

ITALIA BANCHINA DEL MEDITERRANEO



di **FABIO PIANELLI**

*Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti.
Un modello per innalzare i livelli di competitività e rafforzare i controlli delle spedizioni*

La logistica rappresenta una componente essenziale nel complesso mondo del commercio globale e le attività economiche risentono immediatamente di qualunque sua disfunzione. Le merci devono essere movimentate il più velocemente possibile e proprio questa richiesta "disperata" di velocità comporta la continua evoluzione della logistica alla ricerca di soluzioni che possano renderla maggiormente

adeguata alle esigenze del mercato internazionale. Per ovvie ragioni geografiche i nostri porti rappresentano il principale "gate" di ingresso e di uscita delle merci e sono caratterizzati da una carenza di spazio per lo stazionamento o stoccaggio delle merci prima della loro uscita. Il commercio marittimo è destinato a crescere nei prossimi anni, pertanto la rapidità sarà l'elemento discriminante per gli operatori del settore nella scelta strategi-

ca di un porto piuttosto che di un altro. I porti, per sostenere i livelli di competitività, dovranno affidarsi sempre di più alla digitalizzazione e innovazione tecnologica.

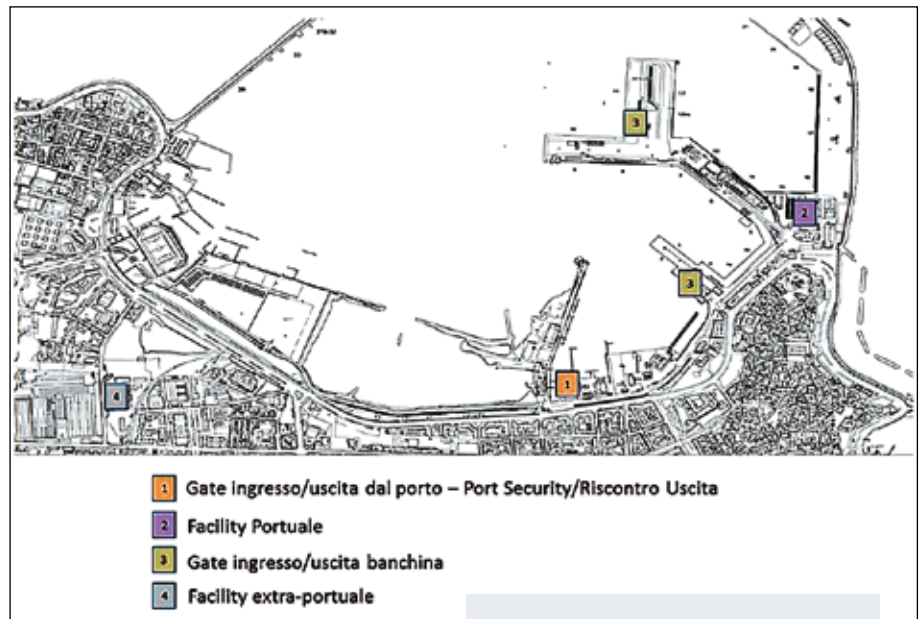
La digitalizzazione dei porti si inserisce in questo contesto, per ridurre al minimo le inefficienze nello sdoganamento e dare una risposta efficace a quei propositi di innovazione e rapidità di movimentazione auspicati dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Il modello, concepito per essere il più generale possibile, deve confrontarsi con realtà portuali oggettivamente molto diverse tra loro. Lo schema progettuale, pertanto, è stato declinato con la flessibilità necessaria per essere personalizzato alle diverse realtà operative.

SCHEMA DEI NODI NEL PORTO DI BARI

Gli elementi chiave del tracciamento logistico nei porti sono i "nodi" (punti di partenza/arrivo) e i "flussi". Il tracciamento logistico è il monitoraggio delle merci attraverso i nodi identificati lungo un percorso stabilito all'interno del porto. Tale monitoraggio è possibile mettendo a fattor comune le informazioni sulle merci e le informazioni sul vettore delle merci.

Cosa ha portato fattivamente questa digitalizzazione? I porti implementati hanno evidenziato un tangibile incremento nella velocità di movimentazione delle merci, decongestionando il traffico sia all'interno che ai varchi. In aggiunta l'introduzione di appositi percorsi monitorati per i TIR ha comportato un risparmio complessivo nei tragitti anche di 11.000 km (in 2 mesi), con benefici sia in termini di costi operativi che di impatto ambientale. Alcuni porti, infine, hanno evidenziato delle anomalie fraudolente negli spostamenti dei mezzi con il fine di evitare i controlli doganali o il pagamento dei tributi dovuti. L'introduzione di questo modello ha coniugato con successo tutte le richieste in campo, infatti, da un lato, assicura un'adeguata velocità di movimentazione delle merci,



dall'altro, consente un monitoraggio e controllo accurati delle spedizioni alle Autorità preposte, con particolare riferimento ai funzionari doganali e ai militari della Guardia di Finanza che presidiano i varchi portuali. L'obiettivo ultimo è quello di rendere i porti nazionali attrattivi e competitivi rispetto agli ingenti traffici marittimi provenienti dalle rotte del Medio-Estremo Oriente e di far sì che l'Italia possa ritenersi a pieno titolo, e non solo per la sua naturale collocazione geografica, la banchina del Mediterraneo. ■

Gli elementi chiave del tracciamento logistico nei porti sono i "nodi" (punti di partenza/arrivo) e i "flussi". Il tracciamento logistico è il monitoraggio delle merci attraverso i nodi identificati lungo un percorso stabilito all'interno del porto

