppo Pacorini Silocaf s.r.l., è il maggior fornitore di servizi di logistica per il mercato mondiale del caffè. I clienti, con i quali ha instaurato rapporti stabili e di fiducia, sono grandi multinazionali, torrefattori locali, trader internazionali ed esportatori.

Pacorini Silocaf S.r.l. è una società specializzata nei servizi per il caffè verde, sia per i volumi trattati che per la tecnologia all'avanguardia utilizzata nei processi di lavorazione.

I servizi offerti dalla società vanno dall'attività marittima e doganale al controllo qualità sulla materia prima, dallo svuotamento contenitori allo stoccaggio, dalla lavorazione alla distribuzione presso le torrefazioni.

Pacorini Silocaf S.r.l. opera nei porti di Trieste, Genova/Vado Ligure e Gioia Tauro. In Liguria la merce arriva in container al porto di Genova e viene trasportata nei magazzini affittati all'interno dell'interporto di Vado Ligure, gestiti da VIO, Vado Intermodal Operator S.p.a., per uno spazio totale di 30.000 mq. Al termine dei lavori della nuova piattaforma APM Terminals si prevede che la maggioranza delle spedizioni verranno fatte nel porto di Vado Ligure.

L'interporto VIO è un nodo RRT core della rete TEN-T e parte del corridoio Reno-Alpi ed è uno fra i principali centri logistici in Italia per caffè e prodotti alimentari. L'interporto si estende su una superficie di 232.000 mq e offre una vasta gamma di servizi alle merci (stoccaggio, movimentazione, sdoganamento, consulenza per aspetti doganali, fiscali e sanitarie, distribuzione door to door, groupage ecc.) e svolge attività di riempimento e svuotamento di contenitori, consolidamento merci, gestione di carichi speciali, magazzinaggio e logistica.

Gli impianti di lavorazione del caffè verde di Pacorini Silocaf S.r.l. all'interno dell'interporto VIO offrono servizi di selezionatura, tavole densimetriche, crivello, lavaggio e vaporizzazione, ricezione e stoccaggio alla rinfusa e possibilità del ricarico in big bags o a camion cisterna.

Navalia s.r.l.

Navalia s.r.l. è uno spedizioniere doganale che gestisce le pratiche doganali legate all'importazione di caffè crudo e alla ricezione della merce allo stato estero.

3. I SISTEMI INFORMATICI PUBBLICI PORTUALI

3.1 Il Port Community System

Port Community System

(<http://pcs.porto.sv.it/>)

PCS SAVONA è una piattaforma informatica, con interfaccia web fruibile anche da dispositivi mobili, finalizzata allo scambio intelligente e sicuro di informazioni inerenti i processi relativi al nodo logistico portuale di Savona e Vado Ligure tra tutti gli operatori pubblici e privati coinvolti

Offre cooperazione applicativa con gli sportelli unici nazionali AIDA e PMIS con particolare riferimento ai moduli di gestione del ciclo nave e di gestione dei manifesti doganali.

La piattaforma implementa il modello funzionale dello sportello telematico consentendo all'utenza di dialogare con l'AdSP in modalità *paperless*, trasparente e semplificata in coerenza a quanto previsto dalla normativa in materia di riorganizzazione e digitalizzazione della pubblica amministrazione.

Tra i procedimenti amministrativi previsti nello sportello rientrano quello dei permessi di accesso al porto sia a lungo termine che occasionali.

Sono in corso di consolidamento cooperazioni applicative tra il PCS ed i sistemi informatici dei terminal portuali che ottimizzeranno le procedure di transito e verifica ai varchi portuali, sfruttandone appieno l'elevata automazione.

In particolare i servizi PCS sono correlati alla gestione di sistemi ed infrastrutture a supporto della comunità portuale quali i varchi portuali ed i sistemi di videosorveglianza.

Si riportano alcuni moduli applicativi in produzione o in fase avanzata di realizzazione:

- ✓ *Gestione dei permessi di accesso a lungo termine alle aree portuali.*
Consente alle imprese ed agli enti pubblici accreditati di poter gestire in modalità integralmente telematica, in coordinamento applicativo con i terminalisti portuali e con l'AdSP, il procedimento amministrativo di rilascio dei permessi di accesso secondo logiche autorizzative evolute ed integrate alle esistenti concessioni, autorizzazioni ed appalti.
Cooperazione tra PCS, sistemi dei terminal, sistema dei varchi.
- ✓ *Gestione dei permessi di accesso temporanei.*
Consente ai concessionari portuali ed altri enti ed imprese della comunità portuale di Savona-Vado di gestire direttamente, in modalità integrata con l'AdSP e relativi database, gli accessi di visitatori ed altre categorie di utenti occasionali alle aree portuali di propria competenza.
Cooperazione tra PCS, sistemi dei terminal, sistema dei varchi.
In corso costruzione di cooperazione applicativa con piattaforma della motorizzazione civile.
- ✓ *Gestione dei manifesti doganali*
Consente agli spedizionieri nave, ai terminal ed agli spedizionieri doganali di potersi scambiare in modo semplice ed efficace le informazioni necessarie alla produzione dei manifesti doganali in arrivo e in partenza.
Cooperazione tra PCS, sistemi privati e AIDA.
- ✓ *Gestione del ciclo nave*
Consente alla comunità portuale ed ai suoi utenti di disporre di set di informazioni aggiornato e certificato sui viaggi nave dello scalo e sulle relative scadenze operative e doganali.
Cooperazione tra PCS, sistemi privati e PMIS.
- ✓ *Videosorveglianza delle aree portuali*

*DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E AFFARI GENERALI
 - SERVIZIO SISTEMI INFORMATIVI, TELEMATICA E SISTEMA DI GESTIONE -*

Sistema dell'AdSP che consente agli utenti portuali autorizzati ed accreditati (in particolare i terminal oltre che le Autorità Pubbliche in materia di sicurezza) di monitorare in tempo reale la situazione delle aree pubbliche, in concessione, varchi e linee doganali/security al fine di prevenire atti illeciti, proteggere il patrimonio demaniale e i beni, merci e dotazioni portuali ed aumentare la safety e migliorare la gestione operativo-logistica degli accessi.

Cooperazione tra PCS, sistemi privati.

✓ *Gestione delle prenotazioni del turno di entrata per vettori terrestri*

Consente ai terminal, mediante cooperazione applicativa tra i sistemi TOS e quello dell'AdSP, di programmare l'ingresso dei vettori terrestri alle aree portuali così da ridurre congestioni e da permettere l'arrivo solo dei mezzi finalizzati a transazioni commerciali completamente autorizzate, sia da un punto di vista commerciale, operativo, doganale e più in generale autorizzativo.

Cooperazione tra PCS, sistemi privati

✓ *Rilevazioni e previsioni del vento e del moto ondoso*

Servizio che consente agli utenti portuali, con particolare riferimento a terminal, navi, servizi tecnico nautici, di monitorare i dati in tempo reali di vento, moto ondoso e pressione, umidità e temperatura dell'aria nelle specifiche aree portuali e a diverse altezze nonché di disporre di previsioni a breve medio termine sulle evoluzioni attese di tali parametri.

Cooperazione tra PCS, sistemi privati.

Sono in corso sviluppi per conseguire l'integrazione del PCS alle piattaforme abilitanti nazionali pubbliche realizzate o in corso di realizzazione:

- SPID (identità digitale) che garantisce l'accesso a persone ed imprese a tutti i servizi della PA con un unico sistema identificativo;
- pagoPA, un sistema di pagamenti elettronici realizzato per rendere più semplice, sicuro e trasparente qualsiasi pagamento verso la Pubblica Amministrazione.
- ANPR (Anagrafe Nazionale centralizzata) permetterà di sincronizzare tutti i dati dei cittadini che a oggi sono sparsi in circa 8.000 anagrafi diverse;

La finalità è quella di rendere le procedure di registrazione dell'utente al portale e di rilascio delle credenziali/firma elettronica ed i successivi adempimenti (quali ad esempio la "sottoscrizione" di documenti elettronici o il pagamento di diritti verso l'AdSP) più semplice, veloce, sicuro e senza richiesta di dati già in possesso di altre piattaforme pubbliche o comunque accreditate dalle Autorità pubbliche competenti.

Figura 15 - PCS Savona - Vado Ligure



E' altresì in progetto la cooperazione applicativa con la piattaforma della motorizzazione civile (dati su vettori, autisti e mezzi) e della Camera di Commercio (dati imprese).

3.2 Agenzia delle Dogane- Sistema AIDA

AIDA- Sistema informativo doganale

(<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/-/aida>)

L'*Agenzia delle Dogane* è l'ente pubblico non economico dotato di personalità giuridica, alle dipendenze del Ministero dell'Economia e delle Finanze, al quale è affidata la gestione del sistema doganale ovvero è preposto al controllo dell'entrata e dell'uscita delle merci dal territorio nazionale, sia che si tratti di materiali a seguito dei viaggiatori che di trasporto di merci.

Il *Sistema Informativo Doganale* con il quale l'*Agenzia delle Dogane* e dei Monopoli interagisce con importatori, esportatori e loro rappresentanti, terminal, spedizionieri nave per registrare le *dichiarazioni doganali* delle merci e, a seconda del livello di rischio individuato, per indicare automaticamente la tipologia di controllo da effettuare anche in raccordo con gli altri sistemi informativi di altre autorità sanitarie di controllo (vedi punti successivi).

In tale contesto è altresì attiva la presentazione telematica del *Manifesto Merci in Arrivo* (MMA), del *Manifesto Merci in Partenza* (MMP) e il dialogo telematico con i terminalisti per la verifica in tempo reale delle merci introdotte o estratte, in base alle operazioni doganali compiute.

In sintesi, i *documenti e le procedure* che si possono inviare o attuare telematicamente con gli uffici doganali sono:

- le dichiarazioni doganali;
- le dichiarazioni sommarie;
- gli elenchi riepilogativi degli acquisti e delle cessioni comunitarie (moduli *intrastat*);
- i transiti informatizzati NCTS;
- la selezione automatica della merce da sottoporre alla visita doganale;
- la trasmissione dei manifesti delle merci in arrivo e in partenza;
- le richieste di introduzione delle merci nei depositi o nei locali di temporanea custodia;
- la presentazione delle dichiarazioni in materia di accise;
- l'accesso al conto di debito degli operatori;
- l'adesione ai servizi dei laboratori.

AIDA-Sportello Unico Doganale

Effettuare un'operazione di import/export, comporta agli operatori la presentazione, oltre e prima della dichiarazione doganale, di molte istanze (fino a 68) a svariate amministrazioni (fino a 18), trasmettendo ad ognuna informazioni e dati spesso identici o simili nella sostanza per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze ed i nulla osta necessari, nella grande maggioranza dei casi rilasciati su carta.

In assenza di un efficace coordinamento tra le amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento, costi e tempi della frammentazione ricadono sulle imprese.

Con il DPCM del 3 novembre 2010 n. 242 e con successivo Dlgs n.169/2016 (art. 20) è stato dato avvio ad un lungo e laborioso progetto denominato *Sportello Unico Doganale e dei Controlli* che integra i concetti di:

- *single window* (DPCD 242/2010) cioè della semplificazione delle operazioni di import export offrendo agli operatori la possibilità di presentare in modalità telematiche ad un unico punto di ingresso (AIDA) tutte le richieste relative all'ottenimento di documentazione necessaria per effettuare le operazioni di importazione ed esportazione (certificati, nulla osta, licenze e permessi...) per le quali sono competenti una o più amministrazioni pubbliche e private (Ministeri, autorità ambientali, Camera di Commercio, pubblica sicurezza, veterinari, autorità sanitarie...).
- *One stop shop o one stop office* (Dlgs 169/2016) cioè la possibilità di realizzare i controlli (di polizia,

veterinari, ambientali, doganali..) riguardanti una stessa merce nello stesso tempo, nel corso dell'operazione e nello stesso posto da parte dei vari enti sotto il coordinamento operativo della Doganale.

Il meccanismo del *single window* dovrebbe essere il seguente: gli operatori economici (importatori/esportatori, spedizionieri doganali, rappresentanti indiretti, soggetti delegati) per svincolare le proprie merci non devono più rivolgersi singolarmente ai vari enti pubblici e privati che a vario titolo intervengono, spesso con modulistica e tempi di rilascio differenziati, ma si rivolgono unicamente alla dogana di competenza presso la quale stanno svolgendo l'operazione. L'ufficio doganale procede a inviare telematicamente alle amministrazioni competenti i dati necessari all'avvio dei procedimenti documentali di loro competenza ottenendone sempre per via telematica gli esiti delle richieste avanzate per poter concludere il procedimento doganale in corso.

Ad oggi gli operatori continuano ad utilizzare diversi portali e/o canali di comunicazione diretta (mail/uffici) anche in ragione di pianificare ed anticipare il prima possibile il perfezionamento delle pratiche ai vari enti e il conferimento dei dati necessari.

I servizi di *interoperabilità* sono parzialmente attivi e parzialmente in completamento.

Di fatto possono definirsi in via di completamento solo quelli con il *Ministero della Salute* (sistema NSIS) che comunque non comportano l'unicità del canale di ingresso per l'invio delle istanze e per la disponibilità del documento autorizzativo (nulla osta sanitario).

E' stata sviluppata un'interoperabilità con il sistema del *Ministero dello Sviluppo Economico* per il controllo in linea dei certificati AGRIM e AGREX (relativi a prodotti della Politica Agricola Comune) e per il controllo di altre certificazioni.

A partire dal 9 ottobre 2014 è attiva l'interoperabilità per i certificati veterinari rilasciati dal Ministero della Salute attraverso il sistema europeo TRACES:

- DVCE-A: Documento Veterinario Comune di Entrata per l'importazione/transito di animali vivi;
- DVCE-P: Documento Veterinario Comune di Entrata per l'importazione/transito di prodotti d'origine animale.

A partire dal 15 aprile 2015 è attiva l'interoperabilità per il "Documento Comune di Entrata (DCE) per l'importazione/transito di mangimi vegetali" (procedimento #14b) rilasciato dal Ministero della Salute attraverso il sistema europeo TRACES.

Una norma transitoria del decreto 242/2010 prevede comunque che gli operatori attivino procedimenti direttamente presso le amministrazioni competenti le quali provvederanno alla loro conclusione nei termini di tempo indicati dalla tabelle annesse al decreto stesso mentre gli uffici doganali continueranno naturalmente a controllare le varie certificazioni provvedendo all'eventuale lascito di licenze, nulla osta, titoli di esportazione...

Enti quali il servizio *Fitosanitario Regionale* e *Agecontrol*, rilevanti per molte filiere ed in particolare per il *fresh fruit*, sono ancora esclusi da questa armonizzazione anche in ragione dell'assenza di un sistema informativo evoluto quale quello utilizzato dal Ministero della Salute.

AIDA-Fascicolo elettronico

E' stato introdotto dal 1° maggio 2016 sfruttando le opportunità offerte dall'entrata del "Nuovo Codice Doganale dell'Unione".

Non è più necessario né presentare fisicamente né caricare su AIDA i documenti necessari allo sdoganamento, compresi quelli emessi in originale cartaceo (si pensi ai certificati di origine emessi da autorità di paesi terzi). I documenti devono essere conservati in originale direttamente dallo spedizioniere doganale/operatore economico.

Nei casi in cui il circuito doganale di controllo indichi la necessità di effettuare un controllo, i documenti necessari possono essere scansionati e trasmessi telematicamente alla dogana tramite

AIDA.

Solo in caso di dubbio sull'autenticità del documento, ovvero se lo stesso non risulta leggibile, l'operatore dovrà consegnarlo in originale alla dogana

Ne è derivata una drastica riduzione dei tempi medi di sdoganamento.

AIDA-Pre-clearing

Con la completa digitalizzazione dei manifesti merce e avvalendosi del sistema di monitoraggio della piattaforma del traffico navale (VTS), è stato attuato in collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, lo sdoganamento in mare (*preclearing*).

Con il *pre-clearing* le dichiarazioni di importazione possano essere trasmesse mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali o in volo prima dell'arrivo in aeroporto, consentendo alla dogana di anticipare l'analisi dei rischi e svincolare, prima dell'arrivo, le merci per le quali non è richiesto un controllo. Il monitoraggio delle Capitanerie di Porto segnala alla dogana eventuali comportamenti anomali e deviazioni non previste, per impedire che le merci possano essere sottratte al controllo.

Come evidenziato dai vari disciplinari relativi al *pre-clearing* emessi nei vari porti italiani, compreso quello adottato per il porto di Savona-Vado, il dialogo tra Agenzia delle Dogane e Capitaneria di Porto è ancora impostato su comunicazioni via mail che vengono poi processate nei sistemi da operatori delle due organizzazioni (non quindi da dialoghi *machine to machine* tra PMIS e AIDA).

AIDA- Fast Corridor

Le semplificazioni introdotte con la procedura dei "*fast corridor*", utilizzando nuove tecnologie abilitanti (*Radio Frequency Identification, Global Positioning System, Optical Character Recognition*) consentono l'immediato inoltro delle merci al luogo ritenuto più conveniente dal proprietario delle stesse per l'effettuazione dello sdoganamento, sostituendo al "monitoraggio documentale" il dialogo telematico tra gli attori che intervengono nella catena logistica e rafforzando i controlli con il "monitoraggio fisico" delle merci.

Di fatto è possibile trasferire della merce allo stato estero, alla quale è stata attribuito un numero di A3 a seguito della presentazione del manifesto doganale di arrivo, direttamente ad un magazzino doganale privato *inland* senza presentare alcuna dichiarazione compreso il transito comunitario esterno (TI).

Le aziende importatrici beneficiano di una riduzione dei tempi di sdoganamento che consente loro di ottimizzare il ciclo aziendale integrando gli adempimenti doganali con i propri processi logistici.

La tracciabilità delle merci lungo tutto il percorso produce inoltre sostanziali riduzioni dei costi di gestione collegati al controllo della regolarità dell'operazione in capo all'amministrazione doganale e agli altri organi di controllo.

Esistono in tale ambito alcuni servizi di cooperazione con un servizio erogato da UIRNET (vedi paragrafo).

Colloquio con i terminal portuali

AIDA ha messo a disposizione dei terminal portuali colloqui telematici con i quali poter gestire le informazioni relative alle partite di merce all'interno dei recinti di temporanea custodia.

Nell'ambito di tali servizi assume particolare rilevanza:

- nel processo di import, l'acquisizione delle partite A3 di merce allo stato estero sbarcate dalla nave e da introdurre nel recinto di temporanea custodia;
- nel processo di export, l'acquisizione dell'effettiva *autorizzazione all'imbarco* delle partite di merce

presenti in terminal e che sono incluse nella *loading list* trasmessa al terminal dalla compagnia di navigazione/agenzia marittima.

Alcuni terminal preferiscono non utilizzare questa modalità evidenziando una disponibilità temporale e qualitativa del dato ritardata e non completa rispetto alle esigenze e provvedendo all'acquisizione del dato mediante altri canali (trasmissione dei dati da parte degli spedizionieri doganali/spedizionieri nave anche attraverso lo strumento del PCS).

Per il processo di export esiste anche un'altra problematica correlata al trasporto container (che nel caso delle filiere esaminate è rilevante per il *fresh fruit*): il messaggio di risposta AIDA conferisce solo gli MRN imbarcabili e non il codice container, il vero dato di interesse operativo per il terminal.

La ragione risiede nelle complesse modalità con le quali il dato sul container e quello delle merci in esso contenute viene trattato nelle dichiarazioni doganali e nel manifesto doganale, diretta conseguenza dell'organizzazione non solo delle procedure amministrative doganali ma anche delle tempistiche e delle prassi operative e commerciali della catena logistica sottesa.

Per questo motivo il PCS Savona rende disponibile questa informazione ai terminal.

3.3 Capitaneria di Porto – Sistema PMIS

PMIS- Sistema informativo Capitanerie di Porto

<http://www.vts.guardiacostiera.gov.it/>

Ai sensi della Legge 221/2012 art.8 commi da 10 a 17 di attuazione della Direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri, il sistema PMIS (*Port Management Information System*) rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani (*National Maritime Single Window*).

Prima di tale intervento i dati e le pratiche di arrivo e partenza nave nel territorio della UE erano poco standardizzati poiché, pur valendo la Convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale adottata dall'IMO il 9 aprile 1965, ogni Stato aveva una propria normativa, proprie procedure e strumenti con i quali dare attuazione ed integrare quanto prescritto dalla convenzione IMO. In Italia le normative nazionali sono tuttora il Codice della Navigazione del 1942, il relativo Regolamento di Esecuzione ed altre normative specifiche, anche di attuazione di direttive comunitarie, come il Dlgs n.195/2005.

La Direttiva ha però imposto agli Stati membri l'utilizzo di formulari elettronici standardizzati (dematerializzazione, dati inseriti solo una volta) per le formalità di arrivo e partenza nave che devono essere definiti sui formulari inclusi nella convenzione internazionale IMO.

Per questo motivo è stato modificato il Codice della Navigazione (con l'inserimento formulari FAL) ed è stato aggiunto l'articolo 14 bis nell'ambito del Dlgs 195/2005 (aggiunto nel 2011).

In quest'ultimo caso infatti si traduce in concreto la disposizione comunitaria in materia di merci pericolose affermando che: "lo scambio delle informazioni tra armatori, agenzie marittime, compagnie di navigazione, Capitaneria di Porto, Dogana in materia di notifiche e merci pericolose si attua con il sistema telematico PMIS". Allo stesso modo, nella circolare/Decreto 303/2014 del Comando Generale delle Capitanerie si fa riferimento all'utilizzo del PMIS.

Ogni volta cioè che le informazioni richieste dalle normative UE e nazionali coincidono con quelle contenute nei Formulari FAL, gli Stati Membri devono usare ed accettare nei loro sistemi gli stessi Formulari FAL.

I dati inclusi nei formulari FAL che devono essere trasmessi dalla nave/Agenzie Marittime all'Autorità Marittima all'interno delle pratiche telematiche di arrivo e partenza sono:

- **FAL 1 (General Declaration):**
 - ✓ Dati nave (nome tipo nave, IMO number, call sign, bandiera, dati certificato di registro, stazza netta e lorda);
 - ✓ Dati relativi al Comandante della nave;
 - ✓ Dati Viaggio (arrivo/partenza, numero viaggio, porto di arrivo/partenza, data di arrivo/partenza, ultimo porto toccato/prossimo porto toccato, posizione/banchina della nave nel porto, altri dettagli sintetici quali seguenti o precedenti porti specificando dove il carico rimanente verrà scaricato);
 - ✓ Dati Carico (breve descrizione libera);
 - ✓ Equipaggio e Passeggeri (numero);
 - ✓ Esigenze della nave in termini di infrastrutture/attrezzature di ricezione rifiuti;
 - ✓ Allegati (altre FAL specifiche).
- **FAL 2 (Cargo Declaration)**
 - ✓ Dati Nave (nome tipo nave, IMO number, Call Sign, bandiera);
 - ✓ Dati Comandante;
 - ✓ Dati Viaggio (arrivo/partenza, numero viaggio, numero);
 - ✓ Dati Carico (Porto di carico/porto di scarico e, in modo tabellare, numero identificativo delle polizze di carico/Multimodal transport document => numero e tipo di colli=> descrizione dei beni =>se disponibile, il codice SH armonizzato=> il peso lordo=> le dimensioni)
- **FAL 3 (Ship's Store Declaration-Provviste)**
 - ✓ Dati Nave (nome tipo nave, IMO number, Call Sign, bandiera);
 - ✓ Dati Viaggio (arrivo/partenza, numero viaggio, data di arrivo/partenza, ultimo porto toccato/prossimo porto, periodo di attracco);
 - ✓ Numero di Persone a bordo;
 - ✓ Dati provviste (Nome della provvista=> quantità, posizione sulla nave=> Uso Ufficiale).
- **FAL 4 (Crew's Effects Declaration Effetti dell'equipaggio)**
 - ✓ Dati Nave (nome tipo nave, IMO number, Call Sign, bandiera);
 - ✓ Dati Viaggio (numero viaggio);
 - ✓ Dati Effetti equipaggio (numero, anagrafica persona, grado, effetti per ristoro non soggetti a obblighi doganali come alcool/sigarette, segni distintivi).
- **FAL 5 (Crew List)**
 - ✓ Dati Nave (nome tipo nave, IMO number, Call Sign, bandiera);
 - ✓ Dati Viaggio (arrivo/partenza, numero viaggio, porto di arrivo/partenza, ultimo porto toccato)
 - ✓ Dati Equipaggio (identità, grado, nazionalità, data e luogo di nascita, tipo e numero documento di identità).
- **FAL 6 (Lista Passeggeri)**
 - ✓ Dati Nave (nome tipo nave, IMO number, Call Sign, bandiera);
 - ✓ Dati Viaggio (arrivo/partenza, numero viaggio, porto di arrivo/partenza, ultimo porto toccato)
 - ✓ Dati Passeggeri (identità, nazionalità, data e luogo di nascita, tipo e numero documento di identità, porto di imbarco, porto di sbarco, transito del passeggero S/N).
- **FAL 7 (Manifesto Merci Pericolose)**
 - ✓ Dati Nave (nome tipo nave, IMO number, Call Sign, bandiera);
 - ✓ Dati Viaggio (arrivo/partenza, numero viaggio, porto di arrivo/partenza, ultimo porto toccato)
 - ✓ Dati merce pericolosa (numero di booking, numero cnt o numero veicolo, denominazione

corretta per la spedizione, classe, numero UN, gruppo di imballaggio, rischi, *flashpoint*, inquinamento marine, posizione a bordo, massa lorda, *emergency schedule*);

✓ Dati Comandante e Agente Nave

Il PMIS è suddiviso in tre macro aree funzionali che sono:

1. Anagrafiche
2. Controllo del traffico marittimo
3. Procedure amministrative

Alla macro area *Anagrafica* appartengono le funzioni di gestione dei dati anagrafici e di configurazione del porto.

Alla macro area di Controllo appartengono le funzioni per la supervisione del traffico all'interno del porto,

- Archiviazione dei movimenti effettuati dalle navi all'interno del porto e in rada
- Presentazione della posizione delle navi in una mappa elettronica del porto in tempo reale, in una situazione passata e in una situazione futura prevista
- Presentazione di immagini riprese da telecamere
- Gestione di emergenze ed infrazioni
- Gestione degli *ship reporting*

Alla macro area delle *Procedure Amministrative* appartengono le funzioni per la gestione delle pratiche di arrivo e partenza nave possono essere riassunte nei seguenti punti:

- Gestione del viaggio nave
- Gestione delle Domande di Accosto e redazione del Piano Accosti
- Gestione dei certificati e delle note informative da presentare in Capitaneria
- Gestione delle dichiarazioni di merci pericolose a bordo nave
- Gestione delle merci pericolose lato terra
- Gestione dei rifiuti solidi
- Funzioni per lo svolgimento delle attività richieste dal Memorandum di Parigi (PSC-Port State Control, cioè l'attività ispettiva delle navi straniere che scalano in un porto di un paese che ha sottoscritto il memorandum)
- Funzioni di interfaccia con i sistemi SIGEMAR (Sistema Gente di Mare) e BDN (Banca Dati del Naviglio)
- Gestione Manifesto Doganale in cooperazione con AIDA.
- Funzioni per le "Autostrade del Mare"
- Sintesi dei dati storici in stampati di riepilogo e di dettaglio
- Servizi B2B, cioè comunicazione e integrazione tra i servizi forniti dal PMIS e eventuali applicazioni di operatori commerciali
- Funzioni di interfaccia con altri PMIS per lo scambio di dati e documenti.
- Funzioni di interfaccia con il sottosistema MASM (certificati di abilitazione dei lavoratori marittimi per i mezzi di salvataggio).

L'interfaccia unica costituita dal PMIS deve assicurare l'interoperabilità con

- il sistema informativo delle Dogane (**AIDA**) nell'ambito del coordinamento tra le pratiche di presentazione ed autorizzazione del Manifesto Doganale delle Merci in arrivo e partenza e le pratiche di autorizzazione riferite alla nave;

- con le piattaforme realizzate dalle autorità portuali (**PCS**) per il migliore espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo. Ci si riferisce in particolare alle informazioni sul viaggio nave, sia a livello di anagrafiche e basi dati (delle persone giuridiche/fisiche, infrastrutture, navi e merci coinvolte) che di dati aggiornati del singolo viaggio nave in termini di posizione, orari di arrivo e partenza....
- con il sistema **TRAMAR** dell'ISTAT per le rilevazioni statistiche.

I servizi di interoperabilità sono parzialmente attivi e parzialmente in completamento.

Quale chiave primaria di identificazione del viaggio nave il sistema PMIS attribuisce il cosiddetto Visit_ID "codice unico nazionale della sosta nave" composto da 13 caratteri:

- *i primi 5* caratteri identificano il porto secondo la codifica UNECE
- *i successivi 2* identificano l'anno
- *i restanti 6* rappresentano un numero progressivo corrispondente alla sosta nave.

Proprio questo numero deve essere utilizzato qualche chiave per l'allineamento delle anagrafiche dei viaggi nave in altri sistemi pubblici quali AIDA, PCS, UIRNET e TRAMAR.

Al link <http://www.guardiacostiera.gov.it/mezzi-e-tecnologie/Pages/PMIS.aspx> sono disponibili le informazioni sulle interfacce realizzate.

Il PMIS è poi integrato con **SafeSeaNet**, il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria.

Deve ricevere i dati da PMIS sulle attività marittime (formalità dichiarazioni). Il Sistema è stato istituito con la Direttiva 2002/59/CE "Sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione".

Le formalità di dichiarazione concernenti informazioni a fini unicamente nazionali non devono essere introdotte nel sistema SafeSeaNet.

Il PMIS è altresì integrato con il **VTS (Vessel Traffic Service)** - *servizi di assistenza al traffico marittimo* - servizio finalizzato a migliorare la sicurezza della navigazione e l'efficienza del traffico marittimo e a tutelare l'ambiente, in grado di interagire con le navi che transitano nell'area coperta dal VTS.

L'Autorità VTS è L'Autorità locale a cui è demandata la responsabilità della gestione, della conduzione e del coordinamento del Centro VTS, nonché l'interazione con le navi partecipanti e della sicura ed efficiente erogazione dei servizi nell'area VTS.

Ogni singola autorità VTS è istituita con apposito Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti. Attualmente i Centri VTS in Italia sono 12 tra i quali quello di Savona-Vado.

I Centri VTS erogano:

- *servizi informazioni* fornito ordinariamente via radio, attraverso i canali VHF riservati al Centro VTS, a intervalli regolari e su richiesta di una nave o quando la situazione lo richiede. Il servizio contiene informazioni inerenti la posizione, identità e le intenzioni del traffico, condizioni meteo o condizioni di navigabilità, i pericoli e tutti gli altri fattori che possono influenzare il transito della nave
- *servizio di assistenza alla navigazione* che è un servizio per assistere il processo decisionale di bordo e per monitorare gli effetti, soprattutto in situazioni di difficoltà inerenti la navigazione o in condizioni meteorologiche avverse o in caso di difetti o carenze. Questo servizio è normalmente fornito sia su richiesta di una nave o ogni qualvolta ritenuto necessario dal VTS.
- *servizio di organizzazione del traffico* che riguarda la gestione operativa del traffico e della pianificazione preventiva dei movimenti delle navi per evitare la congestione e il verificarsi di situazioni di pericolo, ed è particolarmente rilevante in momenti di alta densità di traffico o quando il transito di trasporti speciali può avere effetti sul flusso del traffico.

Si rileva che non sono ancora stati completamente attivati servizi di cooperazione per la

contabilizzazione automatica delle *tasse di ancoraggio*. Ai sensi dell'art. 1 del D.P.R. 30-8-1966 n. 1340 "Le tasse di ancoraggio di cui ai Titoli I, II (Capo 2°) della legge sono riscosse dai ricevitori della Dogana su presentazione di ordini di introito rilasciati dall'autorità marittima".

Ai sensi del DPR 107/2009 i diritti marittimi dovuti all'AdSP comprendono infatti una *tassa di ancoraggio* per ogni tonnellata di stazza netta della nave che compia operazioni commerciali in porto. Vi sono differenti tariffe a seconda della nazionalità dell'armatore (italiano o equiparato e "non equiparato") delle tonnellate di stazza lorda e dei container massimi in coperta. Sono valide anche formule di abbonamento.

Esiste una complessa procedura triangolare, ancora in buona parte cartacea, tra agenti marittimi, capitaneria di Porto e Dogana prima di arrivare al versamento degli importi all'Autorità di Sistema Portuale.

Anche in questo caso, l'interoperabilità M2M tra il *PMIS*, il *PCS* ed *AIDA* potrebbe consentire una notevole semplificazione.

3.4 UIRNET - Piattaforma Logistica Nazionale

UIRNet è il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno 2005 numero 18T del Ministero dei Trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis, e recentemente ribadito dal Decreto sulla Spending Review.

Il principale obiettivo di UIRNet è mettere in rete il mondo complesso dei trasporti e della logistica in modo semplice, senza introdurre modificazioni di mercato indotte dai servizi offerti e senza privilegiare l'una o l'altra categoria di operatori. Attualmente UIRNet è impegnata nella realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), un sistema ITS (i.e., Intelligent Network System) per il dialogo integrato degli attori intermodali e diversi buffer di compensazione per la gestione ottimale dei flussi da/verso i nodi del sistema operatori della supply chain, ecc.

Le aree di sviluppo su cui si sta focalizzando UIRNET sono le seguenti:

1. *Piattaforma Logistica Nazionale* che si basa sul concetto di *Intelligent Transport System*
ITS UIRNet mira a rendere *smart* i nodi logistici attraverso la modulazione dei flussi di merci sulla rete e la modulazione dei servizi logistici nei centri di scambio modale permettendo un'interazione continua e intelligente tra chi gestisce le infrastrutture viarie e logistiche, chi trasporta la merce, chi la carica/scarica e chi la controlla (es. l'Agenzia delle Dogane).
2. *Corridoio Controllato Doganale* un sistema telematico per il controllo del trasporto merci su percorsi prefissati detti Corridoi Controllati Doganali attuato in sinergia con l'Agenzia delle Dogane. L'idea che sta alla base della soluzione è assicurare l'integrità dei container trasportati mediante uno stretto controllo del viaggio. In questo modo è possibile rilocare le operazioni doganali laddove queste siano più agevoli.
3. *Dangerous Goods Base* finalizzato al controllo operativo del trasporto delle merci pericolose ed in particolare:
 - ✓ la gestione delle anagrafiche relative alle aziende abilitate a trasporto, stoccaggio, trattamento e lavorazione di merci pericolose, nonché le anagrafiche relative ai consulenti abilitati in materia di ADR e agli autisti abilitati alla conduzione di automezzi dedicati a questo tipo di trasporto;
 - ✓ Monitoraggio dei mezzi al fine di rilevare lo stato dei mezzi trasportanti merci pericolose classificate ADR e che viaggiano sul territorio.
4. *Port Community System*, orientato alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e permette a tutti gli attori che operano all'interno di una comunità portuale di co-operare insieme per il funzionamento ottimale dell'intero complesso portuale.

A seguito del Protocollo di intesa per la gestione del *Port Community System* relativo allo scalo del porto di Genova dell'AdSP MaLO del 29/12/2016 stipulato tra AdSP, UIRNet e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il 31/01/2017 è stata stabilita una Convenzione operativa per la gestione del Port Community System relativo allo scalo del porto di Genova dell'AdSP MaLO incentrata su:

- Sviluppo interoperabilità coi i nodi logistici di interesse del porto di Genova in funzione degli *appuntamenti intermodali e della costruzione dei corridoi logistici* anche sotto il profilo di un coerente supporto ai servizi già erogati dal PCS dello scalo di Genova comprese quelle relative alle procedure di acquisizione della VGM (*verified gross mass*) per i contenitori in ingresso nel porto;
- Completo riassetto del ciclo ferroviario portuale da conseguire anche attraverso lo sviluppo dell'interoperatività con le piattaforme utilizzate dai soggetti, pubblici e privati, operanti nel settore;
- Ulteriore sviluppo della gestione e controllo del ciclo merci pericolose di origine/destinazione;
- Integrazione tra i servizi della PLN e del PCS atti alla gestione *anagrafica portuale dell'autotrasporto* quale premessa di un sistema di riconoscimento unico nazionale degli autisti che operano nei diversi nodi portuali e retroportuali;

Anche per il porto di Savona-Vado si stanno esaminando servizi di cooperazione tra il PCS di scalo ed i servizi PCS di UIRNET sui temi sopra indicati.

3.5 Sanità Marittima - Sistema NSIS

L'Ufficio di Sanità Marittima è una struttura dipendente dal Ministero della Salute.

Al momento dell'ingresso nel territorio nazionale (nei porti, aeroporti e dogane interne), tutte le partite di merce di interesse sanitario, provenienti da Paesi extra-europei, devono essere sottoposte ad un controllo igienico-sanitario a cura dell'Ufficio di Sanità Marittima e aerea (USMAF) competente territorialmente.

In particolare USMAF si occupa di autorizzare l'ingresso in Italia di alimenti di origine non animale destinati al consumo umano, integratori alimentari, materiali a contatto con alimenti (pellicole, pentole, posate...), prodotti fitosanitari (prodotti di sintesi o naturali per combattere avversità delle piante), indumenti imbottiti in piuma d'oca, cosmetici, dispositivi medici, minuteria in fantasia (bracciali, orecchini, piercing..).

I tempi di rilascio dei provvedimenti di ammissione all'importazione sono contenuti nel DPCM 4 novembre 2010, n.242 mentre i controlli sono regolamentati dal Regolamento CE 882/2004.

L'importatore o suo rappresentante legale deve richiedere il rilascio di un provvedimento di ammissione all'importazione attraverso il *portale NSIS-USMAF* per il quale sono stati sviluppati alcuni servizi di interoperabilità con AIDA desumibili dalle procedure operative di seguito descritte.

Nono è comunque ancora attiva tra AIDA e NSIS l'unicità del canale di ingresso per l'invio delle istanze e per la disponibilità del documento autorizzativo (nulla osta sanitario).

Su questo portale vengono compilate informazioni sulla partita di merce e si ottiene un codice alfanumerico di pratica che può essere inserito su un campo della dichiarazione doganale in sostituzione temporanea del codice esito controllo.

La stessa dichiarazione doganale può essere automaticamente completata con l'acquisizione da parte di AIDA del codice di controllo di risposta di NSIS. Il codice richiesta ottenuto dal sistema NSIS coincide con l'identificativo completo del certificato. Lo svincolo della dichiarazione avviene solo a seguito dell'inserimento sul DAU del codice esito.

Alla compilazione on-line deve comunque ancora fare seguito la consegna all'Ufficio Territoriale dell'USMAF di copia cartacea della stampa del riepilogo della richiesta on-line e della documentazione di accompagnamento della merce.

Il personale tecnico dell'USMAF, per autorizzare su NSIS la richiesta presentata dall'operatore, prende

visione della documentazione d'origine che deve necessariamente accompagnare ogni importazione. Ove non sussistano motivi di sospetto, il prelievo dei campioni di prodotti all'importazione è effettuato a sondaggio nella misura del 5% delle partite presentate o di cui si prevede l'arrivo nella settimana (DPR 14 luglio 1995).

Vengono coordinate le tempistiche con la Dogana relative all'analisi rischi sanitaria e doganale anche se attraverso scambi di mail tra i funzionari ed operatori locali.

Al termine di tali controlli l'USMAF, verificata la non pericolosità della merce, rilascia il NOS/DCE all'importazione, documento che ne permetterà l'introduzione nel territorio comunitario.

Qualora invece dovesse risultare dagli accertamenti effettuati un'accertata pericolosità per la salute pubblica, tali merci saranno dichiarate non-ammissibili all'importazione, e della notizia verranno contestualmente informati, attraverso i competenti uffici centrali del Ministero, gli altri USMAF e tutti gli Stati membri dell'U.E.

Una dichiarazione doganale è svincolabile se contiene unicamente nulla osta/certificati in uno stato:

- "Indagine Conoscitiva" La merce può andare a destino per indagine conoscitiva;
- "Vincolo Sanitario a Destino". La merce può andare a destino sotto vincolo sanitario;
- "Rilasciato" per USMAF: il personale USMAF ha rilasciato il nulla osta o certificato sanitario;

Le merci devono arrivare in porto per il rilascio del NOS/DCE mentre la richiesta e l'invio dei documenti può anche avvenire anticipatamente.

Una dichiarazione doganale non è svincolabile se contiene uno o più nulla osta/certificati in uno stato:

- "iniziale" (presentato, in lavorazione per USMAF);
- "da controllare fisicamente";
- "intermedio" (il personale ha deciso di effettuare un campionamento);
- "Non Ammissione". Il personale USMAF non ha rilasciato il nulla osta/certificato sanitario e quindi la dichiarazione doganale deve essere rettificata nel sistema AIDA. Se la dichiarazione fosse stata presentata con un nulla osta/certificato direttamente in questo stato sarebbe stata rigettata direttamente dal sistema.

Da parte dell'importatore, per motivi logistico/economici può esserci la richiesta di nulla osta in vincolo sanitario. In questo caso:

- gli Uffici USMAF mettono i sigilli sulla merce (o sul cnt) e la merce viaggia fino all'arrivo nel luogo stabilito sotto la responsabilità dell'importatore;
- gli Uffici USMAF trasmettono all'ASL competente del luogo di arrivo il provvedimento. L'ASL competente comunica all'USMAF l'arrivo a destinazione della merce in vincolo sanitario, assicurando la vigilanza fino alla conclusione della pratica di rilascio di DCE o NOS ed effettuando su delega dell'USMAF gli accertamenti richiesti.

3.6 Uffici Veterinari - Sistema TRACES

Punto di Ispezione Frontaliera - PIF

Sono uffici periferici del Ministero della Salute riconosciuti ed abilitati, secondo procedure comunitarie, e fanno parte integrante di una rete di PIF dell'Unione Europea (UE).

Ogni PIF è autorizzato al controllo di una certa categoria di prodotti o animali in funzione delle caratteristiche strutturali e delle attrezzature presenti. L'elenco dei PIF europei con le relative categorie di abilitazione è stabilito dalla Decisione della Commissione n. 2009/821/CE.

Nel porto di Vado Ligure il PIF è ubicato presso la Palazzina Dogana/Sanità a Bergeggi.

Effettuano controlli veterinari su *animali vivi, prodotti di origine animale* (pescato, carni...), *mangimi*,

provenienti da Paesi terzi e destinati al mercato comunitario o in transito verso altri Paesi terzi comunque compresi nella Decisione 2007/275/CE.

I documenti autorizzativi rilasciati dai PIF sono:

- **DVCE-A:** Documento Veterinario Comune di Entrata per l'importazione/transito di animali vivi.
- **DVCE-P:** Documento Veterinario Comune di Entrata per l'importazione/transito di prodotti d'origine animale.
- **DCE:** Documento Comune di Entrata per l'importazione/transito di mangimi vegetali.

L'attività di controllo dei PIF si avvale dal 2006 del sistema informativo TRACES-Importazioni, che gestisce e registra i dati sulle importazioni di tutte le merci soggette a controllo veterinario e l'informatizzazione dei certificati d'importazione rilasciati.

Su questo sistema è avvenuta l'informatizzazione dei certificati d'importazione rilasciati dai PIF (Documenti Veterinari Comuni di Entrata - DVCE).

Dal 1° gennaio 2014 il procedimento anche il DCE per i mangimi viene rilasciato dai PIF tramite il sistema TRACES.

Il Sistema TRACES rappresenta quindi, sia a livello centrale europeo che a livello periferico in tutti gli Stati membri, una *piattaforma informatica veterinaria* per la segnalazione, la certificazione e il controllo delle *importazioni, delle esportazioni e degli scambi di animali e prodotti di origine animale*.

Nel corso del 2017 il sistema TRACES è stato aggiornato varie volte fino a giungere alla versione 6.36. Gli aggiornamenti non hanno introdotto novità significative poiché, in vista di una futura reingegnerizzazione del sistema, la Commissione Europea ha scelto per questa fase di transizione di correggere eventuali errori e migliorare la gestione di alcuni settori che presentavano problematiche minori.

Uffici Veterinari per gli Adempimenti obbligati Comunitari (UVAC)

Sono Uffici periferici del Ministero Salute, nati a seguito dell'abolizione dei controlli alle frontiere fra i Paesi membri della Comunità Europea, conseguente all'attuazione del Mercato Unico.

Mantengono al livello statale la responsabilità dei *controlli a destino* sulle *merci di provenienza comunitaria*.

Va ricordato che nonostante il sistema unico europeo si fondi sulla fiducia nei confronti delle garanzie fornite dal paese speditore (le direttive di base prevedono che i controlli veterinari siano effettuati nel luogo di origine), le direttive consentono l'effettuazione dei controlli per sondaggio e con carattere non discriminatorio nel Paese di destinazione.

Tali controlli vengono in genere effettuati dal personale veterinario del SSN sotto le direttive degli UVAC o direttamente dal SSN.

In sintesi, le competenze degli UVAC sono:

- determinazione delle percentuali di controllo in funzione del tipo di merce e della provenienza;
- applicazione, in coordinamento con i Servizi Veterinari delle Regioni e delle Aziende Sanitarie Locali, dei provvedimenti restrittivi emanati dal Ministero della Salute;
- coordinamento e verifica dell'uniformità, in collaborazione con le Regioni, delle attività di controllo effettuate dai servizi veterinari delle ASL;
- gestione dei flussi informativi relativi alle merci oggetto di scambio intracomunitario.

L'operatore italiano destinatario di merce proveniente dai Paesi membri è tenuto a *registrarsi* presso l'Ufficio Veterinario per gli Adempimenti Comunitari (UVAC) *territorialmente competente* e a segnalare, almeno un giorno feriale in anticipo, *l'arrivo delle merci all'UVAC e al Servizio Veterinario*

delle ASL competenti per territorio.

La mancata registrazione e pre-notifica da parte dell'operatore italiano è soggetta a sanzioni.

In caso di riscontro di rischi per la salute pubblica o la sanità animale, gli UVAC dispongono, sulle successive 5 partite di analoga tipologia e provenienza, controlli rafforzati con blocco della commercializzazione fino ad esito favorevole dei controlli.

Altri controlli possono, inoltre, essere eseguiti sulla base di misure cautelari disposte dalla Commissione Europea o a livello nazionale. In questi casi tutte le partite provenienti da un determinato paese comunitario sono sottoposte a controllo rafforzato.

Il Sistema SINTESI, sistema *informativo veterinario integrato nazionale*, consente di garantire la tracciabilità degli *animali e dei prodotti di origine animale provenienti da altri Paesi comunitari ed i controlli nelle importazioni da Paesi Terzi di quei prodotti non contemplati nel Sistema TRACES*.

Di tale sistema si avvalgono sia il Ministero della Salute ed i suoi uffici periferici PIF ed UVAC, che altri soggetti istituzionali quali gli Assessorati regionali alla Sanità, i Servizi veterinari delle ASL, gli IZZSS, nonché operatori commerciali ed OSA.

Per gli scambi intracomunitari il sistema ha un'anagrafica degli operatori comunitari che alimenta i dati con le pre-notifiche degli arrivi di merce.

Nel corso del 2017 sono state realizzate ulteriori modifiche al sistema SINTESI che tuttavia non hanno riguardato cooperazioni con lo sportello unico doganale e con i sistemi portuali.

3.7 Ufficio Fitosanitario - Sistema informatico interno

Servizio di ispezione coordinato dalla Regione e competente per i controlli sull'importazione di vegetali e prodotti vegetali provenienti da Paesi Terzi, sementi, fitosanitari.

Non è attivo un portale di interazione con l'utente né risultano attivati percorsi di integrazione nello sportello unico doganale e dei controlli.

Le richieste da parte dell'importatore/spedizioniere doganale avvengono con chiamata via telefono o mail.

L'ispettore chiamato in porto richiede l'esame cartaceo del certificato sanitario di origine, del modello di nulla osta/istanza precompilato (modello certificato) e la copia del versamento richiesto.

Gli ispettori devono sempre ispezionare la merce almeno in una percentuale della stessa partita (ad esempio x cnt su una partita complessiva di x+n unit).

3.8 Agencontrol - Sistema informatico interno

Organismo di controllo che, per conto di AGEA (*Agenzia per le erogazioni in Agricoltura*), svolge le verifiche di conformità alle norme di commercializzazione applicabili nel settore degli ortofrutticoli freschi, ai sensi del D.L. 28 febbraio 2005, n. 22, convertito con modificazioni nella Legge 29 aprile 2005, n. 71. Tale attività riguarda, in particolare controlli di conformità sul mercato interno, nonché sui prodotti destinati all'esportazione ed all'importazione.

Gli operatori che inviano prodotti ortofrutticoli al di fuori dell'ambito nazionale ed all'interno del territorio comunitario, devono comunicare all'*AGE control* le informazioni necessarie per l'organizzazione di eventuali controlli.

Ciò avviene mediante inoltra della *notifica di spedizione*, utilizzando il "Modulo 1" allegato alle Disposizioni Attuative di AGEA del 14 dicembre 2011. Il modello, debitamente compilato e firmato, deve essere trasmesso via mail/Fax all'*AGE control* almeno 24 ore prima della spedizione della merce.

L'obbligo di inviare la notifica di spedizione sorge quando si verificano contestualmente le seguenti condizioni:

- ✓ per i prodotti ortofrutticoli inviati devono essere previste norme comunitarie di commercializzazione;
- ✓ la quantità di merce spedita, che può anche riguardare più partite di prodotti diversi, deve essere superiore a una tonnellata;
- ✓ la merce deve essere inviata al di fuori dell'ambito nazionale ed entro il territorio della U.E.

Le notifiche di spedizione possono essere giornaliere, mensili o trimestrali.

Nel caso di notifiche mensili o trimestrali, l'operatore riceve dall'Agecontrol un numero di protocollo collegato al periodo a cui si riferisce la notifica, che deve essere riportato sui documenti accompagnatori della merce. Il mancato o non corretto inoltro della notifica comporta l'applicazione della sanzione prevista dal D.lgs n. 306/2002, art. 3 comma 2.

Non è un portale di interazione con l'utente e le comunicazioni avvengono in modalità cartacea o via mail.

Non risultano attivati percorsi di integrazione nello sportello unico doganale e dei controlli.

3.9 Vigilanza sull'importazione di prodotti siderurgici – Portale SIVA

(<http://siva.mise.gov.it>)

Il deciso decremento della produzione e delle esportazioni a livello europeo dei prodotti siderurgici e la conseguente vulnerabilità del mercato europeo dell'acciaio di fronte agli improvvisi cambiamenti sui mercati siderurgici mondiali ha reso opportuna una vigilanza preventiva basata sulla raccolta di informazioni statistiche dettagliate per l'analisi dell'andamento delle importazioni da tutti i paesi non membri dell'UE.

Per l'importazione dei prodotti siderurgici definiti, l'importatore o un soggetto terzo con poteri di rappresentanza, deve richiedere il rilascio dei documenti di vigilanza esclusivamente tramite Portale SIVA del Ministero dello Sviluppo Economico (dal 01/01/2018).

Ai sensi del Regolamento (UE) 2016/670 del 28 aprile 2016, modificato e integrato dal Regolamento (UE) 2017/1092, si può dar luogo al rilascio di un documento di vigilanza in formato elettronico.

Ciascun operatore può registrarsi fornendo i propri dati e, in caso di operatore delegato, quelli dell'azienda per conto della quale opera. La registrazione comporta l'inserimento di poche informazioni relative all'azienda. Completata la registrazione, l'operatore dispone immediatamente delle credenziali di accesso.

Una volta acquisite le credenziali di accesso al sistema, si può procedere all'inoltro di una richiesta di documento di vigilanza mediante la compilazione di apposite maschere, che ripercorrono esattamente il documento di vigilanza cartaceo previsto dal regolamento.

La documentazione a corredo della richiesta del documento di vigilanza deve essere firmata digitalmente dal soggetto richiedente e caricata sul sistema.

La validità del Documento di Vigilanza ha durata di 4 mesi rinnovabili qualora non venisse esaurita, a seguito degli scarichi doganali, la quantità totale delle merci dichiarata, che deve essere superiore ai 2500 KG.

3.10 Istat- Sistema Tramar

(<https://indata.istat.it/tramar>)

La Direttiva n. 2009/42/CE concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare:

- impone a ciascuno Stato membro, sotto l'autorità degli organismi e delle istituzioni responsabili per l'elaborazione delle statistiche ufficiali secondo le normative e le prassi nazionali, una

trasmissione periodica alla Commissione (EUROSTAT) di informazioni in merito alle merci, ai passeggeri ed alla nave.

- stabilisce le variabili statistiche, le definizioni e le classificazioni a cui gli Stati Membri, gli istituti nazionali delegati e i rispondenti, devono conformarsi per il trasferimento dei dati all'EUROSTAT
- non entra nel merito della catena organizzativa con la quale ciascun Stato membro attinge i dati
In Italia l'organismo competente per trasmettere i dati ad EUROSTAT è stato individuato nell'ISTAT. L'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), istituito con l'art. 14 del D.lgs del 6 settembre 1989, n. 322, provvede alla predisposizione del Programma Statistico Nazionale (PSN) ed all'esecuzione dei censimenti e delle altre rilevazioni statistiche..

Ai sensi dell'art. 7 del Dlgs 322/1989 sono sottoposti all'obbligo di fornire all'ISTAT i dati richiesti per le rilevazioni previste dalle varie edizioni del programma statistico nazionale:

- tutte le amministrazioni, enti ed organismi pubblici;
- i soggetti privati per le rilevazioni concernenti dati in loro possesso.

In questo caso, così come da circolari ISTAT e relativi Manuali d'Uso delle applicazioni informatiche, i soggetti privati (chiamati rispondenti), sui quali grava l'onere di trasmissione dei dati *sono il Capitano della nave* o chi per lui (Ufficiale di bordo, agente marittimo, raccomandatario marittimo, spedizioniere),

I modelli di rilevazione acquisiti mediante il portale TRAMAR e sono:

- I.501 dichiarazione di arrivo
- I.502 dichiarazione di partenza
- I.501bis dichiarazione riassuntiva di arrivo
- I.502bis dichiarazione riassuntiva di partenza

Ogni agente marittimo o spedizioniere può compilare da interfaccia ogni singolo viaggio nave alla metà del mese successivo a quello di riferimento dei dati ivi contenuti.

In alternativa alla compilazione dei modelli I.501, I.502, I.501bis e I.502bis via web attraverso il sito TRAMAR, è disponibile sempre dal sito TRAMAR una funzione attraverso cui inviare mensilmente (non oltre la metà del mese successivo a quello di riferimento dei dati) ad ISTAT i dati relativi alle statistiche sul trasporto marittimo attraverso un file.

Suddetto file riporterà le informazioni relative ai modelli 501/502 secondo un tracciato definito.

Per ricevere le credenziali di accesso (nome utente e password) al servizio TRAMAR occorre compilare il modulo di adesione. E' possibile la delega ad un terzo per l'invio dei dati. L'utenza viene infatti associata all'agenzia marittima, la quale può delegare un soggetto terzo (ad esempio uno spedizioniere) all'invio dei dati mediante il servizio TRAMAR.

L'unica rilevazione statistica dei traffici marittimi prevista e quindi riconosciuta dalla normativa è quella effettuata dall'ISTAT per conto dell'EUROSTAT e dell'Unione Europea secondo la Direttiva 2009/42/UE

La rilevazione TRAMAR-ISTAT è tuttavia *caratterizzata da numerosi punti critici riferiti:*

1. alle metodologie ed in particolare:

- ✓ alla *classificazione merceologica* differente da quella utilizzata da altri enti (Dogane, AdSP, terminal...) che rende, in assenza di interoperabilità con altri sistemi (AIDA PMIS, PCS) e conseguenti raffronti sui dati, elevato il rischio di scostamenti (quantità merci, viaggi nave...) non previsti e oneroso il procedimento di conferimento e raccolta in carico ai vari attori privati;
- ✓ alla mancanza di interoperabilità M2M da parte di TRAMAR con sistemi pubblici e privati che accetta solo il caricamento manuale di tracciati e comunque non consente estrazioni automatizzate da parte di soggetti autorizzati.

Si segnala che dal 29 gennaio 2018 viene richiesto l'inserimento del Visit_ID rilasciato dalla

Capitaneria di Porto al posto del campo "nome Armatore". Questo evidenzia almeno la possibilità da parte dell'ISTAT di riscontrare i viaggi nave inseriti dagli spedizionieri/agenti e censiti su TRAMAR con quelli ottenibili dal PMIS.

- ✓ ai soggetti coinvolti, cioè i soli spedizionieri nave, senza il coinvolgimento di terminal e di spedizionieri doganali. Questi, per diverse competenze nel ciclo, hanno maggiore disponibilità di informazioni relativamente alla quantità e qualità di merci effettivamente movimentate ed entrate ed uscite dalle aree portuali e doganali;
2. alla quantità e qualità degli stessi dati;
 3. alle tempistiche con le quali i dati vengono pubblicati.

Per questi motivi, ad oggi i dati statistici sono acquisiti anche dalle AdSP con un processo parallelo e differente, mediante l'utilizzo di più fonti, compresi i formulari TRAMAR.

La finalità è l'ottenimento di *report* mensili ed annuali ad uso sia interno che esterno *al fine di*:

- consentire alla *Direzione* di analizzare l'andamento delle attività portuali e dei diversi settori di traffico radicati nel porto;
- comunicare i dati di traffico ai *soggetti pubblici e privati* interessati secondo le modalità e le forme stabilite (Assoporti/ESPO, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, enti di ricerca...) seppur in un quadro normativo nel quale le AdSP non hanno un'attribuzione di compiti istituzionali in materia di statistica sui traffici marittimi.

Di fatto però esiste in ogni AdSP una produzione di dati statistici sui traffici marittimi autonoma da quella effettuata dall'Istat, basata su procedure e basi dati differenti da porto a porto. Le Autorità Portuali non sono peraltro inserite nel Sistema Statistico Nazionale (Sistan).

Particolare attenzione va posta al tema della classificazione merceologica, differente a seconda delle finalità che si intendono raggiungere e non esiste una tabella di correlazione tra le diverse classificazioni.

Quella utilizzata dalle rilevazioni Istat è costituita dalle 25 Sezioni (senza i 77 Gruppi) della nomenclatura *NST 2007* in base all'allegato III della Direttiva UE 42_2009 che privilegia l'aggregazione delle merci per funzione economica assolta dagli stessi prodotti pur prevedendo la possibilità di aggregare le stesse anche per tipo di carico o modalità di trasporto/movimentazione (rinfusa liquida, solida, cnt, ro-ro, altro carico/merci varie).

Per consuetudine e per maggiore sintesi, nel mondo dello *shipping* e dei media specializzati viene più frequentemente utilizzata un'aggregazione data dal modello Assoporti in collaborazione con ESPO (European SeaPort Organization) che si focalizza sul tipo di trasporto/movimentazione.

La classificazione economica stabilita a *livello mondiale* dal *Comitato di Cooperazione Doganale* è ancora diversa ed è costituita da raggruppamenti di merci in *oltre 5.000 posizioni a 6 cifre* ed è denominata "*Sistema Armonizzato SH6*".

Le classificazioni di base, armonizzate a livello globale, sono contenute nelle prime 6 cifre del codice e ogni stato (o unione di stati) può suddividere ulteriormente le merci comprese in queste voci, perciò dalla settima cifra in poi le varie tariffe doganali possono differire tra loro.

Tale numerazione viene usata *negli scambi commerciali tra le nazioni*, sia nelle esportazioni che nelle importazioni, per consentire una chiara e rapida identificazione delle merci movimentate

In particolare, il punto di partenza è la classificazione delle merci con solo due cifre (**SH2**) che è articolata nel seguente modo:

1. *suddivisa in 21 sezioni*. A titolo di esempio, la Sezione I è composta da "Animali Vivi e Sottoprodotti del Regno Animale" mentre l'ultima è la Sezione XXI "Oggetti d'arte, da collezione o di antichità");
2. ciascuna sezione è composta da *n. capitoli* per un totale di *99 capitoli sulle 21 sezioni* di cui al

punto 1.

Nel ciclo di arrivo e partenza delle navi/merci nei porti il sistema SH viene utilizzato da:

- *Agenti Marittimi* al momento di inserimento della *domanda di accosto e di dichiarazione di arrivo e partenza* sul sistema PMIS, sportello unico telematico marittimo di competenza dell'Autorità Marittima. In particolare la classificazione delle merci utilizzata per descrivere le operazioni di movimentazione effettuate dalla nave è il *sistema SH 2 (99 capitoli, 21 sezioni)*.
- *Spedizionieri Doganali* che si occupano della presentazione delle dichiarazioni doganali. Questi utilizzano la *nomenclatura combinata integrata con il codice TARIC*. In particolare il codice utilizzato è *composto da 10 cifre*; le prime 6 sono esattamente le sezioni del sistema armonizzato SH 6.

Infine è applicata un'ulteriore classificazione merceologica nell'ambito della contabilizzazione *delle tasse portuali* sulle merci. La *tassa portuale* sulle merci sbarcate ed imbarcate è commisurata alle tonnellate metriche di merce in relazione a ciascuna categoria merceologica ed alla tipologia di traffico.

L'allegato al DPR 107 riporta una tabella della aliquote per tonnellata di 6 tipologie di merce con una riduzione in caso di traffico di cabotaggio ed intracomunitario.

Per il D.P.R. 30-8-1966 n. 1340 le tasse portuali sulle merci sono accertate e riscosse dalla dogana:

- con modalità automatiche e correlate alla dichiarazione per le dichiarazioni doganali effettuate integralmente in porto (EX, EXS e i transshipment gestiti con il passaggio dell'MRN da MMA a MMP)
- con procedura che gli spedizionieri doganali effettuano al front desk fisico degli Uffici Doganali portuali (produzione e liquidazione del prospetto A22) per gli altri casi (dichiarazioni effettuate presso altre dogane e completate in porto o merce con carnet).

Per snellire il procedimento in carico agli utenti, oltre alla messa in produzione di funzionalità aggiuntive di AIDA, possono esserci funzionalità del PCS correlate alla produzione dei manifesti merce in partenza che agevolerebbero uno snellimento e informatizzazione delle procedure.

3.11 Guardia di Finanza

La Guardia di Finanza, secondo le direttive del Testo Unico delle Leggi Doganali, di cui al D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43 (T.U.L.D.), è incaricata di effettuare attività di vigilanza ed assistenza alle operazioni negli spazi doganali.

In particolare "Ai valichi di confine, ai varchi dei territori extra-doganali e dei recinti doganali ed alle porte dei depositi doganali e dei depositi franchi i militari della guardia di finanza procedono al riscontro sommario ed esterno dei colli e delle merci alla rinfusa, allo scopo di controllarne la corrispondenza rispetto ai documenti doganali che li scortano" (Art. 21 T.U.L.D.).

Il servizio di riscontro è eseguito, oltre che nel caso di richiesta esplicita dell'Agenzia delle Dogane o del comando della CdF, anche quando:

- l'incompletezza dei dati identificativi figuranti nei documenti di scorta generi fondati sospetti di irregolarità dei documenti stessi;
- nei casi previsti da leggi speciali;
- nonché nei casi e secondo i criteri - compreso quello della casualità - stabiliti d'intesa tra il direttore della circoscrizione doganale ed il comandante del competente gruppo della Guardia di finanza.

All'uscita delle merci delle aree portuali la Guardia di Finanza deve provvedere alla verifica del numero del container, o della targa del mezzo e del documento di trasporto nel caso di spedizione di merce non in container, rispetto a quanto indicato sulla bolletta doganale (presentata in formato cartaceo dal trasportatore terrestre o preventivamente acquisita da spedizioniere doganale) e attestare il cosiddetto "Visto Uscire".

*DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E AFFARI GENERALI
- SERVIZIO SISTEMI INFORMATIVI, TELEMATICA E SISTEMA DI GESTIONE -*

Se il container/camion contiene tutta la merce a cui la bolletta doganale si riferisce la Guardia di Finanza può provvedere alla chiusura della bolletta sul sistema AIDA indicando ora e data di uscita della merce dalla linea doganale.

Nel caso in cui il container/camion sia solo il primo di una serie che trasportano tutta la merce indicata nella bolletta doganale, in seguito all'ultima uscita lo spedizioniere doganale è incaricato alla consegna di un documento riassuntivo denominato "Elenco per uscita a riprese" dove sono riportati i container (o le targhe dei camion, bisarche, ecc..) associati e i relativi viaggi di uscita con l'indicazione di targa e data. La Guardia di Finanza provvede alla verifica della corrispondenza tra il riassuntivo consegnato dallo spedizioniere doganale e il proprio foglio di uscita a riprese e a chiudere la bolletta doganale su AIDA.

Ad oggi la Guardia di Finanza ha un accesso ad AIDA limitato alla chiusura dell'attività di riscontro. Non esiste un sistema telematico per l'interazione con gli attori portuali ad eccezione di quello relativo ai manifesti merce in arrivo e partenza che consentono l'espletamento di altre funzioni differenti da quelle dei varchi doganali.

Lo scambio di informazioni tra lo spedizioniere doganale, il trasportatore terrestre e la Guardia di Finanza avviene esclusivamente tramite documentazione cartacea e l'aggiornamento dello stato di uscita della merce su AIDA non sempre può essere eseguita tempestivamente rispetto alle movimentazioni delle merci.

4. I PROCESSI ED I SISTEMI IT PRIVATI NELLE FILIERE ESAMINATE

4.1 La filiera Siderurgica - Prodotti Forestali

4.1.1 Ciclo di gestione-documenti

Trattasi di filiera quasi esclusivamente attiva sull'ambito *import*.

Nel seguito della ricognizione ci si riferirà principalmente alla merce siderurgica ma le logiche ed i sistemi sono sostanzialmente i medesimi anche per i prodotti forestali.

All'interno del porto di Savona le merci in import appartenenti alla filiera siderurgica sono principalmente semilavorati (coils, lamiere, bramme, ...) o rinfuse (rottami ferrosi) di provenienza dal mercato europeo.

Il mercato di destinazione copre principalmente il nord Italia e in parte Veneto, Emilia Romagna e Toscana. I prodotti semilavorati di acciaio possono essere destinati ai clienti finali delle grandi industrie oppure possono essere trasportati tra uno stabilimento ed un altro per le varie fasi di lavorazione in un ciclo di lavorazione su scala internazionale.

La movimentazione dal porto di origine al porto di destinazione utilizza navi tramp (impiegate su traffici occasionali e non su rotte di linea).

I prodotti forestali in import sono principalmente carta kraft, legnami, cellulosa e pellet di provenienza Nord America (USA e Canada).

In questa filiera la casa di spedizioni del gruppo (Concordia) opera come punto di contatto iniziale, sia commerciale che operativo, con il trader e l'agente marittimo della compagnia di navigazione e smista i documenti agli altri operatori/funzioni:

- agente raccomandatario marittimo portuale;
- spedizioniere nave;
- terminal;
- spedizioniere doganale se il mandato commerciale include anche questo servizio.

La casa di spedizioni del gruppo (Concordia) ottiene quindi un mandato commerciale dal trader per il trasporto della merce a destinazione.

Il trader solitamente

- acquisiscono la merce su base Savona, quindi non hanno il controllo sulla tratta marittima al porto di arrivo (condizioni contrattuali CFR, cost and freight, o CIF, cost, insurance and freight)

oppure

- comprano direttamente al porto straniero (FOB, free on board) e gestiscono in prima persona il trasporto marittimo.

Ove richiesto la casa di spedizioni del gruppo può trattare per il trader il nolo della nave con la compagnia di navigazione/agente marittimo dal porto di partenza a quello di destinazione.

La pianificazione del viaggio nave da parte del *trader* deve inizialmente prevedere un'analisi di fattibilità non solo commerciale ma anche tecnica, che coinvolge l'agente marittimo raccomandatario (Anchor) e l'operatore terminalista (Savona Terminals), ed è atta a definire l'effettiva possibilità di accosto della nave alle banchine delle aree in concessione.

Il terminal viene messo a conoscenza della nomina della nave da parte della casa di spedizione, a sua volta notificata dei dati del "viaggio nave" da parte dal trader/importatore che ha acquisito la merce.

Il terminal operator e l'agente marittimo raccomandatarario effettuano le analisi preliminari in base alla scheda tecnica della nave e i dati specifici del carico.

Ad esito positivo dell'analisi di fattibilità possono essere portati a termine gli scambi commerciali con la casa di spedizione (Concordia) per la definizione del contratto di servizi logistici e doganali.

Attraverso l'agente marittimo ed il trader il terminal riceve le polizze di carico, il cargo manifest, le fatture, i certificati merce...

In base alla tipologia di merce siderurgica il trader deve aver effettuato la richiesta del documento di vigilanza rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) per l'importazione di determinati prodotti siderurgici (Regolamento di Esecuzione UE n. 2016/670). Sono soggetti a questo regolamento ad esempio semiprodotto di acciaio, coils e lamiere a caldo, coils e lamiere a freddo.

La casa di spedizioni smista poi i documenti di competenza, in ragione della funzione di punto di contatto iniziale operativo e commerciale con la parte "nave" e "terra"

L'agente marittimo raccomandatarario porta a termine le pratiche su PMIS relative agli IMO FAL ed alle correlate domanda di accosto, nota di arrivo e di partenza nave, autorizzazione allo sbarco di merce pericolosa e o di rinfuse (i dati ed i documenti da trasmettere sono numerosi: si vede quanto detto nel paragrafo dedicato al PMIS...).

In fase di accosto il terminal operator definisce con la nave il documento per il piano di sbarco, fondamentale per delineare il processo in sicurezza.

Lo spedizioniere nave procede con la predisposizione del manifesto doganale, successivo alla dichiarazione sommaria di entrata, che per le merci alla rinfusa/frazionati va presentata almeno 4 ore prima dell'arrivo al primo porto UE.

A seguito della presentazione del Manifesto Merci in Arrivo da parte dello spedizioniere nave ed alla conseguente emissione del/i numero/i di A3 la merce può essere sbarcata e spostata nel deposito di temporanea custodia

Il trader comunica alla casa di spedizioni, se non lo ha già fatto, l'ordine di sdoganamento per tutta o parte delle partite di merce sbarcata e di propria competenza. Questa procederà secondo istruzioni se è affidataria diretta del servizi doganale (come avviene quasi sempre nella filiera esaminata). Negli altri casi il trader/cliente darà mandato al proprio spedizioniere doganale esterno alle società del gruppo.

In base alla tipologia di merce lo spedizioniere doganale competente in questa fase provvede a richiedere il nulla osta sanitario all'USMAF-SASN (Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera).

La merce acquisita dai trader può essere destinata a diversi clienti finali o può essere acquisita per il trader stesso e mantenuta nelle aree di stoccaggio fornite dal terminal.

Il carico di ogni nave deve quindi essere gestito nelle fasi di scarico e allocazione nelle aree dedicate in modo da avere un efficace instradamento verso i diversi clienti finali del trader considerate anche le tempistiche di evasione delle pratiche doganali e quelle correlate alla pianificazione del trasporto (su gomma o su rotaia) verso la destinazione prevista.

Lo scarico della merce può essere sia diretto (nave→camion) che a piazzale (nave→piazzale→deposito→camion) a seconda del tipo di merce e delle esigenze del cliente.

Il terminal, in relazione a contratti aperti con imprese che erogano operazioni e servizi portuali, richiede i servizi di movimentazione da nave a banchina e da banchina a magazzino in integrazione al proprio personale diretto.

Lo spedizioniere porta avanti le dichiarazioni e al momento dello svincolo comunica al terminal operator gli ordini di trasporto (collo/merce, quantità, destinazione, vettore, riferimenti doganali).

Il ricarico e rispedizione (prevalentemente a mezzo gomma ma il terminal può operare anche rispediti ferroviarie) della merce al cliente finale può essere organizzato con vettori commissionati del cliente finale stesso oppure può essere gestito dal terminal operator.

In entrambi i casi

- il trader comunica/prenota al terminal gli ordini in termini di destinazione, tempi di consegna, quantità/qualità e tipologia di confezionamento (se prevista) della merce;
- il vettore deve concordare con il terminal il giorno e orario di arrivo.

La casa di spedizioni, se delegata (in alternativa se ne occupa direttamente il trader/cliente) individua il vettore che si occuperà del trasporto terrestre a destinazione.

Se l'impresa di trasporto non fosse ancora accreditata al servizio telematico relativo alle autorizzazioni all'accesso alle aree portuali di competenza del terminal (banchine, magazzini, piazzali...) o se il singolo autista delegato non fosse ancora in possesso di un permesso di accesso in corso di validità, la casa di spedizioni gestisce, in collaborazione con il vettore, l'inserimento (sul servizio telematico PCS/Permessi temporanei) di una richiesta telematica di permesso di accesso temporaneo.

Sia nel caso di merci per colli che nel caso di merce alla rinfusa il terminal operator deve organizzare il trasporto dell'ordine su più viaggi che possono essere sia su gomma che ferroviari e possono coprire più giornate lavorative.

Il terminal organizza in media sei treni alla settimana per servire tutte le tipologie merceologiche che tratta.

Le linee ferroviarie sono condivise tra i diversi terminal operator del porto di Savona, quindi possono essere soggette a congestioni e rallentamenti, che avvengono soprattutto nel caso della condivisione della tratta ad hoc per la filiera siderurgica.

Ogni lotto di merce viene pesato dal soggetto autorizzato ex art. 17 L84/94 alla fornitura di manodopera temporanea mediante propria pesa autorizzata e certificata.

Il documento di riepilogo della pesatura viene rilasciato al terminal operator e alla casa di spedizione per aggiornare lo stato dell'ordine.

Anche la merce in colli può essere soggetta a pesatura ma solo su esplicita richiesta del trader.

A valle dell'ingresso e delle validazioni security e doganali al varco portuale e dell'accettazione ai magazzini del terminal, per ogni lotto trasportato lo spedizioniere emette un documento di trasporto (DDT) per il vettore e un documento propedeutico al servizio di riscontro effettuato dalla Guardia di Finanza al varco portuale che, nel caso di rinfuse e della filiera esaminata, avviene sempre con la modalità dell'uscita a riprese (più camion che escono con merce riferita alla stessa dichiarazione doganale).

Il documento riporta gli estremi della dichiarazione doganale, il numero di colli, il peso lordo, gli estremi del mezzo di trasporto sul quale la merce è trasportata e la rimanenza.

Con l'ultimo camion in uscita di una determinata dichiarazione il terminal consegna alla Guardia di Finanza un prospetto che evidenzia la chiusura delle operazioni di trasporto relative alla dichiarazione doganale indicata.

La Guardia di Finanza può procedere con le pratiche di competenza su AIDA per aggiornare lo stato dell'uscita della merce dalle aree.

4.1.2 Ricognizione servizi IT

Lo scenario emerso dall'analisi e dalle interviste con gli operatori vede un'integrazione lato ICT tra i diversi stakeholders assente o quasi. Lo scambio delle informazioni logistiche avviene principalmente via mail o tramite documentazione cartacea.

Dal punto di vista dei servizi IT forniti dalle istituzioni i due portali maggiormente utilizzati nel ciclo di lavorazione sono:

- PMIS
- AIDA

PMIS e AIDA non collaborano tra di loro, quindi ad unico viaggio nave corrisponderanno fascicoli informatici e pratiche distinte sui due sistemi (per quanto si fa presente che è possibile indicare il riferimento del viaggio nave su AIDA).

Facendo riferimento al ciclo di gestione della merce esposto nella sezione precedente possiamo delineare i seguenti flussi informativi:

- *Invio della documentazione (Schede tecniche nave, schede tecniche carico, fatture, certificati merce, polizze di carico, cargo manifest) da trader, agente marittimo/compagnia di navigazione ad operatore terminalista/spedizioniere nave/agente marittimo/ Spedizioniere doganale.*

Scambiati via mail o in formato cartaceo originale (trasmissione postale, consegna a mano da Comandante della Nave...). I dati vengono inseriti dagli attori nei propri gestionali.

- *Invio pratiche e documentazione alla Capitaneria di Porto da parte dell'Agente Marittimo per le pratiche di arrivo e partenza nave e ricezione delle relative autorizzazioni.*

Mediante pratiche telematiche su PMIS effettuate da parte dell'agente marittimo raccomandatario e autorizzazioni rilasciate dalla Capitaneria sullo stesso portale.

- *Pratiche per il rilascio del nulla osta sanitario.*

Richiesti via telematica da parte dell'agente marittimo raccomandatario sul portale NSIS-USMAF, la documentazione attestante l'esito del controllo viene rilasciata solo in originale cartaceo. Scambiati via mail o in formato cartaceo originale tra agente marittimo raccomandatario e spedizioniere. L'esito viene rilasciato in formato cartaceo dagli Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera.

- *Accettazione tecnica della nave, nomina nave, autorizzazione allo sbarco di merci solide alla rinfusa.* Pratiche su PMIS effettuate da parte dell'agente marittimo raccomandatario. Scambiati via mail tra agente marittimo raccomandatario, spedizioniere e operatore terminalista;

- *Invio Manifesto merci in arrivo, dichiarazioni e bollette doganali* da spedizioniere doganale a Agenzia delle Dogane e ricezione delle relative autorizzazioni doganali.

Pratiche telematiche su AIDA effettuate da parte dello spedizioniere doganale e invio di flussi telematici di risposta da Agenzia delle Dogane.

I documenti propedeutici alla dichiarazioni, compresi quelli cartacei, sono detenuti dallo spedizioniere doganale/nave e vengono caricati sul sistema AIDA in scansione (fascicolo elettronico) solo in caso di controlli documentali specifici.

- *Ricezione ed acquisizione da parte del terminal nel proprio magazzino di RCT dei numeri di partite A3 rilasciata dalle Dogane con AIDA allo spedizioniere nave.*

Non utilizzato il servizio AIDA di colloquio dedicato ai gestori RCT per non immediatezza della disponibilità dei dati. Non presente un'integrazione tra applicativo dello spedizioniere nave e terminal. Lo spedizioniere nave del gruppo comunica via mail gli A3 sul gestionale del terminal.

- *Richieste da terminal a imprese portuali autorizzate per la movimentazione delle merci da nave a banchina a da banchina a magazzino*

Richieste effettuate via mail o telefonica dall'operatore terminalista. Le distinte della movimentazione sono in formato cartaceo ed in tale formato vengono consegnate al terminal;

- *Richieste da terminal a impresa portuale autorizzata di pesatura al bilico dei camion spola diretti al magazzino in concessione.*

Richieste effettuate via mail o telefonica (ad es. CULP). Le distinte del bilico sono in formato cartaceo e vengono consegnate in tale formato al terminal.

- *Rilevazione e conta merci allo sbarco.*

Effettuata dagli addetti del terminal operator. Nel caso della carta kraft e della cellulosa sono stati approntati sistemi di lettura di codice a barre e corrispondente aggiornamento della packing list presente a sistema per l'ordine in corso di controllo. Per le altre tipologie merceologiche, tra cui il

siderurgico, viene effettuata una registrazione manuale nella merce in formato cartaceo che viene poi inserita nei sistemi interni.

- *Eventuale (non si verifica in tutti i casi) comunicazione/prenotazione da vettore terrestre (Compagnie di trasporto/autisti) al terminal contenente targa del camion, data e ora del ritiro, riferimento ordine del trader e relativo invio della conferma.*

Via mail o telefonica.

- *Richiesta permessi di accesso temporanei alle aree portuali in concessione da parte del terminal all'Autorità Portuale, per gli autisti che devono ritirare la merce e relativa ricezione delle autorizzazioni.*

Integralmente via telematica sul PCS del porto di Savona - Vado Ligure;

- *Richiesta permessi di accesso a lungo termine da parte delle imprese di trasporto all'Autorità Portuale per gli autisti che devono ritirare la merce*

Integralmente via telematica sul PCS del porto di Savona - Vado Ligure;

- *Consegna del documento di trasporto da terminal ad autista*

Prodotto in formato cartaceo dal terminal al vettore. Viene condiviso via mail con trader.

- *Distinte per Guardia di Finanza attestanti l'uscita a ripresa.*

Prodotte in formato cartaceo dai gestionali degli spedizionieri doganali ed affidati al vettore per la consegna alla Guardia di Finanza al varco portuale.

4.2 La filiera dei Fertilizzanti

4.2.1 Ciclo di gestione-documenti

A partire dagli anni novanta e dalla contestuale crisi e chiusura dell'industria chimica italiana il ciclo logistico della filiera dei fertilizzanti è quasi esclusivamente di import sia per le materie prime che per i prodotti chimici di sintesi.

Le merci appartenenti alla filiera movimentate dal terminal BuT sono principalmente composti azotati (ad esempio: urea), fosfati (fosfato biammonico), potassici (cloruro di potassio) di provenienza sia dal mercato europeo che extra europeo.

BuT, su indicazione del cliente, procede a confezionare la merce alla rinfusa in sacchi (da 5 a 50 kg) e successiva palletizzazione, oppure big-bags da 500 a 1000 kg. Il mercato di destinazione copre dal Nord-Ovest (Vercellese, Cuneese e basso Piemonte) alle zone dell'Oltrepò Pavese e Piacentino.

I clienti finali rispecchiano per caratteristiche la forte frammentazione del comparto agricolo presente in tutta Italia, dove le singole aziende sono in possesso di 10 ettari di terreno in media (in confronto ai 60 ettari medi che possiamo ad esempio riscontrare in Francia¹).

Il cliente finale che riceve il fertilizzante può quindi essere la piccola azienda agricola o un consorzio agricolo che accentra piccole realtà e ordina per conto dei suoi soci la merce necessaria.

Il mercato servito dall'operatore guida la produzione e la lavorazione al porto: i fertilizzanti vengono forniti in sacchi relativamente piccoli rispetto alle altre tipologie merceologiche trattate (da 25-40-50 kg). L'estrema frammentazione del mercato genera alcune complessità in fase di pianificazione e organizzazione del trasporto a destinazione.

Il trader che effettua l'acquisizione della merce contatta il terminal per pianificare e contrattualizzare il

¹ Fonte Eurostat, Average utilised agricultural area per holding, 2010 and 2013

[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Average_utilised_agricultural_area_per_holding,_2010_and_2013_(%C2%B9)_(hectares)_YB16.png)

[explained/index.php?title=File:Average_utilised_agricultural_area_per_holding,_2010_and_2013_\(%C2%B9\)_\(hectares\)_YB16.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Average_utilised_agricultural_area_per_holding,_2010_and_2013_(%C2%B9)_(hectares)_YB16.png)

trasporto del materiale.

In questa filiera infatti, semplificata rispetto ad altri comparti quali quello fresh fruit/container, il terminal opera come punto di contatto tra la nave e la merce, rappresentate dall'agente marittimo raccomandatario e dal trader/importatore.

In base alle caratteristiche della nave, alle disponibilità del magazzino e alla finestra temporale richiesta per l'arrivo della merce si effettua *un'analisi di fattibilità* che coinvolge anche l'agente marittimo raccomandatario per le pratiche di accettazione tecnica della nave.

La pianificazione dell'arrivo della merce al porto e all'area di stoccaggio è una fase cruciale sia per il trader che per il terminalista: il trader ha un costo maggiore in base al tempo di permanenza della merce a magazzino e la stessa può essere soggetta ad inquinamento e deterioramento. Il terminal operator deve quindi ottimizzare la movimentazione e produzione della merce anche programmando la manutenzione, calibrazione e pulizia dei macchinari per il trattamento della merce.

Nella maggioranza dei casi riscontrati da BuT i trader effettuano l'acquisto della merce su basi FOB, free on board o CIF, cost insurance and freight, gestendo (nel caso di acquisto FOB) il trasporto marittimo fino al porto di Savona. Le navi che effettuano il trasporto sono principalmente navi portarinfuse (con box separati per la merce) e hanno una stazza non elevata (da 3.000 a 15.000 tonnellate).

Il terminal viene messo a conoscenza della nomina della nave direttamente dal proprio cliente, trader/importatore che ha acquisito la merce.

Attraverso l'agente marittimo ed il trader il terminal riceve le polizze di carico, il cargo manifest, le fatture, le dichiarazioni per uso agricolo (per l'abbattimento dell'IVA da 22 a 4 %) i certificati merce...

Tra i possibili certificati merce nell'ambito della filiera necessari per esentare parzialmente o totalmente all'emissione dei dazi citiamo: EUR1 (accordi bilaterali tra paese EU e extra-EU), ATR (accordo bilaterale tra EU e Turchia), FORM A (importazione verso l'Unione Europea dai Paesi in Via di Sviluppo).

Il terminal smista poi i documenti di competenza, in ragione della funzione di punto di contatto iniziale operativo e commerciale con la parte "nave" e "terra"

Lo spedizioniere nave si occupa delle pratiche relative al manifesto merce in arrivo.

L'Agente Raccomandatario Marittimo alimenta le pratiche telematiche di competenza della Capitaneria di Porto sul sistema PMIS (apertura sosta, domanda di accosto, pratiche di security, autorizzazione allo sbarco di rinfuse...) mentre il terminal operator inserisce i dati preliminari relativi alle merci dell'ordine nel sistema informativi.

Lo spedizioniere nave procede con la predisposizione del manifesto doganale, successivo alla dichiarazione sommaria di entrata, che per le merci alla rinfusa va presentata almeno 4 ore prima dell'arrivo al primo porto UE.

Per quanto riguarda la filiera dei fertilizzanti non sono necessari controlli sanitari specifici all'atto dell'importazione.

Per le operazioni di scarico il terminal programma l'accosto della nave alle banchina pubblica disponibile non disponendo di banchine in concessione pluriennale. Deve essere richiesto anticipatamente l'utilizzo della banchina all'Autorità di Sistema Portuale tramite un modulo cartaceo.

A seguito della presentazione del Manifesto Merci in Arrivo da parte dello spedizioniere nave ed alla conseguente emissione del/i numero/i di A3 la merce può essere sbarcata e spostata nel deposito di temporanea custodia.

Il terminal, in relazione a contratti aperti con imprese che erogano operazioni e servizi portuali, richiede i servizi di movimentazione da nave a banchina e da banchina a magazzino oltre che le pesata della merce.

La merce viene quindi scaricata dalla nave su camion e viene pesata dagli operatori dei servizi portuali prima dell'arrivo al magazzino.

La pesata al bilico viene certificata su un documento che riporta la tipologia di merce, il peso, il viaggio nave, la data e ora di pesatura, la targa del camion. La lista cumulativa di tutte le pesate effettuate per tutti i viaggi necessari a trasportare la merce dalla nave al deposito di temporanea custodia viene inviata al terminal operator per la gestione del magazzino ed allo spedizioniere doganale per la dichiarazione doganale.

Il trader comunica al terminal, se non lo ha già fatto, l'ordine di sdoganamento per tutta o parte delle partite di merce sbarcata e di propria competenza.

La lista delle pesate effettuate dai servizi portuali riportante l'effettiva resa dell'ordine viene utilizzata dallo spedizioniere doganale nave per rettificare i dati presenti a manifesto. In seguito a questa operazione lo spedizioniere doganale può procedere con la richiesta del pagamento dei dazi (se presenti) e dell'IVA sulla base della rese e all'emissione della bolletta doganale (IM4).

Il terminal operator allinea a sua volta sul suo sistema informativo i dati relativi alla resa e inserisce il codice di svincolo doganale, rendendo la merce disponibile in magazzino per la "produzione" e/o la rispedizione.

La "produzione" può prevedere più fasi di lavorazione della merce, secondo quanto richiesto dal trader (vagliatura, confezionamento, palletizzazione e fasciatura automatica). Per ogni linea di produzione a fine turno gli addetti compilano i fogli di lavorazione prodotto.

Tali schede tengono traccia della tipologia e quantitativo di merce confezionata, dell'ordine di riferimento, dei sacchi utilizzati (che nella maggioranza dei casi sono forniti marchiati e personalizzati). A fine giornata i fogli di lavorazione vengono raccolti e utilizzati per aggiornare lo stato del magazzino merce sfusa, del magazzino prodotto confezionato e del magazzino sacchi/imballaggi/pallet sul sistema informatico interno.

Il ricarico e rispedizione (prevalentemente a mezzo gomma ma il terminal può operare anche rispessioni ferroviarie) della merce al cliente finale può essere organizzato con vettori commissionati del cliente finale stesso oppure può essere gestito dal terminal operator.

In entrambi i casi

- il trader comunica/prenota al terminal gli ordini in termini di destinazione, tempi di consegna, quantità/qualità e tipologia di confezionamento (se prevista) della merce;
- il vettore deve concordare con il terminal il giorno e orario di arrivo.

Se l'impresa di trasporto non fosse ancora accreditati al servizio telematico relativo alle autorizzazioni all'accesso alle aree portuali di competenza del terminal (banchine, magazzini, piazzali...) o se il singolo autista delegato non fosse ancora in possesso di un permesso di accesso in corso di validità, il terminal operator gestisce, in collaborazione con il vettore, l'inserimento (sul servizio telematico PCS/Permessi temporanei) di una richiesta telematica di permesso di accesso temporaneo.

A valle dell'ingresso e delle validazioni security e doganali al varco portuale e dell'accettazione ai magazzini del terminal, per ogni lotto trasportato lo spedizioniere emette un documento di trasporto (DDT) per il vettore e una copia del medesimo DDT alla Guardia di Finanza al varco portuale che, nel caso di rinfuse e della filiera esaminata, avviene sempre con la modalità dell'uscita a riprese (più camion che escono con merce riferita alla stessa dichiarazione doganale).

Il documento riporta gli estremi della dichiarazione doganale, il codice di svincolo, il numero di colli, il peso lordo, gli estremi del mezzo di trasporto sul quale la merce è trasportata e la rimanenza.

Con l'ultimo camion in uscita di una determinata dichiarazione il terminal consegna alla Guardia di Finanza un prospetto che evidenzia la chiusura delle operazioni di trasporto relative alla dichiarazione doganale indicata.

La Guardia di Finanza può procedere con le pratiche di competenza su AIDA per aggiornare lo stato dell'uscita della merce dalle aree portuali.

4.2.2 Ricognizione servizi IT

Le interviste con gli operatori del comparto fertilizzanti hanno fatto emergere lo stesso scenario già descritto per la filiera siderurgica e forestale: lo scambio delle informazioni tra i vari stakeholders avviene nella maggioranza dei casi tramite documenti cartacei o email.

Facendo riferimento al ciclo di gestione della merce esposto nella sezione precedente possiamo delineare i seguenti flussi informativi:

- *Invio della documentazione (Schede tecniche nave, schede tecniche carico, fatture, certificati merce, polizze di carico, cargo manifest, dichiarazione uso agricolo, EURI, ATR, FORM A)*

Da trader/agente marittimo/compagnia di navigazione ad operatore terminalista/spedizioniere nave/agente marittimo/ Spedizioniere doganale;

Scambiati via email o in formato cartaceo originale (trasmissione postale, consegna a mano da Comandante della Nave...).

I dati vengono inseriti dagli attori nei propri gestionali i quali sono integrati nel caso di ricorso da parte del cliente (frequente) al "pacchetto servizi" offerto direttamente da BuT (terminal-operatore logistico) e Navalia (Agente Marittimo, Spedizioniere Nave e Doganale).

- *Invio pratiche di arrivo e partenza nave e ricezione delle relative autorizzazioni.*

Da agente marittimo a Capitaneria di Porto e viceversa.

Mediante pratiche telematiche su PMIS generate dall'agente marittimo raccomandatario. Quest'ultimo riceverà sul proprio profilo utente le autorizzazioni telematiche rilasciate dalla Capitaneria.

- *Invio Richiesta di utilizzo della banchina pubblica e ricezione delle relative autorizzazioni*

Da terminal ad Autorità Portuale.

Richiesta cartacea/mail effettuata dall'operatore terminalista all'Autorità di Sistema Portuale e ritorno dell'autorizzazione da parte dell'ADSP.

- *Invio Manifesto merci in arrivo e ricezione ed acquisizione dei numeri di partite A3.*

Da spedizioniere nave a Dogane e viceversa

Pratiche telematiche su AIDA ed invio di flussi telematici di risposta da Agenzia delle Dogane.

- *Invio dichiarazioni e bollette doganali e ricezione delle relative autorizzazioni doganali.*

Da spedizioniere doganale a Agenzia delle Dogane e viceversa.

Pratiche telematiche su AIDA effettuate da parte dello spedizioniere doganale e invio di flussi telematici di risposta da Agenzia delle Dogane.

I documenti propedeutici alla dichiarazioni, compresi quelli cartacei, sono detenuti dallo spedizioniere doganale/nave e vengono caricate le scansioni sul sistema AIDA (cd fascicolo elettronico) solo in caso di controlli documentali specifici.

Esiste l'integrazione applicativa tra i gestionali dello spedizioniere nave e doganale ed il sistema AIDA.

- *Ricezione ed acquisizione nel magazzino di RCT dei numeri di partite A3.*

Da spedizioniere nave a Terminal.

Non utilizzato dal terminal il servizio AIDA di colloquio dedicato ai gestori RCT a causa della non immediata disponibilità dei dati. Non presente un'integrazione tra applicativo dello spedizioniere nave e terminal. Lo spedizioniere nave del gruppo indica i riferimenti degli A3 al terminal che provvede ad inserire i dati sul proprio gestionale.

- *Richieste da terminal a imprese portuali autorizzate per la movimentazione delle merci da nave a banchina a da banchina a magazzino*

Richieste effettuate via email o telefonica dall'operatore terminalista. Le distinte della

movimentazione sono in formato cartaceo ed in tale formato vengono consegnate al terminal.

- *Richieste da terminal a impresa portuale autorizzata per pesatura al bilico dei "camion spola" diretti al magazzino in concessione.*

Richieste effettuate via email o telefonica (ad es. CULP). Le distinte del bilico sono in formato cartaceo e vengono consegnate in tale formato al terminal.

- *Richieste/ordini contenenti: a) istruzioni di lavorazione (insacco...) b) sdoganamento e inoltro alla destinazione finale (tempi, luoghi...) della merce*

Da trader a terminal e relativo invio della conferma da terminal a trader.

Richieste pervenute via mail al terminal e caricate sui sistemi gestionali interni. Verifica esito fattibilità della richiesta. Invio via mail della conferma di fattibilità dell'ordine.

Per le operazioni di sdoganamento possono essere richiesti dal terminal/spedizioniere doganale al trader pagamenti anticipati dei dazi e dell'IVA.

- *Da operatori di magazzino del terminal a reparto commerciale del terminal, compilazione dei form di lavorazione del prodotto.*

Documenti cartacei per tenere traccia della tipologia e quantitativo di merce confezionata, del cliente, dei sacchi utilizzati a fine turno per ogni linea di lavorazione.

Riportati sui sistemi informatici interni. Propedeutici alle comunicazioni al cliente/trader della disponibilità della merce

- *Eventuale (non si verifica in tutti i casi) comunicazione/prenotazione (Compagnie di trasporto/autisti) contenente targa del camion, data e ora del ritiro, riferimento ordine del trader e relativo invio della conferma.*

Da vettore terrestre (o da trader) a terminal e relativa comunicazione di ritorno.

Via mail o telefonica. Se il trasporto terrestre è curato direttamente dal terminal tali comunicazioni possono essere o non essere attivate in relazione agli accordi operativi con la compagnia di trasporto.

- *Richiesta permessi di accesso temporanei alle aree portuali in concessione da parte del terminal all'Autorità Portuale, per gli autisti che devono ritirare la merce e relativa ricezione delle autorizzazioni.*

Comunicazioni telematiche sul PCS del porto di Savona - Vado Ligure e relativa procedura di validazione al varco portuale.

- *Richiesta permessi di accesso a lungo termine da parte delle imprese di trasporto all'Autorità Portuale per gli autisti che devono ritirare la merce*

Pratiche telematiche sul PCS del porto di Savona - Vado Ligure e relativa procedura di validazione al varco portuale.

- *Consegna del documento di trasporto da terminal ad autista*

Prodotto in formato cartaceo dal terminal al vettore. Viene condiviso via email con il trader quale attestato di consegna della merce ed evasione dell'ordine.

- *Distinte per Guardia di Finanza attestanti l'uscita a ripresa.*

Prodotte in formato cartaceo dai gestionali del terminal ed affidate al vettore per la consegna alla Guardia di Finanza al varco portuale.

- *Comunicazioni giornaliere/periodiche e a "nave/partita di merce ultimata" relative alla quantità/qualità della merce inviata alla/alte destinazioni richieste in base agli ordini con la specificazione del documento di trasporto consegnato all'autista.*

Da terminal a trader/clienti

Via mail.

4.3 La filiera Automotive

4.3.1 Ciclo di gestione-documenti

La filiera automotive e il trasporto ro-ro sono attive sia in ambito *import* che *export*.

I possibili mercati di destinazione in export vanno dalle tratte mediterranee delle "Autostrade del Mare" (Savona - Barcellona - Valencia, principalmente trailer e semi-trailer), al Nord Africa (Marocco, Tunisia, Libia, auto usate), alle spedizioni special cargo verso il Nord Europa (Polonia, Russia, Finlandia) e Nord America, Messico, aree caraibiche. Infine vengono stipulati trasporti door-to-door verso il Sud America e il West Africa e verso il Middle East e Far East con la compagnia di navigazione NYK Lines.

Il ciclo di gestione della filiera analizzato con gli operatori del porto di Savona può essere suddiviso tra attività comuni a tutte le tipologie di merci trasportate e processi strettamente correlati alle caratteristiche e alla criticità di gestione di alcune tipologie di merce.

Si identificano tre macro aree:

- *Auto nuove/usate*
- *Short sea: trailer e semi-trailer*
- *Carichi speciali*

Ognuna delle tipologie individuate presenta criticità specifiche in fase di imbarco o sbarco. Per questo motivo la pianificazione dell'arrivo delle merci nell'area del terminal viene fatta in modo da non avere eterogeneità nell'allocazione delle aree portuali.

Marittima Spedizioni, casa di spedizioni, che opera come punto di contatto iniziale, può programmare il trasporto ed effettuare la quotazione del nolo mare, dei costi locali all'origine, ed eventualmente dei costi fino a destino, attraverso il software gestionale G-Atlas fornito a tutte le agenzie appartenenti al Gruppo Grimaldi.

Il portale G-Atlas permette anche di gestire tutte le informazioni e i dati tecnici della nave, le polizze di carico, le liste di imbarco e sbarco e la fatturazione del cliente.

Marittima Spedizioni e Savona Terminal Auto utilizzano diversi software gestionali interni, che vanno dalla gestione degli ordini alla pianificazione delle spedizioni fino alle allocazioni degli spazi portuali e dei magazzini.

I software interni non sono ancora pienamente interconnessi con G-Atlas ma è in avanzato stadio di sviluppo l'interfaccia tra i due sistemi. Esistono invece già in essere delle interfacce tra alcuni software interni specifici per il trasporto delle *autovetture nuove e usate* ed i software proprietari delle case automobilistiche. In particolare nel caso di trasporto delle auto nuove il reparto commerciale di Marittima Spedizioni

- gestisce gli ordini delle case automobilistiche attraverso l'utilizzo dei software interni interfacciati con gli applicativi del cliente.
- stabilisce contratti per servizi di trasporto delle autovetture sulle tratte di linea internazionali per un grande quantitativo di automezzi che arrivano e ripartono dal porto di Savona tramite bisarche.
- in qualità di agente marittimo raccomandatario, porta a termine le pratiche su PMIS relative agli IMO FAL ed alle correlate domanda di accosto, nota di arrivo e di partenza nave, autorizzazione allo sbarco di merce pericolosa.
- può occuparsi delle pratiche doganali, se necessarie in base all'origine della merce in relazione alla ricezione dell'ordine di sdoganamento inviato dal cliente.

Per la merce movimentata nella filiera non sono richieste pratiche e/o nulla osta da parte degli Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera.

In fase di sbarco gli automezzi nuovi devono essere distribuiti dall'operatore del terminal all'interno

delle aree secondo la pianificazione coerente con gli ordini dei clienti per il successivo ricarico delle bisarche o dei convogli ferroviari.

Ogni automezzo viene controllato per escludere qualsiasi danno causato dal trasporto via mare e viene etichettato con un codice a barre in base alla linee di carico.

Tutti i controlli qualità effettuati sono riportati sull'applicativo interno del terminal operator, interfacciato con gli applicativi delle case automobilistiche. Nel caso in cui non sia possibile una rapida spedizione delle autovetture queste devono essere immagazzinate nelle aree portuali e sottoposte a periodica manutenzione. Al vettore terrestre viene consegnato un documento contenente il nome della nave e il riferimento del viaggio, l'identificativo univoco del booking, il numero di polizza, il libero doganale e per ogni autovettura il numero di telaio, il modello e il peso.

Il trasporto di *trailer* e *semi-trailer* riguarda nella maggioranza dei casi movimentazioni all'interno dell'Unione Europea. Si tratta di traffici contrattualizzati lungo tratte di navigazione di linea (short sea), anche definite come Autostrade del Mare. Vengono gestiti da Marittima Spedizioni (casa di spedizioni) con quotazioni standard e vengono stabiliti contratti a pacchetto completo (nolo nave e costi locali) con i vettori per il trasporto di più mezzi e più tratte.

Il trasporto avviene lungo linee con frequenza giornaliera all'interno dell'Unione Europea: la semplificazione nelle procedure doganali, comprese quelle inerenti il manifesto in arrivo e partenza, semplifica la movimentazione dei mezzi.

All'arrivo del rimorchio/trattore che effettuerà il ritiro del trailer o semi-trailer viene emesso un documento di trasporto riportante i riferimenti del vettore, la targa del trailer o semi-trailer e la destinazione. Ad oggi non viene tenuta traccia della targa del rimorchio/trattore che effettua il ritiro.

È in corso di sviluppo un servizio cooperativo con il PCS che sfrutta il rilevamento delle targhe al varco portuale per verificarne la corrispondenza rispetto all'elenco delle targhe attese per la giornata in corso e generare l'aggiornamento automatico della giacenza dei trailer e semi-trailer.

Nel caso in cui venga richiesto il trasporto di un *carico speciale* Marittima Spedizioni effettua una serie di analisi preliminari per definire la fattibilità e la quotazione del trasporto.

Il cliente che richiede il trasporto fornisce i disegni tecnici con dimensioni e peso del mezzo statico e i punti di sollevamento per il carico su mafi.

Marittima Spedizioni fornisce la quotazione che oltre a comprendere il costo del nolo mare deve coprire anche i costi locali di movimentazione del mezzo nel porto, i giorni di free storage e il costo di sosta in magazzino, le penali in caso di mancato appuntamento correlate alle operazioni ed ai servizi portuali comunque prenotati presso i fornitori (imprese terze autorizzate).

Il trasporto terrestre al porto di partenza e dal porto di arrivo possono essere gestiti direttamente da Marittima Spedizioni oppure rimanere in carico al cliente. In entrambi i casi è necessario almeno un anticipo di 24 ore nella prenotazione del giorno e dell'orario di arrivo / partenza per assicurare la corretta evasione delle pratiche doganali, la prenotazione dell'*equipment* (mafi) e la movimentazione al terminal effettuata dalla compagnia portuali. Le imprese che erogano operazioni e servizi portuali incaricate per le procedure di sbarco / imbarco rilasciano al terminal un certificato di corretto rizzaggio al termine delle operazioni.

Il trasportatore terrestre riceve da Marittima Spedizioni il documento di trasporto riportante i riferimenti del vettore e della bolletta doganale per l'uscita dalle aree portuali.

4.3.2 Ricognizione servizi IT

Marittima Spedizioni e Savona Terminal Auto dispongono di diversi applicativi, in alcuni casi interfacciati tra di loro e verso gli applicativi dei clienti.

In particolare sono emersi nell'intervista:

*DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E AFFARI GENERALI
- SERVIZIO SISTEMI INFORMATIVI, TELEMATICA E SISTEMA DI GESTIONE -*

- **G-Atlas.** Portale comune a tutte le agenzie del Gruppo Grimaldi per gestire:

- ✓ Nolo nave
- ✓ Costi locali del terminal di partenza e di arrivo
- ✓ Dati tecnici nave
- ✓ Polizze di carico
- ✓ Liste imbarco / sbarco
- ✓ Fatture

Utilizzato da Marittima Spedizioni e dalle altre agenzie marittime del gruppo.

- **Applicativi di gestione degli ordini e della fatturazione.** Ad oggi non ancora completamente interfacciati con G-Atlas. Utilizzati da Marittima Spedizioni.
- **Applicativi per la gestione degli ordini, spedizioni e controllo qualità specifici per le case automobilistiche.** Sono interfacciati con i sistemi IT proprietari delle case automobilistiche. Utilizzati da Marittima Spedizioni e da Savona Terminal Auto.
- **Applicativo di gestione del magazzino.** Utilizzato da Savona Terminal Auto.
- **Applicativo per la pianificazioni e allocazione delle aree di carico e scarico** (supportato anche dalla stampa di codici a barre da applicare sui mezzi e dal rilevamento a piazzale tramite appositi lettori). Utilizzato da Savona Terminal Auto.

Oltre ai gestionali interni possiamo individuare i seguenti flussi informativi in riferimento alle pratiche istituzionali e portuali:

- **Invio della documentazione (Schede tecniche nave, schede tecniche carico, fatture, polizze di carico, cargo manifest)** da agente marittimo/compagnia di navigazione ad operatore terminalista/spedizioniere nave/agente marittimo/ Spedizioniere doganale.

Scambiati via mail o in formato cartaceo originale (trasmissione postale, consegna a mano da Comandante della Nave...). I dati vengono inseriti dagli attori nei propri gestionali.

- **Invio pratiche e documentazione alla Capitaneria di Porto da parte dell'Agente Marittimo per le pratiche di arrivo e partenza nave e ricezione delle relative autorizzazioni.**

Mediante pratiche telematiche su PMIS effettuate da parte dell'agente marittimo raccomandatario e autorizzazioni rilasciate dalla Capitaneria sullo stesso portale.

- **Invio Manifesto merci in arrivo, dichiarazioni e bollette doganali** da spedizioniere doganale a Agenzia delle Dogane e ricezione delle relative autorizzazioni doganali.

Pratiche telematiche su AIDA effettuate da parte dello spedizioniere doganale e invio di flussi telematici di risposta da Agenzia delle Dogane.

I documenti propedeutici alla dichiarazioni, compresi quelli cartacei, sono detenuti dallo spedizioniere doganale/nave e vengono caricati sul sistema AIDA in scansione (fascicolo elettronico) solo in caso di controlli documentali specifici.

- **Richieste da terminal a imprese portuali autorizzate per la movimentazione delle merci da nave a banchina a da banchina a magazzino**

Richieste effettuate via mail o telefonica dall'operatore terminalista. Le distinte della movimentazione sono in formato cartaceo ed in tale formato vengono consegnate al terminal. Nel caso in cui venga effettuata la movimentazione di un carico speciale viene anche rilasciato il *certificato di corretto rizzaggio* da parte dell'impresa portuale I terminal operator.

- **Eventuale (non si verifica in tutti i casi) comunicazione/prenotazione da vettore terrestre (Compagnie di trasporto/autisti) al terminal contenente targa del camion, data e ora del ritiro, riferimento ordine del trader e relativo invio della conferma.**

Via mail o telefonica.

- *Richiesta permessi di accesso temporanei alle aree portuali in concessione da parte del terminal all'Autorità Portuale*, per gli autisti che devono ritirare la merce e relativa ricezione delle autorizzazioni.
Integralmente via telematica sul PCS del porto di Savona - Vado Ligure;
- *Richiesta permessi di accesso a lungo termine da parte delle imprese di trasporto all'Autorità Portuale per gli autisti che devono ritirare la merce*
Integralmente via telematica sul PCS del porto di Savona - Vado Ligure;
- *Consegna del documento di trasporto* da terminal ad autista
Prodotto in formato cartaceo dal terminal al vettore. Viene condiviso via mail con clienti.
- *Distinte per Guardia di Finanza attestanti l'uscita a ripresa*.
Prodotte in formato cartaceo dai gestionali degli spedizionieri doganali ed affidati al vettore per la consegna alla Guardia di Finanza al varco portuale.

4.4 Filiera del Caffè

4.4.1 Ciclo di gestione-documenti

La filiera del caffè, in parte grazie anche alle agevolazioni sui dazi all'importazione della merce grezza (caffè verde) ai fini di reimmettere nel mercato i prodotti lavorati dalle grandi e piccole torrefazioni italiane, consta principalmente di attività di *import*.

Le attività di *export* sono limitate alla rivendita verso altri mercati (ad esempio verso la Russia) del caffè verde, sia alle stesse condizioni di arrivo nei magazzini di Pacorini Silocaf (operatore logistico di riferimento sulla filiera portuale di Savona-Vado) sia di caffè sottoposto a lavorazione.

Il caffè viene trasportato in container (alla rinfusa o in sacchi all'interno di container) senza la necessità di navi dedicate ed equipaggiate per il trattamento delle specifiche categorie merceologiche alla rinfusa. L'operatore terminalista non deve quindi operare secondo modalità particolari dettate dalle caratteristiche della merce ma offre servizi standardizzati di gestione e consegna del container indipendenti dal contenuto dello stesso.

Gli attori che nella filiera del caffè occupano il ruolo dominante sono individuati nell'*acquirente* del caffè e nello *spedizioniere doganale*.

L'*acquirente* del caffè (e cliente di Pacorini Silocaf) stabilisce direttamente i rapporti commerciali con gli *shipper* internazionali nelle piazze di origine della merce (venditori o esportatori della materia prima). Pacorini Silocaf offre un servizio logistico comprensivo del trasporto dall'origine e della negoziazione noli nave.

Lo *shipper* viene contattato da Pacorini solo ai fini del booking del viaggio nave.

Pacorini Silocaf è un soggetto accreditato riconosciuto come AEO (Authorized Economic Operator) in quanto ritenuto affidabile e sicuro nella catena di approvvigionamento e rispondente ad una serie di requisiti economici, professionali e di sicurezza nell'espletamento delle proprie attività disciplinate dalla regolamentazione doganale.

Si occupa delle pratiche doganali per effettuare la ricezione della merce allo stato estero, disponendo di magazzini doganali nell'interporto VIO.

Per introdurre le merci nel deposito doganale autorizzato è necessario presentare una dichiarazione (Mod. IM7) per il vincolo della merce al regime del deposito e prestare una garanzia, solitamente una fideiussione bancaria o assicurativa, per i diritti doganali gravanti sulla merce che restano sospesi.

Nel caso del caffè crudo non sono presenti dazi doganali e lo spedizioniere doganale deve solo occuparsi della garanzia per l'IVA al 22%. Attraverso la dichiarazione doganale IM7 viene quindi data conferma all'Agenzia delle Dogane che lo spedizioniere ha in carico un certo quantitativo di caffè per

un valore totale di IVA, calcolata sulla base del prezzo della merce a listino o sulla base dell'imponibile della fattura del cliente.

I beni possono venire introdotti nel deposito e presi in carica nella contabilità di magazzino in base alle modalità stabilite nell'autorizzazione.

Il ritiro del container viene fatto al porto da parte dei vettori delle compagnie di trasporto locali ai cui si appoggia Pacorini Silocaf.

Il vettore deve essere in possesso del buono di ritiro (*delivery order*) in originale cartaceo rilasciato dalla compagnia marittima, che attesta il possesso delle polizze di carico della merce da parte del ricevitore/*consegnee* e che sono state pagate tutte le spese relative allo sbarco.

La merce viene quindi trasportata nel deposito doganale e qui può essere oggetto di manipolazioni usuali volte ad assicurare la conservazione o a migliorare la presentazione e la qualità commerciale: selezionatura dei chicchi (per colore tramite selezionatrice ottica, individuazione delle imperfezioni tramite peso specifico con l'utilizzo della tavola densimetrica, crivello), lavaggio e vaporizzazione, confezionamento in sacchi da 60-69 kg o da 1000 kg.

I controlli effettuati sulla merce presente nel container concorrono alla stesura della relazione di sbarco corredata da campione e resa che verrà inoltrata al cliente.

Pacorini Silocaf si occupa del prelievamento dei campioni per le analisi sanitarie. Nella filiera del caffè sono necessarie due pratiche sanitarie: il DCE (Documento Comune di Entrata) che viene richiesto agli Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera tramite portale NSIS-USMAF e i controlli previsti dal DPR 16 febbraio 1973, n.470 - Regolamento per la disciplina igienica della produzione e del commercio del caffè e dei suoi derivati (analisi qualitativa dei chicchi, percentuale di chicchi rotti, presenza di impurità, livelli di umidità).

Nel caso in cui Pacorini Silocaf effettui il servizio di sdoganamento direttamente al terminal l'incaricato dell'Ufficio di Sanità Marittima effettua il prelievo di un campione e attribuisce un identificativo alla partita. In seguito a questa operazione è possibile inoltrare la merce a destinazione con impegno del proprietario di non mettere in consumo la merce fino all'esito riportato nel foglio analisi.

Dopo che è stato ottenuto il nulla osta sanitario si procede con la presentazione della dichiarazione IM4, che attesta l'immissione in consumo nel territorio nazionale ed il pagamento dei dazi all'importazione, dell'IVA e delle eventuali accise, o la riesportazione fuori del territorio doganale della Comunità Europea.

All'emissione dell'IM4 la merce viene preparata per la consegna dall'interporto VIO allo stabilimento finale. La merce viene ritirata all'interporto in sacchi o tramite camion cisterne direttamente dall'acquirente del caffè con mezzi propri.

4.4.2 Ricognizione servizi IT

Pacorini Silocaf è dotato di un sistema informativo interno che permette una totale dematerializzazione dell'attività documentale e si interfaccia direttamente con AIDA per l'espletamento di tutte le pratiche doganali:

- *Manifesto merci in arrivo (MMA)*
- *Manifesto merci in partenza (MMP)*
- *Dichiarazioni doganali (A3, T1)*
- *Bollette doganali (IM7, IM4)*

Da spedizioniere doganale a Agenzia delle Dogane e *ricezione delle relative autorizzazioni doganali*.

Per venire incontro alle esigenze dei clienti lo spedizioniere ha predisposto dei sistemi di interfaccia (integrazione via FTP/SFTP o web services oppure collegamento tramite portale web) che permettono il dialogo tra i sistemi proprietari dei clienti e il sistema di Pacorini Silocaf.

Questo permette ai clienti ad esempio di inserire l'ordine sul proprio sistema e far acquisire l'ordine al sistema dello spedizioniere in automatico e senza la necessità di inviare documenti cartacei o mail, con le criticità che ne derivano (duplicazione di informazione, errori di inserimento, ...).

Pacorini Silocaf affianca ad un sistema di archiviazione digitale un archivio cartaceo tradizionale: il quanto AEO è tenuto alla conservazione dei documenti in originale per 10 anni.

In riferimento alle pratiche su AIDA è necessario conservare:

- Il Documento Comune di Entrata, ottenuto su richiesta al portale NSIS-USMAF;
- Il documento attestante i controlli previsti dal DPR 470/1973.

La gestione del deposito doganale implica inoltre che ogni quattro mesi sia inviato un report riassuntivo all'Agenzia delle Dogane per garantire la quantità di merce allo stato estero, mentre ogni due anni vengono fatti i controlli fisici degli incaricati al magazzino e alla documentazione cartacea originale.

La documentazione atta al ritiro della merce al terminal (delivery order) ad oggi deve essere presentata in originale cartaceo.

4.5 Filiera del Fresh Fruit

4.5.1 Ciclo di gestione-documenti

La filiera del fresco gestita al porto di Vado Ligure tratta principalmente importazione di prodotti da paesi extra UE e in minima parte esportazione di prodotti italiani (provenienti dall'area Piemontese, ad esempio mele e kiwi) in container refrigerati.

Il Gruppo Orsero propone un servizio di vendita a 360 gradi e comprensivo dello sdoganamento della merce.

La stretta interazione tra i vari soggetti del gruppo (Simba, Fresco Ship's Agency and Forwarding, Reefer Terminal, Fruttital per quando riguarda la distribuzione) permette di avere un maggior controllo su tutte le fasi di importazione del prodotto.

Il gruppo controlla anche la compagnia di navigazione Cosiarma che, attraverso navi reefer bulk e containers raggiunge il terminal di Vado Ligure con cadenza settimanale.

Nel caso dell'importatore Simba i prodotti importati che vengono acquistati sono principalmente ananas e banane dai paesi di origine, Costa Rica e Colombia, tramite le società controllate Simbarica e Simbacol. L'ananas viene acquistato ex works (franco fabbrica) mentre le banane vengono acquistate FOB (free on board).

Simba stipula contratti annuali strutturati su 52 settimane con i produttori locali. Viene definita una programmazione annuale con quantità predefinite, che vengono aggiornate periodicamente nelle due/tre settimane precedenti alla spedizione in base alle condizioni di vendita del mercato.

La merce viene trasportata in pallet su navi allestite ad-hoc per la frutta fresca oppure in container refrigerati.

Il *booking* del viaggio viene aperto da Simbarica o Simbacol con le agenzie marittime locali che rappresentano le compagnie di navigazione e vengono emesse le polizze di carico.

I certificati relativi alla merce emessi all'origine (EUR1, certificato fitosanitario, certificato per l'esportazione delle banane) vengono inviati via email da Simbarica o Simbacol a Simba.

Quest'ultima inoltra tutta la documentazione allo spedizioniere doganale incaricato (ad es. Fresco Ship's Agency and Forwarding) insieme alle istruzioni per lo sdoganamento.

La merce segue usualmente la tratta Lisbona - Vado Ligure - Tarragona: in ogni porto viene effettuato lo scarico di un certo quantitativo di frutta.

Viste le criticità legate alle tempistiche di gestione delle merci della filiera del fresco si rende necessaria

un'attenta pianificazione dello stivaggio della nave e dei volumi delle merci da sbarcare in ogni porto. Questa pianificazione coinvolge Simba, la compagnia di navigazione ed il terminal operator (Reefer Terminal) e può subire variazioni anche all'ultimo momento per seguire gli andamenti del mercato.

La compagnia di navigazione riceve le istruzioni da parte di Simba su come stivare e sbarcare la merce. Il terminal operator riceve il *piano di sbarco*/istruzioni di carico comprensivo di tutti i dettagli su dove trovare i diversi lotti di merce all'interno della nave.

Reefer terminal accentra e coordina tutte le operazioni di sbarco non solo per la merce acquistata da Simba ma anche per quella acquistata da tutti gli altri soggetti importatori.

Questo scambio di informazioni avviene nel 90% dei casi via email, con l'eccezione dei dati condivisi con Simba, che appartiene allo stesso gruppo societario.

In questo scenario esiste una solida integrazione IT tra i sistemi informativi dell'importatore e del terminal operator per gestire in modo più efficace, efficiente e flessibile, ad ogni variazione di carattere commerciale, lo sbarco della merce e la rispedizione. Si fa presente che al contrario di quanto avviene nel trasporto in container, per la merce sfusa/in pallet non esistono tracciati standard per lo scambio delle informazioni. Pertanto, salvo accordi per l'integrazione dei flussi B2B (Business to Business), tutti i dati vengono acquisiti manualmente sul sistema del terminalista.

Il ricevitore invia al terminal operator la *packing list* allegata alla fattura di acquisto.

La packing list può contenere a sua volta dettagli sullo stivaggio della merce e riporta i dettagli per individuare correttamente il prodotto (tipologia di prodotto, origine, varietà, categoria, calibro).

L'individuazione della merce all'interno della nave segue le istruzioni fornite e può essere supportata in alcuni casi da appositi codici a barre apposti sul confezionamento dei bancali. In assenza di codici a barre o nel caso di codici a barre non riconoscibili o utilizzabili si procede al riconoscimento visivo in base a quanto riportato nella packing list.

La pesatura allo sbarco viene effettuata solo nel caso delle banane (l'ananas è esente dazio) per un quantitativo predefinito in base al volume totale della merce.

La merce viene rilasciata al terminal al momento dell'emissione del delivery order, che attesta il pagamento di tutte le spese relative al nolo e alle spese portuali locali.

Simba invia i documenti necessari per le dichiarazioni doganali a Fresco (fatture, cargo manifest, polizze di carico, certificati di origine, documenti di pesatura). Tutti i documenti sono suddivisi per produttore e tipologia di merce.

Nel caso in cui sia stata necessaria una modifica dei volumi sbarcati nel porto viene effettuata una rettifica della documentazione e un frazionamento delle polizze di carico secondo le nuove quantità. In questi scenari di rettifiche i certificati di origine preferenziale, come l'EUR1, devono essere presentati fisicamente in dogana che rilascerà un nuovo certificato che accompagnerà la quantità di merce rimanente non sbarcata.

Fresco provvede all'emissione del manifesto merci in arrivo che assegna un numero di A3 ad ogni lotto di merce e permette di effettuare le operazioni di sbarco e trasferimento nel magazzino di temporanea custodia.

Nell'importazione di frutta e verdura fresca sono necessari diverse certificazioni di carattere sanitario:

- DCE (Documento Comune di Entrata) rilasciato dagli Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera tramite portale NSIS-USMAF;
- Certificato fitosanitario e fitopatologico rilasciato dal Servizio Fitosanitario Regionale
- Certificato di controllo per l'importazione di banane rilasciato da Agecontrol
- Certificato di origine biologica richiesto su portale TRACES.

In seguito alla dichiarazione doganale la merce viene resa disponibile per il ritiro e viene notificato lo sdoganamento al terminalista.

La merce nella maggioranza dei casi viene spedita a resa porto a Vado Ligure, il cliente organizza in autonomia il trasporto terrestre. Il sistema informatico del terminal operator è integrato con i sistemi di Simba e permette di gestire in tempo reale lo stato del magazzino e della merce (rimanenze, stato di trasporto, disponibilità e sdoganamento...). Reefer Terminal mette anche a disposizione un portale per i ricevitori per il tracking della merce.

Il terminal viene notificato dal ricevitore della merce della targa del camion che verrà ad effettuare il ritiro e riceve la documentazione relativa al brevetto del rimorchio e all'autorizzazione a viaggiare.

Per ogni lotto in ritiro lo spedizioniere emette in documento di trasporto (DDT) riportante gli estremi della dichiarazione doganale, il dettaglio della merce, gli estremi del mezzo di trasporto sul quale la merce è trasportata e la rimanenza e un memorandum attestante l'uscita a ripresa per la Guardia di Finanza.

4.5.2 Ricognizione servizi IT

Nell'ambito dell'analisi dei servizi IT relativi alla filiera fresh fruit si sono distinte due casistiche:

1. Nel caso in cui gli attori della catena B2B appartengono tutti al Gruppo Orsero esistono delle forti integrazioni lato IT dei flussi di informazioni che permettono di coprire tutta la gestione della merce dall'origine a destinazione;
2. Nel caso in cui gli attori della catena B2B coinvolti sono società terze, in assenza di standard di comunicazione nel trasporto della merce fresca non in container, il flusso informativo avviene esclusivamente via mail/cartacea.

In entrambi i casi sussistono dei problemi di ridondanza dell'informazione quando si tratta delle pratiche che coinvolgono le istituzioni non ancora integrate o solo parzialmente integrate nello sportello unico doganale e dei controlli.

Nel seguito sono elencati i flussi informativi emersi nel corso dell'analisi:

- *Invio della documentazione (Schede tecniche nave, schede tecniche carico, fatture, polizze di carico, cargo manifest, EUR1, certificato fitosanitario, certificato per l'esportazione delle banane)* da importatore, agente marittimo / compagnia di navigazione ad operatore terminalista / spedizioniere nave / agente marittimo / Spedizioniere doganale.

Scambiati via mail o in formato cartaceo originale (trasmissione postale, consegna a mano da Comandante della Nave...). I dati vengono inseriti dagli attori nei propri gestionali, eventualmente integrati tra di loro come avviene nel caso di Simba e Fresco.

- *Invio pratiche e documentazione alla Capitaneria di Porto da parte dell'Agente Marittimo per le pratiche di arrivo e partenza nave e ricezione delle relative autorizzazioni.*

Mediante pratiche telematiche su PMIS effettuate da parte dell'agente marittimo raccomandatario e autorizzazioni rilasciate dalla Capitaneria sullo stesso portale.

- *Invio Manifesto merci in arrivo, dichiarazioni e bollette doganali* da spedizioniere doganale a Agenzia delle Dogane e *ricezione delle relative autorizzazioni doganali.*

Pratiche telematiche su AIDA effettuate da parte dello spedizioniere doganale e invio di flussi telematici di risposta da Agenzia delle Dogane.

I documenti propedeutici alla dichiarazioni, compresi quelli cartacei, sono detenuti dallo spedizioniere doganale/nave e vengono caricati sul sistema AIDA in scansione (fascicolo elettronico) solo in caso di controlli documentali specifici.

- *Ricezione ed acquisizione da parte del terminal nel proprio magazzino di RCT dei numeri di partite A3 rilasciata dalle Dogane con AIDA allo spedizioniere nave.*

Non utilizzato per i container il servizio AIDA di colloquio dedicato ai gestori RCT per non immediatezza della disponibilità dei dati. Non presente un'integrazione tra applicativo dello

spedizioniere nave e terminal. Lo spedizioniere nave del gruppo può imputare gli A3 sul gestionale del terminal. Se trattasi di spedizioniere nave esterno al gruppo comunicazione via mail.

- *Richieste/ordini contenenti packing list, istruzioni di sbarco, sdoganamento e inoltro alla destinazione finale (tempi, luoghi...) della merce da importatore a terminal e relativo invio della conferma.*

Richieste pervenute via mail dal terminal e caricate sui sistemi gestionali interni o integrate nei sistemi interni (scambio di informazioni tra Simba, Reefer Terminal e Fresco).

- *Richiesta emissione certificati sanitari (Documento Comune di Entrata, certificato fitosanitario e fitopatologo, certificato di controllo per l'importazione di banane, certificato di origine biologica).*

Richiesti dallo spedizioniere doganale a diversi enti in base al tipo di certificato:

- ✓ DCE (Documento Comune di Entrata) richiesto agli Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera tramite portale NSIS-USMAF e rilasciato in originale cartaceo;
 - ✓ Certificato fitosanitario e fitopatologo richiesto al Servizio Fitosanitario Regionale tramite fax e rilasciato in originale cartaceo;
 - ✓ Certificato di controllo per l'importazione di banane richiesto a Agecontrol via fax e rilasciato in originale cartaceo;
 - ✓ Certificato di origine biologica richiesto tramite portale TRACES, rilasciato in formato telematico e con riferimenti disponibili su AIDA.
- *Comunicazione da ricevitore al terminal contenente i dati del vettore terrestre, targa del camion, data e ora del ritiro, riferimento ordine e relativo invio della conferma.*
Via mail o telefonica.
 - *Consegna del documento di trasporto da terminal ad autista*
Prodotto in formato cartaceo dal terminal al vettore. L'uscita della merce è registrata sui sistemi informativi del terminal ed è disponibile per la consultazione al ricevitore e a tutti gli altri attori coinvolti su un portale
 - *Distinte per Guardia di Finanza attestanti l'uscita a ripresa.*

Prodotte in formato cartaceo dai gestionali degli spedizionieri doganali ed affidati al vettore per la consegna alla Guardia di Finanza al varco portuale.

5. INTEROPERABILITA' TRA SISTEMI

A livello di servizi istituzionali gli enti che forniscono possibilità di integrare il flusso dati tra gli applicativi business e gli applicativi degli enti pubblici sono l'Agenzia delle Dogane (AIDA), la Capitaneria di Porto (PMIS) e il PCS dello scalo di Savona Vado (AdSP).

Nell'ambito del processo di evoluzione dei servizi telematici offerti all'utenza mediante il portale **AIDA**, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha implementato la tecnologia basata su web service.

Questo servizio, aggiuntivo rispetto alle modalità preesistenti di presentazione pratiche tramite portale, è indirizzato principalmente agli operatori ed alle aziende che intendono automatizzare l'invio e la ricezione delle diverse tipologie di documenti previsti attualmente dal Servizio Telematico Doganale.

Sono disponibili attualmente due tipologie di web service denominate:

- web service ftp
- web service

La tipologia "web service ftp" consente l'invio di file di testo allegati (attachment) che rispettano tracciati record e nomenclatura impiegati a tutt'oggi dal Servizio Telematico Doganale e la ricezione degli esiti nel medesimo formato.

La tipologia "web service" consente lo scambio di messaggi in formato xml basati su schemi xsd. Il servizio è esposto utilizzando gli standard più diffusi (SOAP, WSDL) e fruibile attraverso canali di comunicazione sicuri. Il colloquio tra gli operatori e l'Agenzia viene effettuato attraverso un canale https bilanciato (certificato client e server).

I servizi di *interoperabilità* con altri sistemi ed in particolare con quelli inseriti nel cd **Sportello Unico Doganale e dei Controlli** sono parzialmente attivi e parzialmente in completamento.

Di fatto possono definirsi in via di completamento solo quelli con il *Ministero della Salute* (sistema **NSIS**) che comunque non comportano l'unicità del canale di ingresso per l'invio delle istanze e per la disponibilità del documento autorizzativo (nulla osta sanitario).

E' stata sviluppata un'interoperabilità con il sistema del **Ministero dello Sviluppo Economico** per il controllo in linea dei certificati AGRIM e AGREX (relativi a prodotti della Politica Agricola Comune) e per il controllo di altre certificazioni.

A partire dal 9 ottobre 2014 è attiva l'interoperabilità per i certificati veterinari rilasciati dal Ministero della Salute attraverso il sistema europeo **TRACES**.

A partire dal 15 aprile 2015 è attiva l'interoperabilità per il "Documento Comune di Entrata (DCE) per l'importazione/transito di mangimi vegetali" (procedimento #14b) rilasciato dal Ministero della Salute attraverso il sistema europeo **TRACES**.

Esistono in tale ambito alcuni servizi di cooperazione con un servizio erogato da **UIRNET** (vedi paragrafo) nell'ambito dei corridoio controllati doganali per consentire la tracciabilità delle merci lungo il percorso porto/deposito inland

AIDA ha messo a disposizione dei terminal portuali colloqui telematici con i quali poter gestire le informazioni relative alle partite di merce all'interno dei recinti di temporanea custodia sebbene permangano alcune criticità in relazione alla qualità ed alle tempistiche nelle quali il dato è disponibile.

Sfruttando le funzionalità offerte da AIDA all'interno del **PCS** di Savona - Vado Ligure è stato offerto un servizio per la composizione, presentazione ed interrogazione dei *manifesti merce in arrivo* e *manifesti merce in partenza*, estendendo l'accesso a tali informazioni anche ai soggetti privati che non hanno la possibilità di interrogare direttamente AIDA o aumentando il set di informazioni disponibili grazie alla collaborazione degli spedizionieri doganali.

I *web services* esposti da AIDA hanno permesso a diversi operatori di sviluppare sistemi proprietari direttamente interfacciati con l'Agenzia delle Dogane con particolare riferimento alle *dichiarazioni doganali*, limitando quindi al minimo la necessità di ridondare le informazioni e incorrere in errori di inserimento.

Pur non essendo classificabile nei "servizi di interoperabilità" ha assunto particolare rilevanza nella "dematerializzazione" dei processi l'attuazione del cosiddetto "*fascicolo elettronico*". Non è più necessario né presentare fisicamente né caricare su **AIDA** i documenti necessari allo sdoganamento, compresi quelli emessi in originale cartaceo.

Al fine di ottemperare a quanto previsto dell'art. 8 comma 13 del D.L. 179/2012 convertito con modificazioni dalla L. 212/2012, che recepisce la Direttiva Europea 2010/65/EU, e che assegna al **PMIS** il ruolo di "Sportello Unico Nazionale" (*National Maritime Single Window*), il Comando Generale ha dato avvio alla realizzazione dello strato di interoperabilità del PMIS2 con i sistemi delle Pubbliche Amministrazioni e con sistemi esterni.

In sintesi, il suddetto atto prevede:

1. l'interoperabilità per lo scambio dei dati tra due porti PMIS (PMIS to PMIS);
2. l'interoperabilità dei dati immessi nel sistema PMIS con il Sistema Informativo delle dogane, con le piattaforme realizzate dalle Autorità Portuali e con sistemi di altri organi esterni (A2A, B2A);
3. la piena accessibilità delle informazioni alle altre autorità competenti, oltre che agli Stati membri dell'Unione Europea (SSN).

Lo strato di Interoperabilità consente di esporre verso i sistemi esterni i servizi applicativi di interesse per la comunità del trasporto e la Pubblica Amministrazione garantendo i necessari requisiti di Sicurezza, documentazione, affidabilità ed efficienza delle informazioni trasmesse. E' progettato per utilizzare la tecnologia ESB (Enterprise Service Bus).

L'approccio ESB consente di semplificare la gestione e soprattutto la manutenzione di sistemi SOA complessi, concentrando in unico punto la configurazione del *routing* e degli adattamenti di formato dei servizi scambiati tra più sistemi. Infatti la realizzazione della SOA basata sui WS porta alla creazione di molte comunicazioni punto-punto, rendendone la gestione progressivamente sempre più complessa con l'aumentare del numero delle connessioni.

L'approccio in questione, si pone sulla linea di rendere sinergico quanto in quest'ambito realizzato con l'allestimento della *National Maritime Single Window*.

Il sistema sarà fruibile da qualunque organizzazione che disponga delle necessarie autorizzazioni e segua le specifiche operative delle interfacce pubblicate.

L'applicazione è il collettore di tutte le informazioni del sistema (applicazione PMIS e Banche Dati Centralizzate) ed il ritrasmettitore di queste ultime verso l'utenza esterna. In questo scambio l'applicazione provvede ad aggiungere tutti i controlli, customizzazioni, adattamento dei formati dei dati necessari a garantire quei requisiti di sicurezza, usabilità, efficienza e tracciabilità richiesti per esporre i servizi all'esterno.

Le interfacce di interoperabilità sono raggruppate nelle seguenti categorie:

- *Ricerca anagrafica nave (WS SHIP)*. Dettagli della nave, certificati;
- *Ricerca anagrafica porti (WS CATALOG)*. Identificativo e dettagli del porto;
- *Gestione traffico (WS TRAFFIC)*. Situazione del porto dal punto di vista degli arrivi, partenze, navi nel porto;
- *Gestione viaggio (WS VOYAGE)*. Dettagli su un viaggio nave specifico o sui viaggi nave all'interno di una finestra temporale;
- *Gestione sosta (WS CALL)*. Identificativo e dettagli della sosta;
- *Gestione merci pericolose (WS DG)*. Dettagli merci pericolose.

Per rispondere all'esigenza dell'Utenza-Nave, il Comando generale ha commissionato (ormai pronto al collaudo) un nuovo servizio di interoperabilità che semplifica e automatizza il dialogo tra le Navi e il PMIS: il messaggio *B2NMSW-Business To National Maritime Single Window*.

Questa soluzione parte dai risultati del progetto europeo AnNae il messaggio B2NMSW.

Il messaggio B2NMSW è composto da un certo numero di Declaration (fino a 21) standardizzate dal WCO(World Custom Organization) a cui sono state aggiunte alcune Declaration «nazionali» (fino a 6). Le Declaration si presentano come un set di dati/informazioni mentre il B2NMSW è un Messaggio strutturato per il dialogo privato-pubblicoB2A.

Il Message Management-PMIS riceve il B2NMSW che «trasforma» in informazioni necessarie per l'espletamento dei processi autorizzativi; l'operatore dell'autorità marittima riceve l'informazione e la visualizza, pronta per essere autorizzata.

Grazie alla interoperabilità tra AIDA e il PMIS sono state analizzate e saranno implementate le seguenti semplificazioni che permettono l'eliminazione di adempimenti e la dematerializzazione di documenti cartacei.

1. Nuova funzionalità per la comunicazione tra Agenzia delle Dogane Comando Generale delle Capitanerie di Porto dell'avvenuto pagamento delle *tasse di ancoraggio* presso la Dogana: sostituzione dell'attuale processo manuale di pagamento presso gli uffici doganali e di presentazione della copia cartacea della ricevuta alla Capitaneria.
2. Nuovo servizio di interscambio, relativamente alle navi in partenza, con il quale il sistema AIDA comunica al sistema della Capitaneria di porto che la nave ha assolto a tutte le formalità doganali: eliminazione dell'attuale copia cartacea da presentare alla Capitaneria di Porto per essere autorizzati alla partenza.

Il PMIS è integrato con

- **SafeSeaNet**, il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria
- il **VTS (Vessel Traffic Service)** - *servizi di assistenza al traffico marittimo* - servizio finalizzato a migliorare la sicurezza della navigazione e l'efficienza del traffico marittimo e a tutelare l'ambiente, in grado di interagire con le navi che transitano nell'area coperta dal VTS.

Dal 29 gennaio 2018 viene richiesto l'inserimento del Visit_ID da PMIS nei formulari e tracciati di arrivo e partenza **TRAMAR** per la rilevazione statistica dei traffici marittimi. Tale dato consente all'ISTAT di riscontrare i viaggi nave inseriti dagli spedizionieri/agenti e censiti su TRAMAR con quelli ottenibili dal PMIS.

Ad oggi non sono esposti servizi B2A (Business to Administration) da parte degli altri portali telematici (quali NSIS, TRACES, SINTESI...).

Esiste invece un'interoperabilità in fase di completamento tra il **PCS** ed il PMIS in relazione all'acquisizione delle anagrafiche ed alle informazioni sui viaggi nave dello scalo che consente un'efficace allineamento, nella logica ONCE, tra i vari sistemi ed attori del nodo logistico.

Sono in corso sviluppi per conseguire l'integrazione del **PCS** alle piattaforme abilitanti nazionali pubbliche realizzate o in corso di realizzazione:

- SPID (identità digitale) che garantisce l'accesso a persone ed imprese a tutti i servizi della PA con un unico sistema identificativo;
- pagoPA, un sistema di pagamenti elettronici realizzato per rendere più semplice, sicuro e trasparente qualsiasi pagamento verso la Pubblica Amministrazione.
- ANPR (Anagrafe Nazionale centralizzata) permetterà di sincronizzare tutti i dati dei cittadini che a oggi sono sparsi in circa 8.000 anagrafi diverse;

Anche per il porto di Savona-Vado si stanno esaminando servizi di cooperazione tra il **PCS** di scalo ed i

servizi PCS di **UIRNET** sui temi sopra indicati (appuntamenti intermodali, anagrafica nazionale dell'autotrasporto).

A livello di integrazione **B2B** (*Business to Business*) sono emerse diverse soluzioni dettate dalle necessità commerciali o applicate in quanto i diversi attori (agente marittimo, spedizioniere internazionale, spedizioniere doganale, terminal operator, importatore) appartengono allo stesso gruppo societario.

Esempi di integrazione dettata da politiche commerciali tra imprese non appartenenti allo stesso gruppo sono:

- l'integrazione tra gli applicativi degli operatori portuali (terminal e casa di spedizione, spedizioniere nave e doganale) per la gestione degli ordini effettuate dalle case automobilistiche con i sistemi informativi proprietari di queste ultime;
- l'integrazione tra gli applicativi dell'operatore logistico Pacorini e quelli dei clienti per l'acquisizione automatica di ordini, fatture, stato merce, ecc...

Esempi di integrazione tra applicativi delle società dello stesso gruppo sono:

- il portale delle agenzie del Gruppo Grimaldi (G-Atlas)
- gli applicativi per la gestione di ordini, fatturazione, sdoganamento, magazzino, spedizioni integrati tra Marittima Spedizioni e da Savona Terminal Auto
- gli applicativi per la gestione di ordini, fatturazione, sdoganamento, magazzino, spedizioni integrati tra Simba, Fresco e Reefer Terminal.

Come è emerso dall'analisi di tutte le filiere il livello di integrazione B2B, B2A e A2A non è ancora pienamente raggiunto o sufficiente.

A tendere un'integrazione di tutti i flussi informativi delle attività portuali dovrebbe avere come obiettivo quello di:

- coprire tutte le fasi del ciclo sfruttando in modo efficace le funzionalità innovative messe a disposizione dall'Agenzia delle Dogane quali *il Pre-Clearing*, *il Fast Corridor* (ciclo di import) e lo sportello unico doganale e dei controlli;
- coinvolgere i principali attori e, almeno i principali sistemi privati con particolare riferimento ai *terminal operating system* delle imprese portuali.

Si rimanda alle successive analisi del progetto l'individuazione delle modalità di attuazione che tendono ad un sistema informativo.

Nella figura sottostante si evidenziano sinteticamente le principali attività e attori/sistemi coinvolti in un ciclo di import che sfrutta la facoltà per gli importatori di utilizzare procedure di sdoganamento anticipato (*pre-clearing*) o, al contrario, ritardato mediante il ricorso al *fast corridor* doganale.

DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E AFFARI GENERALI
- SERVIZIO SISTEMI INFORMATIVI, TELEMATICA E SISTEMA DI GESTIONE -

	Arrivo Nave	Container Terminal	Procedure di Gate (eventuale Fast Corridor)	Interporto	Corridoio
					
Fase	IMO FAL ENS/MMA + (Pre-Clearing, S.U.D)	Oper. Portuali e RCT, Dichiar. Doganali e Controlli (SUD) Prenotazioni Ritiro Merce	Port & Terminal Gate + (Fast Corridor) Permessi di Accesso Manovra e Trasporto Ferroviario	Dry Port Gate-In Dichiarazioni Doganali e Controlli, Operazioni Merce	Gestione Trasporto Combinato
Sistemi IT	Integrazione PMIS/AIDA Servizi PCS AIDA/NSIS/TRACES	Integrazione AIDA/TOS PCS/TOS AIDA/NSIS/TRACES	Integrazione PCS/TOS/PLN PCS/PIL AIDA/TOS	Integrazione AIDA /TOS /PLN AIDA/NSIS/TRACES	Integrazione PIC & PLN
Attori	Autorità Marittima Agenzia Dogane Agenzie Marittime Sped. Nave Sped. Doganali	Port Authority Terminal Sped. Doganali Ricevitori Trasportatori	Operatori Rail/Truck/MTO Agenzia Dogane, Guardia di Finanza UIRNet, Port Authority	Dry Terminal, UIRnet, Agenzia Dogane, Sanità – Min Salute	Operatori ferroviari, MTO, RFI UIRnet

6. SERVIZI DI INFORMAZIONE NON DIGITALIZZATI

Nella filiera Business to Administration, nonostante la presenza di portali di servizi quali AIDA, PMIS e PCS, esistono ancora processi non digitalizzati o solo parzialmente tra i quali:

- *L'emissione di certificati (sanitari, veterinari, fitosanitari e fitopatologici, di controllo per l'importazione di frutta fresca...) da parte delle Autorità di Presidio ancora in formato cartaceo. Da segnalare invece l'emissione telematica del certificato di origine biologica richiesto tramite portale TRACES, e con riferimenti disponibili su AIDA.*
- *La parziale richiesta da parte di alcune Autorità di Presidio (Sanità Marittima, Veterinario...) agli utenti portuali di tutta o parte della documentazione cartacea propedeutica all'emissione dell'autorizzazione malgrado la presenza e l'utilizzo di portali per la gestione delle istanze quali NSIS, TRACES, SINTESI.*
- *L'utilizzo di modalità esclusivamente cartacee (con anticipi via e-mail/fax) da parte del servizio Fitosanitario regionale e Agecontrol per i relativi procedimenti di competenza, compreso l'invio delle istanze da parte degli utente/spedizionieri doganali.*
- *Enti quali il servizio Fitosanitario Regionale e Agecontrol, rilevanti per molte filiere ed in particolare per il fresh fruit, sono ancora esclusi da questa armonizzazione anche in ragione dell'assenza di un sistema informativo evoluto quale quello utilizzato dal Ministero della Salute.*

Ad oggi gli operatori continuano ad utilizzare diversi portali e/o canali di comunicazione diretta (mail/uffici) anche in ragione di pianificare ed anticipare il prima possibile il perfezionamento delle pratiche ai vari enti e il conferimento dei dati necessari.

Una norma transitoria del decreto 242/2010 prevede comunque che gli operatori attivino procedimenti direttamente presso le amministrazioni competenti le quali provvederanno alla loro conclusione nei termini di tempo indicati dalla tabelle annesse al decreto stesso mentre gli uffici doganali continueranno naturalmente a controllare le varie certificazioni provvedendo all'eventuale lascito di licenze, nulla osta, titoli di esportazione...

- *Come evidenziato dai vari disciplinari relativi al pre-clearing emessi nei vari porti italiani, compreso quello adottato per il porto di Savona-Vado, il dialogo tra Agenzia delle Dogane e Capitaneria di Porto è ancora impostato su comunicazioni via mail che vengono poi processate nei sistemi da parte di operatori delle due organizzazioni e non da dialoghi machine to machine tra PMIS e AIDA.*
- *Le tasse portuali sulle merci sono accertate e riscosse dalla dogana: con procedura che gli spedizionieri doganali effettuano al front desk fisico degli Uffici Doganali portuali (produzione e liquidazione del prospetto A22) per gli altri casi (dichiarazioni effettuate presso altre dogane e completate in porto o merce con carnet).*
- *Invio Richiesta di utilizzo della banchina pubblica da parte dell'Agente Marittimo all'Autorità Portuale.*

Richiesta cartacea/mail effettuata dall'operatore terminalista all'Autorità di Sistema Portuale.

- *Richieste da terminal a imprese portuali autorizzate per la movimentazione delle merci da nave a banchina o da banchina a magazzino*

Richieste effettuate via mail o telefonica dall'operatore terminalista. Le distinte della movimentazione sono in formato cartaceo ed in tale formato vengono consegnate al terminal.

- *Richieste da terminal a impresa portuale autorizzata di pesatura al bilico dei camion spola diretti al magazzino in concessione.*

Richieste effettuate via mail o telefonica. Le distinte del bilico sono in formato cartaceo e vengono consegnate in tale formato al terminal.

- *Eventuale (non si verifica in tutti i casi) comunicazione/prenotazione da vettore terrestre (Compagnie di trasporto/autisti) al terminal contenente targa del camion, data e ora del ritiro, riferimento ordine del trader e relativo invio della conferma.*

Via mail o telefonica.

- *Consegna del documento di trasporto da terminal ad autista*
Prodotto in formato cartaceo dal terminal al vettore.
- *Distinte per Guardia di Finanza attestanti l'uscita a ripresa.*
Prodotte in formato cartaceo dai gestionali degli spedizionieri doganali ed affidati al vettore per la consegna alla Guardia di Finanza al varco portuale.
- *Comunicazioni giornaliere/periodiche e a nave/partita di merce ultimata da terminal a trader/clienti relative alla quantità/qualità della merce inviata alla/alle destinazioni richieste in base agli ordini ricevuti dallo stesso trader, con la specificazione del documento di trasporto consegnato all'autista.*

Via mail.

7. CONCLUSIONI

La Componente T2 svilupperà l'analisi dello stato dell'arte (AS IS), in termini di mappatura degli strumenti esistenti sui territori dei Partner di progetto, e la ricognizione dei bisogni degli operatori, finalizzata alla definizione dello scenario del servizio TO BE e, quindi, al design della piattaforma più adatta alle necessità dell'area transfrontaliera.

La progettazione di una CAMP quale quella definita negli obiettivi del progetto dovrebbe essere orientata al superamento, non solo della dimensione cartacea del documento e delle relative sottoscrizioni, ma dello stesso concetto di documento da intendersi come flusso di dati corredato di firma elettronica.

La ricognizione ha evidenziato processi di filiera nei quali l'informatizzazione esiste, almeno parzialmente, talvolta anche con la presenza di servizi di interoperabilità anche tra diverse pubbliche amministrazioni o tra operatori non afferenti lo stesso gruppo.

Ampi rimangono i margini di intervento in quanto molti processi sono ancora parzialmente o integralmente cartacei o comunque gestiti in modo destrutturato (solitamente con scambi via mail e reinserimento di dati sui propri gestionali).

In un'ottica di intervento TO BE viene sottolineata da tutti gli utenti intervistati:

- la necessità di utilizzare la logica ONCE, cioè l'acquisizione di informazioni una sola volta preferibilmente come output da sistemi gestionali degli operatori.
- la garanzia di unicità del canale di ingresso con conseguente:
 - ✓ unica registrazione ed identificazione degli utenti (*single sign up* e utilizzo di firme elettroniche)
 - ✓ contestualità di procedure e sistemi nell'ambito di un' unica sessione di lavoro *single sign-on*

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.

La particolare *conformazione del territorio* e delle infrastrutture portuali del porto di Savona-Vado, dove le aree portuali e di confine sono estremamente limitate, rende ancora più necessario un'efficace *informatizzazione delle procedure ed un'elevata automazione (soprattutto ai varchi portuali)*.

Secondo quanto già accennato in premessa, il fattore chiave è costituito dal riuscire a gestire efficacemente la contestualità e coesistenza di più applicativi "verticali" (cioè software specializzati per la gestione di determinati processi/procedimenti che possono essere utilizzati anche in modalità "stand

alone”) ma per i quali si deve procedere a realizzare un’integrazione con gli altri applicativi (compreso lo strato di database e servizi a valore aggiunto anche lato interfaccia) mediante strati software di comunicazione

Nell’ultima riforma legislativa portuale le nuove AdSP (inclusa la AdSP MaIO) hanno rafforzato il ruolo di “pianificazione” inteso non più solo come programmazione e gestione delle infrastrutture materiali, ma come ruolo di coordinamento di tutte le attività amministrative ed operative portuali al fine di “raccordare le funzioni dei vari attori pubblici e privati, velocizzare e semplificare le procedure e le operazioni portuali”.

E’ stato rafforzato il principio in base al quale i due principali soggetti pubblici chiamati ad operare una semplificazione delle procedure e delle operazioni siano l’Autorità di Sistema Portuale e l’Agenzia delle Dogane. Quest’ultima ha il mandato di integrare il complesso ed articolato tema dei controlli doganali e sanitari sulle merci in entrata ed uscita dal territorio comunitario mentre l’AdSP, accanto all’erogazione, in modalità digitale e semplice, di procedimenti amministrativi di stretta competenza, deve rappresentare il livello finale di “integrazione” di processi/dati/tecnologie del nodo, compreso quello riferito agli sportelli unici nazionali esistenti ed in particolare:

- la piattaforma AIDA dell’Agenzia delle Dogane (piattaforma AIDA) comprese le funzionalità relative allo Sportello Unico Doganale e dei Controlli;
- la piattaforma PMIS della Capitaneria di Porto;
- la piattaforma UIRNET -sistema di gestione della logistica.

Tuttavia la funzione di coordinamento e pianificazione dell’AdSP dipende, più che da specifici poteri autoritativi nei confronti degli attori pubblici e privati, dalla “soft power” esercitata sulla comunità derivante anche dalla concreta capacità di comprensione, analisi e riprogettazione dei processi logistico portuali secondo il paradigma della “digital transformation” con l’obiettivo finale di “semplificare e velocizzare le procedure e le operazioni”.

Costituiscono fattori indispensabili all’obiettivo la collaborazione istituzionale tra l’AdSP e:

- la Regione, per le rilevanti funzioni esercitate nella programmazione economico strategica del territorio e nel rapporto con le imprese, anche attraverso la gestione di progetti e fondi;
- la rete delle Università per il contributo scientifico che, nell’ambito di interventi di *business analysis* e *business process reengineering*, garantisce elevato valore aggiunto.

Occorre aumentare pertanto la fiducia degli operatori privati nel percorso di “digitalizzazione integrata dei processi produttivi pubblico/privati” ediffondere la cultura della *coopetition* in un contesto dove ogni attore del ciclo logistico ha propri obiettivi frequentemente in *diretta competizione* (operatore VS operatore -catena B2B) o *in apparente aperta contraddizione* (celerità VS esigenze di controllo - catena B2A).

Il corretto adempimento e soddisfacimento dei differenti requisiti ed esigenze di cui sono portatori i vari soggetti pubblici e privati è da vedersi strettamente correlato ed interdipendente in quanto:

- i dati scambiati in una spedizione internazionale su merci, vettori, luoghi, tempi sono quasi sempre gli stessi lungo tutta la catena logistica, sia nei controlli da parte delle PA che nelle comunicazioni della catena B2B.
- il prodotto/servizio offerto dal porto agli utenti finali sul mercato internazionale è la somma di tanti servizi complessi che devono assicurare, contestualmente, tempi, costi, sicurezza delle merci/passeggeri, trasmissione trasparente e sicura delle informazioni a corredo delle stess merci e passeggeri.