

# NEWSLETTER



**PROGETTANDO**  
PLANIFIER

08/09/2023

**IL PROGETTO CIRCUMVECTIO PLUS STA SVILUPPANDO UNA PIATTAFORMA CHE PERMETTERÀ DI MIGLIORARE LA GESTIONE DELLE MERCI E AUMENTARE LA SOSTENIBILITÀ DELLA LOGISTICA. VI PRESENTIAMO ALCUNE DELLE FUNZIONALITÀ PRINCIPALI:**

- Consentire la redazione di bollette doganali, Manifesto Merci in Partenza (MMP) e Manifesto Merci in Arrivo (MMA) in formato xml.
- Condividere i documenti sopra citati tra i diversi attori del porto: spedizionieri doganali, spedizionieri nave, ma anche terminalisti ed operatori marittimi. Se il porto non è provvisto di PCS i documenti citati possono comunque essere realizzati in formato xml mediante i gestionali degli spedizionieri doganali e degli spedizionieri nave, ma non possono essere condivisi.

La piattaforma inoltre dialogherà con i PCS dei porti dell'area di programma trasferendo i documenti prodotti nel porto di export, dal porto di export al porto di import. Consentendo quindi allo spedizioniere nave, agli spedizionieri doganali e merce del porto di import di produrre più agevolmente i documenti di loro competenza. Allo stato attuale, infatti i PCS dei diversi porti non comunicano efficientemente tra di loro.

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

**LE PROJET CIRCUMVECTIO PLUS DÉVELOPPE UNE PLATEFORME QUI AMÉLIORERA LA GESTION DES MARCHANDISES ET AUGMENTERA LA DURABILITÉ DE LA LOGISTIQUE. NOUS PRÉSENTONS QUELQUES-UNES DES PRINCIPALES FONCTIONNALITÉS :**

- Permettre la rédaction de factures douanières, de manifestes de marchandises au départ (MMP) et de manifestes de marchandises à l'arrivée (MMA) au format xml.
- Partager les documents susmentionnés entre les différents acteurs du port : agents en douane, expéditeurs de navires, mais aussi opérateurs de terminaux et opérateurs maritimes. Si le port n'est pas équipé d'un PCS, les documents susmentionnés peuvent toujours être produits au format xml par les systèmes de gestion des douanes et des transitaires, mais ils ne peuvent pas être partagés.

La plateforme dialoguera également avec les PCS des ports de la zone du programme en transférant les documents produits dans le port d'exportation du port d'exportation au port d'importation. Ainsi, les navires, les douanes et les transitaires du port d'importation pourront plus facilement produire les documents dont ils ont la charge. En effet, à l'heure actuelle, les PCS des différents ports ne communiquent pas efficacement entre eux.

La plateforme permettra également, dans les ports non équipés d'un PCS, le partage de documents entre les différentes parties opérant dans le port : transitaires de navires, agents en douane, transitaires de fret, mais aussi opérateurs de terminaux et transporteurs.



**INFORMANDO**  
DÉLATION

**Dove potrebbe andare il progetto? Verso quale futuro? Un fronte può essere la gestione dei flussi merci fisici, la piattaforma potrebbe essere migliorata fortemente se gli operatori fornissero in tempo reale le informazioni sul numero di slot-nave ancora disponibili (prenotabili) e consentissero la prenotazione direttamente mediante la piattaforma: come avviene già ora per il trasporto aereo passeggeri.**

Per quanto riguarda la gestione dei flussi documentali, un possibile sviluppo è l'estensione della piattaforma ai porti del Mediterraneo non europeo. La piattaforma studiata in Circumvectio Plus concerne i documenti relativi alle merci da e per l'Italia e la Francia. L'estensione al Mediterraneo non europeo consente di realizzare una piattaforma più generale, che sia in grado di gestire i documenti relativi alle merci da e per i Paesi non europei che si affacciano sul Mediterraneo, quindi Israele, Turchia, Libano, Siria, Egitto, Libia, Tunisia, Algeria e Marocco.

Infine, mentre i porti francesi, spagnoli, israeliani e i porti del Pireo e di Alessandria d'Egitto sono fortemente telematizzati, gli altri porti del Mediterraneo hanno un basso grado di telematizzazione, pertanto la possibilità di utilizzare la piattaforma di Circumvectio Plus come Port Community System può portare benefici molto rilevanti nella riduzione dei dwell time.

Où le projet pourrait-il aller ? Vers quel avenir ? La plateforme pourrait être grandement améliorée si les opérateurs fournissaient des informations en temps réel sur le nombre de créneaux horaires disponibles (réservables) et permettaient la réservation directement via la plateforme, comme c'est déjà le cas pour le transport aérien de passagers.

En ce qui concerne la gestion des flux de documents, un développement possible est l'extension de la plateforme aux ports méditerranéens non européens. La plateforme étudiée dans Circumvectio Plus concerne les documents relatifs aux marchandises en provenance et à destination de l'Italie et de la France. L'extension à la Méditerranée non européenne permet de créer une plateforme plus générale, capable de gérer les documents relatifs aux marchandises en provenance et à destination des pays non européens riverains de la Méditerranée, à savoir Israël, la Turquie, le Liban, la Syrie, l'Égypte, la Libye, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc.

Enfin, alors que les ports français, espagnols et israéliens, ainsi que les ports du Pirée et d'Alexandrie en Égypte sont fortement télématisés, les autres ports méditerranéens ont un faible degré de télématisation, de sorte que la possibilité d'utiliser la plateforme Circumvectio Plus en tant que système communautaire portuaire peut apporter des avantages très significatifs en termes de réduction des temps de séjour.



**RACCONTANDO**  
RÉCIT

**QUALCHE DOMANDA AL PROF. ALESSANDRO FARINA (UNIVERSITÀ DI PISA)**

Quali sono i principali risultati della ricerca sviluppata e della sua implementazione con il progetto Circumvectio Plus?

Il principale risultato del progetto Circumvectio Plus è senza dubbio la piattaforma CAMP (Cross-border Area Management Platform) per la gestione dei flussi merci fisici e documentali, progettata nel progetto Circumvectio e in corso di realizzazione nel progetto Circumvectio Plus.

Dal punto di vista dei flussi merci fisici, la piattaforma consentirà di visualizzare le alternative intermodali del trasporto stradale e i collegamenti marittimi verso le isole, relativamente all'area di Programma (Toscana, Liguria, PACA, Sardegna e Corsica).

Dal punto di vista dei flussi merci documentali, la piattaforma consentirà:

- Condividere i documenti associati ad una determinata spedizione o partita di merce, tra i diversi attori coinvolti nella spedizione (spedizioniere, mittente, destinatario, autotrasportatori, vettori marittimi, terminalisti, Agenzia delle Dogane). Sarà pertanto possibile trasmettere i documenti di export di una determinata spedizione dal porto di export al porto di import;
- Condividere i documenti relativi alle partite di merce imbarcate o sbarcate in un dato porto tra i diversi attori del porto stesso (spedizionieri doganali, spedizionieri nave, spedizionieri merce, terminalisti, vettori, agenzie marittime).

I documenti, infatti, saranno trasmessi soprattutto quelli doganali, e in particolare: bollette doganali (di import e di export), manifesti merce in partenza e in arrivo, polizza di carico, delivery order, fattura, documento di trasporto e documenti di origine (EUR1, EUR-MED e Form A).

La piattaforma gestirà non solo i flussi merci documentali aventi sia origine sia destinazione interni all'area di Programma, ma anche quelli aventi origine oppure destinazione esterna all'area di Programma. Infatti la piattaforma ha un'importanza limitata per spedizioni interne all'Europa non essendovi dogana, ma riveste invece un'importanza fondamentale per spedizioni ad esempio provenienti dagli Stati Uniti e con destinazione europea, o provenienti dall'Europa e con destinazione l'Estremo Oriente.

Un altro risultato auspicabile del progetto è che sia data adeguata disseminazione alla Piattaforma CAMP, affinché possa essere utilizzata da un elevato numero di operatori del settore.

Come pensate che la piattaforma possa migliorare l'efficienza del sistema riducendo tempi e migliorando i processi di lavoro?

La piattaforma CAMP è stata pensata appunto con lo scopo di migliorare l'efficienza delle spedizioni, soprattutto per quanto riguarda la gestione dei flussi documentali. La piattaforma, come già anticipato nella precedente risposta, riveste due ruoli fondamentali:

- trasferire i documenti di export relativi ad una data spedizione dal porto di export al porto di import;
- condividere i documenti, di export oppure di import, tra gli attori di un determinato porto: come fanno attualmente i Port Community Systems (PCS); d'altra parte solo pochi porti sono dotati di PCS.

La telematizzazione portuale, in particolare per quanto riguarda la digitalizzazione dei documenti doganali, ha consentito una fortissima riduzione dei dwell time, ossia i tempi di attraversamento dei porti: questi infatti erano molto elevati, soprattutto in import, in quanto la redazione dei documenti doganali di import è farraginoso e richiede un tempo molto elevato.

Nei porti italiani, prima della telematizzazione, i dwell time di import erano pari a 5-12 giorni e grazie alla telematizzazione sono stati ridotti a 3-6 giorni. Nei porti del cosiddetto "northern range" i dwell time di import si sono ridotti da 3-7 giorni prima della telematizzazione a 1-3 giorni dopo la telematizzazione. Questi dati mostrano chiaramente il forte beneficio derivante dall'utilizzo della piattaforma di Circumvectio Plus.

**QUELQUES QUESTIONS AU PROFESSEUR ALESSANDRO FARINA (UNIVERSITÉ DE PISE)**

Quels sont les principaux résultats de la recherche développée et de sa mise en œuvre dans le cadre du projet Circumvectio Plus ?

Le principal résultat du projet Circumvectio Plus est sans aucun doute la plateforme CAMP (Cross-border Area Management Platform) pour la gestion des flux physiques et documentaires de marchandises, qui a été conçue dans le cadre du projet Circumvectio et qui est actuellement mise en œuvre dans le cadre du projet Circumvectio Plus.

Du point de vue des flux physiques de marchandises, la plateforme permettra de visualiser les alternatives intermodales du transport routier et les connexions maritimes vers les îles, par rapport à la zone du Programme (Toscane, Ligurie, PACA, Sardaigne et Corse).

Du point de vue des flux documentaires de marchandises, la plateforme permettra :

- Partager les documents associés à un envoi ou à un lot de marchandises donné, entre les différents acteurs impliqués dans l'envoi (expéditeur, consignateur, destinataire, transporteurs routiers, transporteurs maritimes, opérateurs de terminaux, Agence des douanes). Il sera donc possible de transmettre les documents d'exportation d'un envoi donné du port d'exportation au port d'importation ;
- Partager des documents relatifs à des lots de marchandises embarqués ou débarqués dans un port donné entre les différents acteurs de ce port (agents en douane, expéditeurs de navires, transitaires, opérateurs de terminaux, transporteurs, agences maritimes).

Les documents partagés via la plateforme sont principalement des documents douaniers, et en particulier : des factures douanières (import et export), des manifestes de marchandises au départ et à l'arrivée, des connaissements, des bons de livraison, des factures, des documents de transport et des documents d'origine (EUR1, EUR-MED et Form A).

La plateforme gèrera non seulement les flux de documents de marchandises ayant une origine et une destination dans la zone du programme, mais aussi ceux ayant une origine ou une destination en dehors de la zone du programme. En fait, la plateforme n'a qu'une importance limitée pour les envois à l'intérieur de l'Europe puisqu'il n'y a pas de douane, mais elle est d'une importance fondamentale pour les envois provenant par exemple des États-Unis et ayant pour destination l'Europe, ou provenant de l'Europe et ayant pour destination l'Extrême-Orient.

Un autre résultat souhaitable du projet est la diffusion adéquate de la plateforme CAMP, afin qu'elle puisse être utilisée par un grand nombre d'opérateurs du secteur.

Comment pensez-vous que la plateforme peut améliorer l'efficacité du système en réduisant les délais et en améliorant les processus de travail ?

La plateforme CAMP a été conçue précisément dans le but d'améliorer l'efficacité du transport maritime, en particulier en ce qui concerne la gestion des flux de documents. La plateforme, comme nous l'avons déjà mentionné dans la réponse précédente, joue deux rôles fondamentaux :

- transférer les documents d'exportation relatifs à une expédition donnée du port d'exportation au port d'importation ;
- partager des documents, d'exportation ou d'importation, entre les acteurs d'un port donné : comme le font actuellement les Port Community Systems (PCS) ; par ailleurs, seuls quelques ports sont équipés de PCS.

La telematization portuaire, notamment en ce qui concerne la numérisation des documents douaniers, a permis une très forte réduction des "dwell times", c'est-à-dire des temps de transit portuaire : ceux-ci étaient très élevés, surtout à l'importation, car la rédaction des documents douaniers à l'importation est lourde et longue.

Dans les ports italiens, avant la télématisation, les délais d'attente à l'importation étaient de 5 à 12 jours ; grâce à la télématisation, ils ont été ramenés à 3 ou 6 jours. Dans les ports de la "zone nord", les délais d'importation sont passés de 3-7 jours avant la télématisation à 1-3 jours après la télématisation. Ces données montrent clairement les avantages de l'utilisation de la plateforme Circumvectio et Circumvectio Plus.