

**1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica  
Lo stato di attuazione del Piano Nazionale Strategico**

**Terminal Crociere – Porto di Bari  
27 aprile 2016**

**Cartella stampa**

***Sommario***

1. Introduzione
2. “Il contesto europeo: Reti Transeuropee e strategie Euromediterranee”  
On. Antonio Cancian, Presidente e AD RAM S.p.A.
3. “Le misure adottate per la competitività del Sistema Mare”: schede interventi
  - a. *Ferrobonus e Marebonus*  
Francesco Benevolo, Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari RAM S.p.A.
  - b. *“Ultimo miglio ferroviario”*  
Ing. Maurizio Gentile, Amministratore Delegato RFI – Gruppo FS
  - c. *“Sportello Unico Doganale dei Controlli e Corridoi Doganali”*  
Giuseppe Peleggi, Direttore Agenzia delle Dogane e dei Monopoli
  - d. *“Semplificazioni della normativa per escavi e dragaggi”*  
On. Silvia Velo, Sottosegretario di Stato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
  - e. *“Nuovo Regolamento delle Concessioni Demaniali”*  
Prof. Avv. Stefano Zunarelli, Esperto della Struttura tecnica di Missione

## **Introduzione**

Il “**1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Lo stato di attuazione del Piano Nazionale Strategico**” è la prima occasione per tracciare lo stato dell’arte della fase attuativa del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, presentato dal **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio** e adottato dal Consiglio dei Ministri poco meno di un anno fa.

### **I documenti programmatici nazionali**

I documenti programmatici fondamentali in materia di infrastrutture, trasporti e logistica sono:

- **Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica**, approvato dal Consiglio dei Ministri su proposta dal Ministro Delrio che, oltre a dedicare numerosi paragrafi alla fotografia della situazione attuale e alle potenzialità del sistema logistico del Sud Italia, delinea all’Obiettivo 4 “Misure per incentivare l’integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche” delle attività concrete in materia di istituzione delle suddette ALI, di promozione di Accordi di partenariato di filiera tra sistemi portuali e di misure per l’incentivazione della localizzazione di attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali e nelle ALI del Mezzogiorno;
- **Il Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020**, gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che attraverso il co-stanziamiento di importanti risorse nazionali ed europee disegna una governance innovativa e partecipata, le 5 Aree Logistiche Integrate (Quadrante sud orientale della Sicilia, Quadrante occidentale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema pugliese, Sistema campano), quali elementi centrali della programmazione degli interventi infrastrutturali comprendenti porti, eventuali retroporti e piattaforme logistiche e le rispettive connessioni ai corridoi TEN-T;
- **Il Masterplan del Mezzogiorno**, presentato dal Governo nel novembre 2015, documento strategico teso a elaborare priorità, logiche, politiche e strumenti operativi per lo sviluppo economico-imprenditoriale e sociale-civico del Mezzogiorno e che si declinerà in 16 specifici Patti territoriali – 8 con le Città Metropolitane del Sud Italia (Napoli, Bari, Taranto, Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo, Cagliari) e 8 con le Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna) – attraverso l’utilizzo coordinato delle risorse a disposizione del PON Infrastrutture e Reti, dei POR regionali e del Fondo Sviluppo e Coesione. Prevede nello specifico ambito delle infrastrutture, un fitto programma di investimenti su banda ultralarga, sistema ferroviario (AV su asse adriatico e tirrenico e sulla Napoli-Bari-Taranto, ammodernamento rete ferroviaria in Sicilia e Sardegna), porti e aeroporti. Tale quadro sarà completato dai grandi programmi di investimento delle società a partecipazione pubblica ENEL, ENI, FINCANTIERI, FINMECCANICA, etc.

**On. Ing. Antonio Cancian, Presidente e Ad Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.  
"Il contesto europeo: Reti Transeuropee e strategie Euromediterranee"**

Antonio **Cancian**, ingegnere, da settembre 2014 è Presidente e Amministratore Delegato di Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., società che ha deciso di rilanciare attraverso una strategia che guarda all'Europa e alle grandi opportunità che essa può offrire nel settore della portualità e della logistica.

**La società e i suoi obiettivi**

Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM) nasce nel 2004 con lo scopo di realizzare il Programma nazionale delle "Autostrade del Mare" all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS). RAM, società *in house* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il cui capitale è interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, opera con l'obiettivo principale di sviluppare le reti di trasporto marittime e valorizzare l'apporto strategico che esse sono in grado di fornire al sistema di collegamenti dell'area Euromediterranea e alla catena logistica *door to door*.

RAM S.p.A., nella veste di organismo *in house*, collabora con il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** nella pianificazione e nel coordinamento degli interventi in attuazione del programma "Autostrade del Mare", assicurando competenze specialistiche e snellezza operativa anche per:

- mappatura e individuazione delle risorse finanziarie disponibili da destinare a iniziative e progetti nazionali ed europei;
- elaborare analisi, studi e Master Plan relativamente agli adeguamenti funzionali e di servizio utili a migliorare l'accessibilità terrestre e marittima dei porti;
- ricercare potenziali partner finanziari (pubblici e privati) e/o imprenditoriali per la realizzazione dei progetti;
- la gestione degli incentivi a favore dell'intermodalità;
- favorire lo sviluppo di nuovi accordi bilaterali/multilaterali tra l'Italia e i Paesi partner del Mediterraneo.

**Il Contesto di riferimento**

Il sistema trasportistico-infrastrutturale italiano, considerata la ritrovata centralità del Mediterraneo quale area strategica per la connessione tra le reti TEN-T e le TMN-T, per lo sviluppo dei traffici internazionali (a seguito del raddoppio del Canale di Suez) e nel quale l'Italia deve assumere un ruolo predominante, ha come pilastri:

- la programmazione europea, incentrata sulla realizzazione della Rete TEN-T e sulla politica dei corridoi europei e delle priorità orizzontali (l'Italia è interessata da 4 dei 9 corridoi);
- la legislazione e programmazione nazionale, incentrata nell'ambito portuale-logistico nel PSNPL.

In tale quadro programmatico, le proposte progettuali, per essere sostenibili dal punto di vista tecnico-economico-sociale-ambientale, devono rispondere alla sfida delle c.d. 3 i:

- **l'intermodalità:** intesa come sviluppo di un modello moderno ed efficiente che integri le diverse modalità di trasporto (mare, ferro, fiume, strada)
- **l'interconnettività:** collegamenti ultimo miglio infra-strutturali tesi a collegare i corridoi ed i nodi e gli assi;
- **l'integrazione (progettuale e finanziaria):** in termini progettuali intesa come convergenza tra reti di trasporto, energetiche e di telecomunicazione e integrazione finanziaria ovvero il matching e il blending tra le diverse opportunità di finanziamento

### **Il ruolo di RAM S.p.A.**

In questo contesto, RAM S.p.A. assume il ruolo di:

- **Braccio operativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, per:
  - o l'attuazione del quadro legislativo, normativo e programmatico nazionale;
  - o la gestione degli incentivi per la promozione dell'intermodalità (Ecobonus-Marebonus-Ferrobonus);
  - o la progettazione e la realizzazione di proposte nazionali su fondi europei (8 progetti sono già stati approvati e godono di finanziamenti del valore complessivo di 160 milioni di euro nell'ambito dei fondi europei CEF e 27 progetti sono stati presentati e sono attualmente in corso di valutazione, nell'ambito di fondi CEF o altri fondi europei - Horizon 2020, LIFE, ERSAMUS+, programmi di cooperazione territoriale, etc....;
  - o la promozione del sistema nazionale in ambito multilaterale (Eusair, SPC, UfM, etc....).
  
- **Advisor e/o partner per lo sviluppo di progetti e iniziative a valere su programmi europei, nazionali e/o regionali, anche attraverso la costruzione di schemi di Public Private Partnership (PPP)**, valorizzando le istanze provenienti dal territorio.

### **Dopo il Forum: la proposta di RAM S.p.A.**

RAM S.p.A. può farsi promotrice di un tavolo di lavoro che raduni operatori privati, enti locali e pubblici per mettere in comune progettualità e proposte per incrementare la competitività del sistema logistico-portuale italiano puntando su:

- la realizzazione e lo sviluppo delle interconnessioni ferroviarie da/per i porti italiani;
- la promozione di aree logistiche integrate/quadranti logistici in grado di unire offerta-domanda di servizi logistici con uno sguardo verso i rispettivi mercati di riferimento;
- la semplificazione degli oneri burocratici ed amministrativi;
- la realizzazione di **'Smart Cities portuali'**, in cui la tecnologia sia fattore abilitante dell'efficienza del sistema.

La collaborazione fra i protagonisti del settore avrà gli obiettivi di:

- rendere il sistema portuale italiano hub dell'Europa e del Mediterraneo
- fare della Risorsa Mare l'elemento strategico più rilevante per la crescita del nostro Paese.

**Relatore: Francesco Benevolo, Direttore Operativo e  
Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari RAM S.p.A.**

### ***Ferrobonus e Marebonus***

Francesco **Benevolo**, Direttore di RAM, è docente di Economia dei Trasporti e delle Infrastrutture presso l'Università Europea di Roma, membro del Digital Transport and Logistics Forum e del Gruppo tecnico sul trasporto merci dell'AIPCR. Svolge attività divulgativa e didattica in materia di logistica e trasporti sia in Italia che all'estero.

#### **Scheda intervento**

Il sistema della logistica italiano risulta fortemente caratterizzato dal prevalente utilizzo della modalità stradale rispetto alle modalità di trasporto più eco-sostenibili quali la ferrovia e le vie del mare. Recenti dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti confermano come il trasporto stradale in Italia sia utilizzato per il trasporto del 56,5% della merce, a fronte di una media europea del 45%.

Tale squilibrio modale comporta per il sistema della mobilità del Paese ingenti costi diretti e indiretti (incidentalità, congestione, inquinamento acustico e atmosferico, etc.). Dal solo punto di vista ambientale, secondo un recentissimo studio svolto da Price Waterhouse Coopers per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal confronto fra i costi esterni delle modalità di trasporto si evidenzia che il trasporto stradale ha un costo esterno fino a 17 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e oltre 8 volte maggiore rispetto al trasporto marittimo.

#### **Il PNS per lo sviluppo dell'intermodalità**

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica approvato dal Governo nel mese di agosto 2015 rappresenta anche una programmatica risposta a questa criticità, ponendosi, tra gli altri, l'obiettivo di perseguire una strategia di potenziamento degli hub logistici e portuali volta a riequilibrare le scelte intermodali di trasporto di tutto il sistema della catena logistica. A tal fine, nel Piano sono state specificamente previste azioni per lo sviluppo dell'intermodalità strada-mare e strada-ferro.

Con la Legge di Stabilità 2016, per dare concreta attuazione a questa visione strategica, sono state stanziare risorse finanziarie per il "Marebonus" ed il "Ferrobonus", ossia incentivi destinati al potenziamento della catena logistica collegata, rispettivamente, all'utilizzo delle Autostrade del Mare e della ferrovia per trasportare le merci.

#### **Le misure: Marebonus e Ferrobonus**

Per quanto attiene al "Marebonus" sono stati stanziati in totale 138,4 milioni di Euro per il triennio 2016- 2018 (45,4 milioni per il 2016, 44,1 milioni per il 2017 e 48,9 milioni per il 2018). L'incentivo per il trasporto combinato strada-rotaia potrà invece contare su 20 milioni di Euro all'anno per il triennio 2016-2018. Il testo prevede che, sempre per il combinato

strada-rotaia, si possa destinare una parte delle risorse che sono già state stanziare dalla Legge di Stabilità 2015 per l'autotrasporto.

Entrambi questi incentivi si pongono come meccanismi per lo sviluppo ed il rafforzamento dell'intermodalità intesa come volano per il sistema logistico ed operano sinergicamente incentivando l'uso di modi di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili, potenziando la catena logistica, garantendo maggiore accesso ai servizi intermodali ed una riduzione dei costi di esercizio per operatori ed utenti finali, andando così a ridurre sensibilmente i costi sociali e le esternalità connesse con l'utilizzo del trasporto stradale.

### **I risultati attesi dal Marebonus**

Dal punto di vista operativo, il Marebonus è finalizzato a favorire l'istituzione di nuovi servizi di trasporto marittimo per le Autostrade del Mare o il miglioramento di quelli esistenti su rotte in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo, attraverso un incentivo rivolto alle imprese armatrici che poi dovranno ribaltare un'ampia parte di tale incentivo agli autotrasportatori e, in generale, agli utilizzatori finali delle navi.

Per quanto riguarda i risultati attesi con il Marebonus, secondo una prudenziale previsione si potrà ottenere annualmente un risparmio di esternalità superiore a 260 milioni di Euro, sottraendo ogni anno dalla rete stradale unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion, pari a quasi 650 milioni di veicoli/km trasportati, con uno sviluppo complessivo di oltre 16 milioni di metri lineari di stiva disponibile per servizi marittimi utilizzabili per il trasporto merci.

### **I risultati attesi dal Ferrobonus**

Il Ferrobonus è invece finalizzato allo spostamento del traffico delle merci dalla rete stradale a quella ferroviaria, stimolando l'uso del trasporto intermodale e del trasporto trasbordato da e verso nodi logistici ed interporti italiani, attraverso un incentivo rivolto alle imprese committenti di servizi ferroviari ed agli operatori multimodali ferroviari.

Per quanto concerne, invece, il Ferrobonus, si ha come obiettivo una significativa riduzione dei mezzi pesanti su strada, per ottenere un risparmio per la collettività in termini di esternalità, tenendo presente che oggi sull'intero territorio nazionale i costi esterni evitati dal trasporto ferroviario di merci sono pari a circa 680 milioni di Euro all'anno.

La RAM ha supportato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella stesura delle bozze dei Decreti Interministeriali da emanare nonché per l'elaborazione dei documenti di accompagnamento per la notifica ufficiale alla Commissione Europea nell'alveo della Comunicazione sui trasporti marittimi COM C(2004) 43 (Marebonus) e della Comunicazione sugli aiuti di stato alle imprese ferroviarie COM C(2008) 184 (Ferrobonus).

Tali azioni, unitamente a tutte le altre iniziative assunte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per quanto previsto dal citato Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica, rappresentano un concreto impulso per aumentare l'integrazione e la sostenibilità della filiera logistica ferro-mare-strada e riposizionare così su livelli più competitivi l'intero sistema logistico italiano.

**Relatore: Ing. Maurizio Gentile, Amministratore Delegato RFI – Gruppo FS**

***“Ultimo miglio ferroviario”***

Maurizio Gentile, laureato in Ingegneria Civile Idraulica a Roma, è amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana dal 24 luglio 2014, dopo essere entrato in Ferrovie dello Stato Italiane nel 1982.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) è una società per azioni partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane, la più importante società operante nel trasporto ferroviario italiano, con funzioni di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. RFI gestisce una rete di oltre 8000 km, compresa l'Alta Velocità.

**Scheda intervento**

**Obiettivo**

Incremento della competitività del vettore ferroviario per i trasporti terrestri da/per i porti, attraverso una riduzione dei tempi e dei costi di ultimo miglio e l'incremento dell'efficienza del trasporto ferroviario delle merci lungo i principali corridoi europei.

**Cosa contiene**

***(Quali gli interventi previsti per il raggiungimento degli obiettivi)***

Tutti gli interventi, a oggi finanziati, di natura organizzativa, infrastrutturale e tecnologica che costituiscono il Piano Commerciale del Gestore per il potenziamento dei porti e dei corridoi merci. Tali interventi sono ricompresi nel Contratto di Programma vigente tra Gestore dell'Infrastruttura e Ministero dei Trasporti.

Nello specifico gli interventi riguardano:

1. upgrade delle infrastrutture di ultimo miglio;
2. upgrade prestazionale per il traffico merci dei principali corridoi (sagoma P/C80 per semirimorchi ed autostrada viaggiante, modulo per treni lunghi fino a 750m, peso assiale D4 pari a 22,5 tonnellate per asse);
3. sostegno di misure di supporto in cui RFI non è direttamente coinvolta (manovra unica, fast corridor ferroviari, sviluppo RFC)

**Come funziona**

Il Gestore dell'Infrastruttura individua gli interventi attraverso la ricognizione delle esigenze dei diversi Stakeholder e a valle di una valutazione di performance dell'investimento.

Per quanto riguarda il punto 1: progettazione e realizzazione, attraverso le strutture territoriali di RFI competenti, di progetti di investimento sulle stazioni di riferimento del porto (es: Genova Campasso, Trieste Campo Marzio, Ancona...) che riguardano in generale interventi al piano di stazione per l'incremento della capacità di arrivo/partenza treni e

l'adeguamento agli standard internazionali (ove possibile 750m), nonché interventi tecnologici con apparati per la gestione centralizzata degli scambi.

Per quanto riguarda il punto 2: progettazione e realizzazione per fasi, e compatibilmente con il mantenimento della continuità del servizio sui collegamenti interessati, degli interventi di adeguamento delle linee di accesso attraverso progetti affidati alle direzioni territoriali di RFI competenti. Si tratta in particolare di adeguamento del profilo limite di alcune gallerie e manufatti per il conseguimento del profilo a 4m idoneo al transito dell'autostrada viaggiante e dell'allungamento di alcuni binari di stazione, in località specificatamente individuate, per consentire il transito di treni fino a 750m.

### **Strumento utilizzato per attuarla**

Dialogo con Stakeholder, nello specifico MIT, Autorità Portuali, armatori e MTO, Imprese Ferroviarie.

Piano Commerciale del Gestore Infrastruttura

Contratto di Programma MIT-RFI

Per quanto riguarda gli interventi del punto 1. e punto 2, lo strumento di attuazione è un programma di investimenti finanziato nell'ambito del Contratto di Programma vigente (aggiornamento 2015) fra RFI e MIT. Il programma che complessivamente ammonta a circa 1,5 miliardi di interventi "leggeri" è finanziato per circa il 60%.

### **Stato di attuazione (in percentuale) e se mancano dei passaggi quando sarà al 100%**

Al termine dell'attuazione degli interventi inseriti nel Piano Commerciale 2016-2020 avremo:

Adeguamento a sagoma P/C80 sui Core Corridor: 60% (scenario attuale 28%);

Adeguamento a modulo 750/650 metri sui Core Corridor: 60% (scenario attuale 10%);

Adeguamento a peso assiale D4 sui Core Corridor: 90% (scenario attuale 85%).

Ipotizzando un trend di finanziamenti costante, è prevedibile un completamento degli interventi prestazionali sui Core Corridors al 2030, in linea con le Direttive Europee.

Gli interventi riconducibili ai punti 1. e 2. che appartengono alla fase prioritaria finanziata sono circa al 20% di attuazione (in termini di contabilizzazioni al 2015 sul totale finanziato).

### **Risultati oggettivi già raggiunti – opere sbloccate – risorse smobilitate**

Nel recente passato sono stati già attivati i seguenti interventi:

Sagoma PC80 Bologna – Pescara;

Sagoma PC80 Corridoio Mediterraneo;

Sagoma PC80 per ingresso al porto di Ravenna;

Nuovo Terminal di Livorno Darsena.

Per quanto riguarda i Corridoi Merci, nel Contratto di Programma vigente sono programmati





interventi per oltre 600 milioni di euro (escluse le grandi opere); nell'aggiornamento 2015 del CdP sono previsti ulteriori finanziamenti per oltre 260 milioni di euro da investire direttamente nell'aumento prestazionale dei Corridoi Merci, dei Porti e dei Terminali; nell'aggiornamento 2016 del CdP, in corso di perfezionamento, sono previsti ulteriori finanziamenti per i Corridoi Merci che superano i 300 milioni di euro.

**Relatore: Giuseppe Peleggi, Direttore Agenzia delle Dogane e dei Monopoli**

***“Sportello Unico Doganale dei Controlli e Corridoi Doganali”***

Giuseppe **Peleggi**, economista, è Direttore dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli dal febbraio 2008, dopo esservi entrato nel 2001 ricoprendo, fra le altre, la posizione di Direttore dell’Ufficio Antifrode Centrale. L’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) è una delle tre agenzie fiscali, insieme all’Agenzia del Demanio e all’Agenzia delle Entrate, che svolgono le attività tecnico operative prima di competenza del Ministero delle Finanze.

**Scheda intervento**

**Obiettivo**

Tramite interventi sul breve periodo e a costi contenuti, individuare e ridurre le inefficienze nella movimentazione multimodale delle merci, in modo da reinserire la “Banchina Italia” in modo concorrenziale nella rete transeuropea e attrarre traffico commerciale in misura corrispondente alle potenzialità del Paese.

**Cosa contiene**

L’Agenzia delle dogane e dei monopoli, prima di altre dogane europee, ha compreso che era necessario investire nei processi di informatizzazione delle procedure. La digitalizzazione delle dichiarazioni di import/export, l’acquisizione telematica dei manifesti merce in arrivo/partenza hanno consentito di creare banche dati sui quali effettuare un’analisi dei rischi riducendo il numero dei controlli e aumentando la capacità di selettività e deterrenza.

L’offerta di servizi digitali si sviluppa in coerenza con quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 in materia di corridoi TEN-T, che impone la soppressione degli ostacoli amministrativi e tecnici all’interoperabilità della rete logistica.

I servizi si basano su infrastrutture immateriali che realizzano l’interoperabilità tra le piattaforme di monitoraggio nazionali (autotrasporto, nave, ferrovia) e il sistema informativo doganale, con l’obiettivo di raggiungere la completa digitalizzazione della *supply chain* (tracciabilità della merce inoltrata nella catena logistica multimodale).

Di fatto, l’Agenzia svolge da anni un ruolo proattivo di apripista per la realizzazione della dogana elettronica paneuropea anticipando a livello nazionale la realizzazione di innovazioni tecnologico/procedurali riconducibili ai piani di sviluppo di lungo periodo previsti dalla DG Taxud della Commissione U.E.

**Come funziona**

*Sportello unico doganale e dei controlli*

Dopo aver ultimato l’informatizzazione delle proprie procedure, l’Agenzia ha assunto il ruolo

di coordinatore nell'ambito dello Sportello Unico Doganale. In ragione dei risultati conseguiti la riforma della portualità, attualmente in discussione al Parlamento, ha previsto poi l'attuazione dello "Sportello Unico Doganale e dei Controlli" allo scopo di favorire il recupero della competitività degli scali nazionali, velocizzando il processo di sdoganamento, riducendone i costi per gli operatori e offrendo strumenti per il monitoraggio delle fasi del processo logistico.

### *Corridoi doganali*

Le semplificazioni introdotte con la procedura dei "fast corridor" utilizzando nuove tecnologie abilitanti (Radio Frequency Identification, Global Positioning System, Optical Character Recognition) e declinando il paradigma IoT (Internet of Things) 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.

Le aziende importatrici beneficiano così sia di una drastica riduzione dei tempi di sdoganamento, sia di una completa tracciabilità delle merci in arrivo, che consente loro di ottimizzare il ciclo aziendale integrando gli adempimenti doganali con le proprie procedure logistiche.

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.

### *Pre-clearing*

Grazie alla completa digitalizzazione dei cargo manifest, raggiunta da diversi anni, e avvalendosi del sistema di monitoraggio della piattaforma del traffico navale, è stato attuato in collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, lo sdoganamento in mare (*pre-clearing*).

Analogamente a quanto appena detto per i *fast corridors* anche il ricorso al *pre-clearing* agevola di molto la velocizzazione dei traffici commerciali, consentendo che le dichiarazioni di importazione possano essere trasmesse mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali a bordo di navi provenienti dall'estero, in modo che la dogana possa 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.

### **Strumento utilizzato per attuarla**

L'Agenzia partecipa a numerosi progetti europei che afferiscono ai programmi TEN-T, CEF e

7°FP, HORIZON 2020 orientati a individuare nuove procedure a sostegno della digitalizzazione della *supply chain*. In questo ambito si collocano le semplificazioni rese operative a livello nazionale (Sdoganamento in mare, Fast corridor, e-manifest, Sportello unico doganale) che, va sottolineato, sono presenti solo come indirizzi evolutivi nel quadro normativo doganale dell'UE.

Il PSNPL, inoltre prevede come azioni specifiche:

- Il completamento dello Sportello Unico doganale e dei Controlli;
- La digitalizzazione della catena logistica;
- Lo sviluppo dei corridoi ferroviari

Infine il Programma operativo nazionale "Infrastrutture e reti 2014-2020" indica come priorità di investimento:

c) *Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, UIRNet, Port Community System), in un'ottica di single window/one stop shop* ).

Con tale misura il PON intende sostenere come strategia prioritaria l'implementazione e lo sviluppo dello Sportello Unico Doganale, nell'ottica della creazione di una *Single Window* nazionale, attraverso un mix di interventi sinergici realizzati da diversi Enti. La dotazione finanziaria PON relativa allo sviluppo dello Sportello Unico Doganale sarà pari a circa 63 milioni di euro.

## **Stato di attuazione**

### *Sportello unico doganale*

Lo Sportello Unico Doganale è operativo dal 2008 con il Ministero dello Sviluppo Economico per i titoli AGRIM e AGREX, e devono essere intraprese azioni per giungere al completamento dell'interoperabilità per i restanti certificati prodromici di competenza di tale Ministero.

Sono state predisposte le procedure per attivare l'interoperabilità con il Ministero degli Affari Esteri per le licenze per l'importazione/esportazione dei materiali di armamento; occorre la formalizzazione del protocollo d'intesa.

Nel 2013 è stata attivata l'interoperabilità con il Ministero della Salute, estesa progressivamente su tutto il territorio nazionale. Il Ministero della Salute ha competenza per circa l'80% dei certificati/nulla osta necessari allo sdoganamento, pertanto sono state risolte gran parte delle criticità rilevate dagli operatori economici e ridotti tempi e costi di sdoganamento. Rimane ancora da attivare l'interoperabilità per i certificati prodromici rilasciati da tale Ministero.

È attivo un tavolo di lavoro con il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali ed

è stata sviluppata dall'Agenzia un'applicazione centralizzata per i controlli fitosanitari di competenza MIPAAF, non ancora rilasciata agli uffici territoriali dei Servizi Fitosanitari Regionali.

Nell'ambito dei tavoli di lavoro attivati con Agecontrol S.p.A. e Corpo Forestale dello Stato è stata avviata un'analisi dei certificati di loro competenza e dei processi AS - IS.

Sono stati attivati i tavoli di lavoro con Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dell'Interno, dai quali si è ancora in attesa della documentazione richiesta per l'analisi dei processi (nota prot. n. 126013/RU del 6 novembre 2013 e nota prot. n. 146045/RU del 20/12/2013).

Infine occorre attivare l'interoperabilità con enti che intervengono nel processo di sdoganamento e che rilasciano un numero di certificati poco rilevante (UNIONCAMERE, Istituto Nazionale per le Conserve Alimentari, Ente Nazionale Risi e Industria Essenze Reggio Calabria).

L'Agenzia ha inoltre sviluppato una nuova piattaforma, AIDA Servizi per l'Interoperabilità, che offre nuovi servizi agli utenti rendendo possibile la consultazione interattiva delle dichiarazioni doganali, del loro ciclo di vita e dello stato dei certificati contestuali a sostegno della dichiarazione per i quali è attiva l'interoperabilità tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'amministrazione competente per il rilascio.

*Lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli è un'evoluzione dell'attuale sportello.*

Lo schema di D.lgs approvato dal Consiglio dei Ministri il 20 gennaio 2016 ( art.18) ha istituito lo Sportello Unico per i controlli cui sono attribuiti tutti i controlli relativi agli adempimenti connessi all'entrata e uscita delle merci nel territorio nazionale, consentendo il coordinamento degli oltre 130 procedimenti amministrativi che attengono a controlli e autorizzazioni sull'intero ciclo merci.

#### *Corridoi doganali*

- 5 corridoi su gomma con destinazione magazzini di Ikea in Piacenza e origine
  - Porto di Genova (2 corridoi)
  - Voltri (1 corridoio)
  - Porto La Spezia (2 corridoi)movimentati 272 container.
- 2 corridoi su gomma con origine porto di Livorno e destinazione l'interporto di Livorno  
movimentati dal 15/10/2015 ad oggi 197 container.
- 1 corridoio su gomma origine Porto di Ravenna e destinazione Interporto di Bologna  
movimentati 29 container.
- 1 corridoio su gomma da La Spezia a Parma in fase di attivazione.

- 1 Corridoio via ferro Porto La Spezia - Melzo, attivo dal 26 giugno 2015, che con 56 viaggi/treno ha movimentato 334 container.
- 3 Corridoi via ferro Porto di Genova (Voltri) – Rivalta Scrivia movimentati 791 container.
- 1 corridoio via ferro da La Spezia a Parma e 1 da La Spezia a Padova in fase di attivazione;
- 2 corridoi intermodali con destinazione Piacenza e origine Porto di Genova e di La Spezia con nodi intermodali Rivalta e Melzo. Attivato il corridoio La Spezia- Piacenza il 15/03/2016 con 1 solo viaggio.

I corridoi su gomma coprono tratte per 1298 KM. Totale container movimentati 387.

I corridoi su ferro coprono tratte per 100 KM. Totale container movimentati 1125.

I corridoi intermodali coprono 500 km.

#### *Pre-clearing*

Attivo in 17 porti, dal febbraio 2014 ad oggi oltre 3.500 navi hanno utilizzato la procedura di sdoganamento in mare.

Il progetto permette, grazie alle procedure realizzate dall’Agenzia e al monitoraggio della nave da parte della Capitaneria di porto, di anticipare la presentazione del Manifesto e pertanto della dichiarazione di introduzione delle merci in temporanea custodia e della successiva dichiarazione doganale. A seguito dell’esito del circuito doganale di controllo, l’operatore economico organizza la logistica portuale prima dell’arrivo della merce per movimentare le merci verso le aree destinate agli eventuali controlli o verso i *dry port* per il tramite dei *fast corridor* o verso la destinazione prestabilita in base al regime doganale richiesto per la merce in sbarco.

#### **Risultati oggettivi già raggiunti – opere sbloccate – risorse smobilitate**

*Sportello Unico Doganale dei Controlli:*

- velocizzazione del processo di sdoganamento
- riduzione dei costi per gli operatori
- offerta di strumenti per il monitoraggio delle fasi del processo logistico

#### *Fast corridor*

Per le aziende importatrici:

- riduzione dei tempi
- ottimizzazione del ciclo aziendale

Per amministrazione doganale e altri organi di controllo:

- riduzione dei costi di gestione

#### *Pre clearing o “sdoganamento in mare”*

Per le aziende importatrici:

- riduzione dei tempi

- ottimizzazione del ciclo aziendale

Per amministrazione doganale e altri organi di controllo:

- riduzione dei tempi di permanenza dei contenitori in porto
- riduzione dei costi
- tempestiva pianificazione della logistica, a vantaggio di una maggiore intermodalità

**Relatore: Stefano Zunarelli, Esperto della Struttura tecnica di Missione  
Professore di diritto dei trasporti e della navigazione, Università di Bologna**

***“Nuovo Regolamento delle Concessioni Demaniali”***

Stefano **Zunarelli**, esperto di diritto dei trasporti, aeronautico e marittimo ha fondato lo studio legale Zunarelli e Associati nel 1986, ed è stato docente presso l'Università di Bologna e in diverse università straniere. Ha avuto un ruolo attivo nel processo di lavoro sulla normativa italiana in tema di trasporti, con l'incarico di consulente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e in qualità di consulente di diversi governi regionali e locali.

**Scheda intervento**

**Obiettivo del nuovo Regolamento**

Dare agli operatori del settore marittimo e portuale un quadro normativo di riferimento preciso, in linea con i principi europei (per esempio in materia di pubblicità della domanda di concessione demaniale) e idoneo a creare le condizioni per la realizzazione degli investimenti necessari.

Il Regolamento di attuazione dell'art. 18 della Legge n. 84/1994, pur collocandosi all'interno degli schemi previsti dal codice della navigazione, realizza un più stretto coordinamento con i principi della disciplina in materia di contratti pubblici.

**Come funziona**

Per l'aspirante concessionario prevede l'obbligo di presentare:

- piano economico-finanziario asseverato da un istituto di credito con riferimento alla capacità finanziaria del richiedente
- programma degli investimenti che specifichi
  - o tipologia e consistenza degli investimenti stessi
  - o caratteristiche delle attività che si intende esercitare e della relativa gestione

In sede di valutazione comparativa delle domande, si sono puntualizzati gli interessi pubblici di cui si dovrà tenere conto nella scelta del concessionario.

L'iter del Regolamento Ministeriale è stato percorso al 90%. Manca solo la registrazione da parte del Consiglio di Stato

**Risultati oggettivi già raggiunti – opere sbloccate – risorse smobilitate**

Nell'adozione dei provvedimenti di concessione:

- si è valorizzato il ruolo delle nuove Autorità di Sistema Portuale
- si è rafforzato il ruolo di vigilanza e coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

in modo da garantire coerenza delle scelte con le indicazioni degli strumenti di programmazione in materia di portualità e logistica e leffettivo perseguimento degli obiettivi alla base del rilascio della concessione.

**Relatore: On. Silvia Velo, Sottosegretario di Stato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

***“Semplificazioni della normativa per escavi e dragaggi”***

On. Silvia **Velo**, Deputato alla Camera dei Deputati, è Sottosegretario dal febbraio 2014. E’ eletta per la prima volta alla Camera dei Deputati nell’aprile 2006 (Commissione Trasporti e Telecomunicazioni e Commissione Giustizia).

**Scheda intervento**

**Obiettivo delle riforme in materia dragaggi**

Semplificare affrontandola in modo organico la normativa relativa alle opere di dragaggio nelle varie tipologie di porti italiani e alla gestione di materiale dragato nei vari usi consentiti, casse di colmata, immersione a mare e ripascimento.

Tale percorso di riforma è operato per favorire l’utilizzo delle migliori tecnologie per l’esecuzione degli interventi.

Il sistema normativo che viene introdotto dai due regolamenti rappresenta un modello di gestione più dinamico, più efficace e certamente semplificato.

La norma del collegato ambientale supera le difficoltà tecniche e operative relative alla realizzazione degli interventi di dragaggio in area SIN. Tale modifica normativa chiarisce che i valori di riferimento per i sedimenti inclusi in aree ricadenti all’interno dei SIN che risultano essere al di sotto di quelli approvati dal MATTM, in conformità ai criteri, determinano l’esclusione dell’area interessata dal perimetro del SIN, fermo restando il previo parere favorevole della Conferenza dei servizi di cui all’art. 242, c. 13 del Dlgs 152/2006.

**Consentire lo sviluppo dei porti rispettando l’ambiente**

I due regolamenti e la norma inserita nel Collegato ambientale cercano di considerare le attività di escavo un’opportunità per garantire il rispetto dell’ambiente e delle norme di tutela garantendo la sicurezza e la corretta manutenzione degli arenili e dei porti assieme allo sviluppo.

Il Ministero dell’Ambiente ha emanato due regolamenti e una modifica normativa.

- Il primo regolamento tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere all’interno dei Siti di Interesse Nazionale (SIN), come Livorno, Piombino,





Carrara.

- Il secondo regolamento disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN e le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato.
- Nella legge 221 del 28 dicembre 2015 (Collegato Ambientale), art. 78 sono stati semplificati i criteri di costruzione di casse di colmata e vasche di raccolta, così che la tutela di acque e suolo avvenga attraverso le migliori tecnologie disponibili, tenendo conto della tipologia di materiale. Un'altra modifica ha definito le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica deperimetrazione delle acque a mare da SIN e SIR (Siti di Interesse Regionale).

I nuovi regolamenti sono al vaglio del Consiglio di Stato, poi alla comunicazione della Presidenza del Consiglio a norma dell'art. 17, comma 3 della legge 400/88 – firma e invio al Guardasigilli per il successivo inoltro alla Corte dei Conti quindi pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

La norma del collegato è già in vigore in quanto contenuta nella legge 28.12.2016 n. 221 (art. 78).