

Decreto del Presidente

N. 42 del 14/02/2024

Affidamento dei servizi relativi alla realizzazione degli interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera a) dell'Avviso pubblico per la presentazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale di proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" PNRR - #Next GenerationEU connessi al rinnovo dello strumento di port community a disposizione del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale.

CUP J31C23000670002
Avvio del procedimento

IL PRESIDENTE

- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n. 84 e ss.mm.ii, recante il riordino della legislazione in materia portuale, così come modificata dal D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 di "*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124*" pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 203 del 31.08.2016 e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO** l'art. 6 comma 5 della l. 84/94 ss.mm.ii. a mente del quale le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare di bilancio e finanziaria;
- CONSIDERATO** che l'art. 8 comma 3 lett. m) l. 84/94 ss.mm.ii. dispone che il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione;
- VISTO** il D.M. 15.03.2022 n. 55 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili notificato a questa Autorità in data 16/03/2022, recante nomina del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- CONSIDERATO** che il Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale dispone oggi di un software Port Community System (PCS) che assolve a due funzioni primarie: raccolta

dato statistico dei porti (unica base dati da cui la ADSP attinge per la fatturazione dei diritti connessi al traffico di mezzi e persone su navi traghetto, ed unico sistema per garantire un dato di qualità, utile anche per il riparto delle risorse su base nazionale); condivisione dati doganali tra spedizionieri, facilitando l'iter di disbrigo delle pratiche doganali tra diversi soggetti coinvolti nel ciclo import ed export. Il sistema è interoperabile con AIDA, inclusa la versione 2.0, PMIS e ISTAT ed è stato adattato alle nuove funzionalità di ADM entrate in servizio nel 2022, ma necessita di essere aggiornato su una piattaforma più performante e capace di fornire ulteriori funzionalità, anche in previsione della piena entrata in funzione del SUDOCO (Sportello Unico delle Dogane e dei Controlli). Inoltre, nell'ambito del progetto di cooperazione Italia-Croazia INTESA il Settore Sviluppo, Promozione, Statistiche, Comunicazione e Progetti comunitari ha seguito la redazione dell'analisi di fattibilità con stima degli importi relativi all'integrazione del sistema di intelligenza artificiale A3IU, acquisito dall'ADSP e testato positivamente sino al termine del 2021 nell'ambito del progetto comunitario SMART-C, con un sistema PCS. Lo studio ha specificato le caratteristiche tecniche e la tipologia di interoperabilità da assicurare tra i sistemi, stimando i costi di sviluppo e implementazione relativi;

CONSIDERATO che, come riportato dal documento istruttorio a cura del Responsabile del Settore Sviluppo, Promozione, Statistiche, Comunicazione e Progetti comunitari negli anni sono costantemente intervenute modifiche normative ed interpretative - con particolare riferimento alla Piattaforma Logistica Nazionale - che hanno, di fatto, reso inopportuno per l'ADSP del Mare Adriatico Centrale svolgere una procedura di gara relativa alla gestione del software PCS, il quale necessita tuttavia di un aggiornamento della piattaforma al fine di adattarsi alle innovazioni attualmente in fase di avvio da parte di Agenzia Dogane e Monopoli, Comando Generale delle Capitanerie di porto e altri soggetti potenzialmente interoperabili con il PCS;

CONSIDERATO che con nota 16971 del 9 ottobre 2023 questo Ente ha richiesto ad ADSP Mare Adriatico Orientale il riuso del software PCS Sinfomar, nella sua versione più aggiornata, ai sensi dell'art. 69 del CAD, per poterne valutare la fattibilità di adattamento alle specifiche necessità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, e l'eventuale utilizzo nel caso in cui risultasse la soluzione maggiormente efficiente. L'ADSP del Mare Adriatico Orientale ha dato riscontro favorevole rispetto a tale richiesta con nota 103440 del 19 ottobre 2023, precisando tuttavia che non dispone delle risorse necessarie per avviare in tempi brevi le attività propedeutiche alla consegna dei molteplici moduli che compongono il PCS Sinfomar;

RICHIAMATO il Decreto presidenziale 321 del 21 dicembre 2023 di decisione a contrarre relativamente al servizio di analisi comparativa ai sensi dell'art. 68 del D. Lgs. 82/2005 e assistenza tecnica connessa al rinnovo dello strumento di port



community a disposizione del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale CIG A02FC8793E. Il servizio è stato aggiudicato e svolto dalla società IROI srl, P. IVA 01945120994;

PRESO ATTO

dalla relazione istruttoria per il procedimento in epigrafe, redatta dal Responsabile del settore sviluppo, promozione, statistiche, comunicazione e progetti comunitari, che il rapporto di analisi comparativa ai sensi dell'art. 68 del D. Lgs. 82/2005 trasmesso dalla società IROI Srl con nota 21999/2023 e successivamente integrato con nota 852/2024 del 19 gennaio u.s. individua nel riuso ed adattamento del PCS Sinfomar la soluzione maggiormente efficace dai punti di vista economico e funzionale per l'aggiornamento e l'estensione del PCS per come previsto dal progetto presentato al MIT nell'ambito del bando per proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 del PNRR;

RICHIAMATO

il Decreto del Direttore generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità del MIT, Donato Liguori, n. 34 del 31 ottobre 2023 che ha emanato l'avviso pubblico per la presentazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale di proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" – Sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall'Unione europea - #Next GenerationEU. L'avviso disciplina le modalità ed i requisiti necessari per la presentazione delle proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento previsto dalla Misura M3C2 Investimento 2.1. "Digitalizzazione della catena logistica" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti" finanziato dall'Unione europea - Next Generation-EU, con specifico riferimento alla realizzazione nonché all'incremento delle funzionalità dei Port Community System (di seguito "PCS") nonché i criteri per la concessione e le condizioni per l'erogazione delle risorse. Il documento prevede che, in presenza delle condizioni richieste dall'Avviso, a ciascuna Autorità di Sistema Portuale è assegnato un contributo pari a € 1.000.000,00 ovvero la minore somma corrispondente all'importo di realizzazione effettiva dell'intervento desumibile dalla rendicontazione delle spese effettivamente sostenute. Tale importo rappresenta un'importante opportunità per sostenere gli oneri di aggiornamento del PCS dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale. Il bando, tuttavia, prevede che l'eventuale introduzione di nuovi PCS debba avvenire non oltre il 30 giugno 2024;

- RICHIAMATA** la proposta progettuale in riscontro all'avviso pubblico sopra richiamato, elaborata dal Settore Sviluppo, Promozione, Statistiche, Comunicazione e Progetti Comunitari con il supporto dell'Ufficio sistemi informatici, con un programma di investimenti pluriennale a valere sulle risorse eventualmente allocate dal bando, trasmessa con nota prot. 20204 del 30 Novembre 2023. La proposta prevede una prima fase con scadenza al 30 giugno 2024, come da previsione dell'avviso pubblico, consistente nell'avvio di un nuovo software PCS, e successivo sviluppo, test e messa in esercizio di moduli (interoperabilità ADM e SUDOCO, PMIS2, ISTAT, gestione accessi ai varchi portuali per merci in imbarco e sbarco, interfaccia con i sistemi informatici del traffico ferroviario, connessione all'eFTI gate nazionale una volta stabilito, adeguamento allo standard NIS2, interoperabilità con il sistema di intelligenza artificiale A3IU, e modulo per l'appuntamento intermodale) sino al 30 giugno 2026;
- PRESO ATTO** dal sopra richiamato documento istruttorio che, le attività relative all'installazione del nuovo PCS base e interoperabilità con AIDA e PLN (fase inclusa nelle previsioni di cui all'art. 3 punto 2 lettera a) dell'avviso pubblico) si devono tassativamente concludere entro il 30 giugno 2024 ed hanno come importo previsto dal budget di progetto EUR 135.000 oltre IVA;
- PRESO ATTO** parimenti che in considerazione delle tempistiche estremamente ristrette del sopra citato avviso pubblico, con riferimento alla parte di cui all'art. 3 punto 2 lettera a) dell'Avviso risulta necessario anticipare le attività preparatorie agli investimenti relativi alla adesione ad un nuovo servizio PCS nell'ambito delle norme sul riuso nelle more della formalizzazione degli esiti della proposta progettuale sottoposta al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- RICHIAMATO** il bilancio di previsione dell'Ente per l'anno 2024, approvato con Deliberazione del Comitato di gestione n. 68 del 31 ottobre 2023, e in particolare l'allegato programma triennale di servizi e forniture, che prevede l'investimento "Sistema portuale. Transizione al nuovo sistema PCS" con un importo di spesa previsto – IVA inclusa – pari ad EUR 300.000;
- PRESO ATTO** dal sopra richiamato documento istruttorio che non risultano sussistere presso le centrali di committenza accordi quadro relativi allo sviluppo di software PCS, stante le peculiari competenze richieste agli sviluppatori di detti software in materia di interoperabilità con gli applicativi in uso da parte delle Amministrazioni centrali dello Stato all'interno dei porti;
- RICHIAMATO** il D. Lgs. 36/2023 Codice dei contratti pubblici, ed in particolare le previsioni di cui agli artt. 48-55 relativi ai contratti di importo inferiore alle soglie europee;
- VISTO** l'art. 15 del Decreto legislativo n. 36/2023 "Codice dei contratti pubblici" a mente del quale le pubbliche amministrazioni sono tenute ad individuare, per ogni

singola procedura per l'affidamento di un appalto un responsabile unico del progetto;

RITENUTO pertanto necessario, ai fini dell'intervento suddetto, procedere alla nomina del Responsabile Unico del Progetto interno a questa Amministrazione e che tale ruolo può essere svolto dal Funzionario Responsabile del Settore Sviluppo, Promozione, Statistiche, Comunicazione e Progetti Comunitari di questa Autorità, Dott. Guido Vettorel;

DATO ATTO che nei confronti del sottoscritto:

- non sussistono situazioni di conflitto di interesse anche potenziale di cui all'art. 6 bis della Legge n. 241/90 e ss.mm.ii. e all'art. 6 del D.P.R. n. 62/2013;
- non ricorrono obblighi di astensione non esistendo, nell'adozione di decisione e/o espletamento di attività afferenti, le situazioni di conflitto di interesse di cui all'art. 7 del D.P.R. n. 62/2013;
- non ricorrono le condizioni di astensione fondate sui conflitti di interesse di cui all'art. 14, co. 2 del D.P.R. n. 62/2013;

ACQUISITO il visto del Segretario Generale;

VISTI gli atti d'ufficio;

DECRETA

Art. 1

Di avviare ai sensi dell'art. 50, co. 1, lett. b) del D.L. n. 36/2023 il procedimento relativo agli "interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera a) dell'Avviso pubblico per la presentazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale di proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" PNRR - #Next GenerationEU connessi al rinnovo dello strumento di port community a disposizione del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, CUP J31C23000670002;

Art. 2

La nomina del Funzionario Responsabile del Settore Sviluppo, Promozione, Statistiche, Comunicazione e Progetti comunitari, dott. Guido Vettorel, quale Responsabile Unico del Progetto ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'art.15 del D.Lgs. 36/2023 e dall'art. 4 comma 1 l. 241/90 ss.mm.ii.;

Art. 3

Di autorizzare il Responsabile Unico del Progetto (RUP) ad avviare le procedure necessarie per l'affidamento del servizio sopra citato ricorrendo ad operatori economici in possesso dei requisiti di qualificazione nella fattispecie necessari;

Art. 4

Di pubblicare il presente provvedimento nei modi prescritti, nella pertinente sezione del sito istituzionale – Amministrazione trasparente, di inviare al Responsabile amministrativo per i conseguenti adempimenti giuridici nonché al Responsabile per la prevenzione della corruzione e per la integrità e trasparenza, per i rispettivi provvedimenti di competenza.

V.to

IL SEGRETARIO GENERALE
Dott. Salvatore Minervino



Firmato digitalmente da:
MINERVINO SALVATORE
Firmato il 14/02/2024 07:09
Seriale Certificato: 1726172
Valido dal 08/09/2022 al 08/09/2025
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

IL PRESIDENTE
Ing. Vincenzo Garofalo



Firmato digitalmente da:
GAROFALO VINCENZO
Firmato il 14/02/2024 07:10
Seriale Certificato: 1274207
Valido dal 18/03/2022 al 18/03/2025
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

**Settore Sviluppo Promozione Statistiche
Comunicazione e Progetti comunitari**

Affidamento dei servizi relativi alla realizzazione degli interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera a) dell'Avviso pubblico per la presentazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale di proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" PNRR - #Next GenerationEU connessi al rinnovo dello strumento di port community a disposizione del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale.

CUP J31C23000670002

AVVIO DEL PROCEDIMENTO

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Il sottoscritto Dott. Guido Vettorel, Responsabile del Settore, ai fini della realizzazione delle attività in epigrafe, premesso quanto segue:

- Che il Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale dispone oggi di un software Port Community System (PCS) che assolve a due funzioni primarie: raccolta dato statistico dei porti (unica base dati da cui la ADSP attinge per la fatturazione dei diritti connessi al traffico di mezzi e persone su navi traghetto, ed unico sistema per garantire un dato di qualità, utile anche per il riparto delle risorse su base nazionale); condivisione dati doganali tra spedizionieri, facilitando l'iter di disbrigo delle pratiche doganali tra diversi soggetti coinvolti nel ciclo import ed export. Il sistema è interoperabile con AIDA, inclusa la versione 2.0, PMIS e ISTAT ed è stato adattato alle nuove funzionalità di ADM entrate in servizio nel 2022, ma necessita di essere aggiornato su una piattaforma più performante e capace di fornire ulteriori funzionalità, anche in previsione della piena entrata in funzione del SUDOCO (Sportello Unico delle Dogane e dei Controlli). Inoltre, nell'ambito del progetto di cooperazione Italia-Croazia INTESA il Settore Sviluppo, Promozione, Statistiche, Comunicazione e Progetti comunitari ha seguito la redazione dell'analisi di fattibilità con stima degli importi relativi all'integrazione del sistema di intelligenza artificiale A3IU, acquisito dall'ADSP e testato positivamente sino al termine del 2021 nell'ambito del progetto comunitario SMART-C, con un sistema PCS. Lo studio ha specificato le caratteristiche tecniche e la tipologia di interoperabilità da assicurare tra i sistemi, stimando i costi di sviluppo e implementazione relativi;
- Che negli anni sono costantemente intervenute modifiche normative ed interpretative - con particolare riferimento alla Piattaforma Logistica Nazionale - che hanno, di fatto, reso inopportuno per l'ADSP del Mare Adriatico Centrale svolgere una procedura di gara relativa alla gestione del software PCS, il quale necessita tuttavia di un aggiornamento della piattaforma al fine di adattarsi alle innovazioni attualmente in fase di avvio da parte di Agenzia Dogane e Monopoli, Comando Generale delle Capitanerie di porto e altri soggetti potenzialmente interoperabili con il PCS;

**Settore Sviluppo Promozione Statistiche
Comunicazione e Progetti comunitari**

- che con nota 16971 del 9 ottobre 2023 questo Ente ha richiesto ad ADSP Mare Adriatico Orientale il riuso del software PCS Sinfomar, nella sua versione più aggiornata, ai sensi dell'art. 69 del CAD, per poterne valutare la fattibilità di adattamento alle specifiche necessità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, e l'eventuale utilizzo nel caso in cui risultasse la soluzione maggiormente efficiente. L'ADSP del Mare Adriatico Orientale ha dato riscontro favorevole rispetto a tale richiesta con nota 103440 del 19 ottobre 2023, precisando tuttavia che non dispone delle risorse necessarie per avviare in tempi brevi le attività propedeutiche alla consegna dei molteplici moduli che compongono il PCS Sinfomar;
- che con Decreto presidenziale 321 del 21 dicembre 2023 di decisione a contrarre è stato affidato il servizio di analisi comparativa ai sensi dell'art. 68 del D. Lgs. 82/2005 e assistenza tecnica connessa al rinnovo dello strumento di port community a disposizione del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale CIG A02FC8793E. Il servizio è stato aggiudicato e svolto dalla società IROI srl, P. IVA 01945120994;
- che gli esiti del rapporto di analisi comparativa di cui all'incarico sopra menzionato, trasmesso dalla società IROI Srl con nota 21999/2023 e successivamente integrato con nota 852/2024 del 19 gennaio u.s hanno individuato nel riuso ed adattamento del PCS Sinfomar la soluzione maggiormente efficace dai punti di vista economico e funzionale per l'aggiornamento e l'estensione del PCS per come previsto dal progetto presentato al MIT nell'ambito del bando per proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 del PNRR;
- che il Decreto del Direttore generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità del MIT, Donato Liguori, n. 34 del 31 ottobre 2023 ha emanato l'avviso pubblico per la presentazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale di proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" – Sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall'Unione europea - #Next GenerationEU. Il bando rappresenta un'importante opportunità per sostenere gli oneri di aggiornamento del PCS dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale. Il bando, tuttavia, prevede che l'eventuale introduzione di nuovi PCS debba avvenire non oltre il 30 giugno 2024;
- che la proposta progettuale in riscontro all'avviso pubblico sopra richiamato, elaborata dal Settore Sviluppo, Promozione, Statistiche, Comunicazione e Progetti Comunitari con il supporto dell'Ufficio sistemi informatici, trasmessa con nota prot. 20204 del 30 Novembre 2023, presenta un programma di investimenti pluriennale a valere sulle risorse eventualmente allocate dal bando in questione. La proposta prevede una prima fase con scadenza al 30 giugno 2024, come imposto dal bando, consistente nell'avvio di un nuovo



**Settore Sviluppo Promozione Statistiche
Comunicazione e Progetti comunitari**

software PCS, dotato delle necessarie funzionalità e moduli come da paragrafo 2.1 dell'allegato tecnico alla proposta progettuale trasmessa allegato al presente documento istruttorio. L'importo stimato relativo a tale fase del progetto proposto ammonta ad EUR 135.000+IVA. Tale attività va svolta secondo le tempistiche previste dal GANTT allegato alla proposta progettuale, annesso alla presente relazione istruttorio. Ne consegue, pertanto, che, in considerazione delle tempistiche estremamente ristrette del sopra citato avviso pubblico, risulta necessario anticipare le attività preparatorie agli investimenti relativi alla possibile adesione ad un nuovo servizio PCS, nell'attesa della formalizzazione degli esiti dell'avviso pubblico sopra citato;

- che il bilancio di previsione dell'Ente per l'anno 2024, approvato con Deliberazione del Comitato di gestione n. 68 del 31 ottobre 2023, e in particolare l'allegato programma triennale di servizi e forniture, prevede l'investimento "Sistema portuale. Transizione al nuovo sistema PCS" con un importo di spesa previsto – IVA inclusa – pari ad EUR 300.000;
- che, in considerazione delle specifiche competenze tecniche connesse al software in questione, non risultano attive convenzioni o altri tipi di atti contrattuali da parte di piattaforme centralizzate di committenza;
- che nei confronti del sottoscritto:
 - non sussistono situazioni di conflitto di interesse anche potenziale di cui all'art. 6 bis della Legge n. 241/90 e ss.mm.ii. e all'art. 6 del D.P.R. n. 62/2013;
 - non ricorrono obblighi di astensione non esistendo, nell'adozione di decisione e/o espletamento di attività afferenti, le situazioni di conflitto di interesse di cui all'art. 7 del D.P.R. n. 62/2013;
 - non ricorrono le condizioni di astensione fondate sui conflitti di interesse di cui all'art. 14, co. 2 del D.P.R. n. 62/2013;

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO,

PROPONE

1. Di approvare in ogni sua parte il documento istruttorio predisposto;
2. Ai sensi dell'art. 50, co. 1, lett. b) del D.L. n. 36/2023 di avviare il procedimento per il servizio in epigrafe a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" PNRR - #Next GenerationEU connessi al rinnovo dello strumento di port community a disposizione del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale. CUP J31C23000670002;

**Settore Sviluppo Promozione Statistiche
Comunicazione e Progetti comunitari**

3. Di pubblicare il presente provvedimento nei modi prescritti, nella pertinente sezione del sito istituzionale – Amministrazione trasparente, inviando al Responsabile per la prevenzione della corruzione e per la integrità e trasparenza, per i provvedimenti di competenza.

Il Responsabile del Settore

Dott. Guido Vettorel

Firmato digitalmente da:

VETTOREL GUIDO

Firmato il 12/02/2024 20:29

Seriale Certificato: 2846091

Valido dal 20/10/2023 al 20/10/2026

InfoCamere Qualified Electronic Signature CA



V.to

Il Segretario Generale

Firmato digitalmente da:

MONTEFALCONE MAURIZIO

Firmato il 14/02/2024 07:05

Seriale Certificato: 1726172

Valido dal 08/09/2022 al 08/09/2025

InfoCamere Qualified Electronic Signature CA



Allegati: c.s.



ALLEGATO TECNICO

Indice

1. Stato dell'arte	2
2. Proposta tecnica	3
2.1 Interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera a).....	3
2.1.1 Nuova installazione PCS Base	3
2.2 Interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera b)	6
2.2.1 Installazione dei sotto moduli residui e degli ulteriori moduli del PCS	6
2.2.2 Estensione PCS agli altri porti dell'AdSP	8
2.3 Interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera c).....	9
2.3.1 Connettore PCS-ADM per servizi Port Tracking e IRAIL.....	9
2.3.2 Connettore SUDOCO.....	9
2.3.3 Connettore eCMR e connettore eFTI.....	10
2.3.4 Connettore PIC.....	10
2.3.5 Adeguamento NIS 2	10
2.4 Interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera d)	11
2.4.1 Realizzazione modulo per la gestione dell'appuntamento intermodale.....	11
2.4.2 Connettore con il sistema di intelligenza artificiale TinS A3IU	11



1. Stato dell'arte

Attualmente, l'AdSP Mar Adriatico Centrale dispone un PCS in uso che assolve a due funzioni primarie:

1. Raccolta dato statistico dei porti (unica base dati da cui la ADSP attinge per la fatturazione dei diritti connessi al traffico di mezzi e persone su navi traghetto, ed unico sistema per garantire un dato di qualità, utile anche per il riparto delle risorse su base nazionale).
2. Condivisione dati doganali tra spedizionieri, facilitando l'iter di disbrigo delle pratiche doganali tra diversi soggetti coinvolti nel ciclo import ed export.

Il sistema è interoperabile con AIDA, inclusa la versione 2.0, PMIS e ISTAT.

Il sistema è stato adattato alle nuove funzionalità di ADM entrate in servizio nel 2022, ma necessita di essere aggiornato su una piattaforma più performante e capace di fornire ulteriori funzionalità, ampliato nelle coperture, anche in previsione della piena entrata in funzione del SUDOCO (Sportello Unico delle Dogane e dei Controlli).

È stata effettuata un'analisi comparativa ai sensi dell'art. 68 del D. lgs 82/2005 per l'individuazione del Port Community System che rispondesse maggiormente alle esigenze e alle peculiarità delle comunità portuali sotto la giurisdizione di questa Autorità di Sistema Portuale.

L'analisi comparativa ha confermato la scelta del riuso orizzontale – ai sensi dell'art. 69 del D. lgs 82/2005 – del PCS, di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale.

Inoltre, è stato sviluppato un sistema di Intelligenza Artificiale denominato *Trasferimento in Sicurezza* (TinS) che rappresenta il supporto telematico allo spostamento dell'area di sosta doganale presso lo Scalo Marotti, al di fuori dell'area doganale del Porto di Ancona.

Con l'acquisizione delle licenze d'uso del sistema di intelligenza artificiale A3IU, soggetto a privativa internazionale, la AdSP dispone di un sistema di intelligenza artificiale utilizzabile per diverse funzionalità:

- controllo traffico veicolare;
- controllo eventi calamitosi;
- analisi comportamento mezzi e persone sono solo alcuni delle funzionalità possibili.

Attualmente il sistema è settato per il controllo in tempo reale dei mezzi in transito sotto i varchi delle facilities traghetti portuali e dello Scalo Marotti.

È stato sviluppato un software di interfaccia per l'interazione tra i soggetti coinvolti nell'iter di controllo costruito con ADM e per il monitoraggio da parte delle forze di sicurezza.

Il programma di lavoro di cui al Memorandum con ADM del 2020 prevede l'estensione del sistema TinS al traffico container per assicurare il flusso dati previsto dal SUDOCO (e cioè la capacità delle ADSP di informare in tempo reale i software ADM sulla posizione della merce (in ingresso al porto, deposito, all'imbarco; oppure sbarcata, in deposito, in uscita dal porto). Inoltre, con riferimento alle specificità del porto di Ancona, è possibile integrare il sistema in maniera da fornire funzionalità dedicate agli autotrasportatori, ed evitare la scorta (ed i costi connessi) nel caso di mezzo destinato a controllo scanner in Nuova darsena.



2. Proposta tecnica

2.1 Interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera a)

2.1.1 Nuova installazione PCS Base

Moduli Base / Anagrafiche

- Soggetti / Operatori / Utenti
- Profilazione
- Terminal / Aree
- Condizioni e Decodifiche
- Autenticazione Utenti

Descrizione:

Il modulo anagrafiche è necessario per la profilazione dei soggetti operanti all'interno del porto. Esso consente la registrazione di soggetti, operatori e utenti, intesi come, rispettivamente, le aziende pubbliche/private operanti nel porto (identificate tramite EORI), i loro dipendenti, e utenti terzi, ad esempio, gli autisti dei complessi veicolari. È inoltre possibile profilare ogni soggetto operatore per rendere visualizzabili solo determinati moduli della piattaforma, in base alle sue proprietà definite nella creazione del profilo e successivamente modificabili. Infine, sarà realizzabile una procedura per permettere l'autenticazione da sistemi esterni.

Oltre alla registrazione di persone, è possibile inserire aree specifiche del porto come terminal o magazzini, identificati dal proprio codice ed eventualmente legati a determinati soggetti.

Statistiche

- Statistiche base – ESPO, Comparative
- Statistiche evolute (terminal / merce /Operatori /luoghi)

Descrizione:

Il Modulo elabora differenti dati come quelli relativi al traffico di navi, treni, merci, operatori e terminal rendendo possibili diverse combinazioni di scelte statistiche, mediante appositi filtri. I dati statistici di base, essendo validati dai rispettivi organi di controllo di competenza, quali Dogana e Guardia di Finanza, generano statistiche dettagliate ed in tempo reale, relative alla merce, agli operatori, sia per competenza sia relativamente al periodo di riferimento.

Pienamente conforme all'interesse comunitario in materia, il Modulo Statistiche ha un notevole rilievo per garantire l'importante principio di disponibilità dei dati e costituisce uno strumento fondamentale per fornire informazioni a supporto del management delle ADSP, al fine di elaborare e pianificare una strategia di sviluppo, avvalorata dal flusso di traffico. Tale piattaforma informativa, infatti, consente di mettere a disposizione un'enorme mole di dati che possono essere condivisi, ad esempio, con università ed altri enti di ricerca, che possono usufruirne per produrre documentazione scientifica che rafforza il valore di quanto prodotto dalla ADSP e permette di sfruttare al meglio l'informazione in adeguati tavoli di lavoro. Il fine è sempre quello di generare attenzione ed interesse da parte degli stakeholder, al fine di favorire il traffico che va e viene dai porti gestiti dall'Autorità di Sistema.

Solo per fare qualche esempio, è possibile configurare diversi livelli di interrogazione del database che può fornire informazioni suddivise in:

- Statistiche tipo ESPO - European Sea Ports Organisation;
- Traffico Marittimo;
- Traffico per Operatore;
- Traffico per Terminal;



- Merci per Paese e Area;
- Analisi dei dati dei Diritti Marittimi;
- Sottomodulo specifico riservato alla generalità delle analisi.

E' possibile, di fatto, elaborare tutte le informazioni che i dati permettono di filtrare, a seconda dell'interesse della comunità portuale

Gestione Viaggi Nave / VESSELS

- Raccolta informazioni da flussi MMA/MMP

Descrizione:

Il Modulo è finalizzato alla gestione delle pratiche relative alla nave, dal suo arrivo in porto o in rada, fino alla partenza. Nasce con l'intento di consentire alle agenzie marittime di custodire un archivio dei principali dati delle navi di linea e gestire i dati stessi laddove essi necessitino di validazione da parte dell'Agenzia delle Dogane per la predisposizione dei manifesti doganali di arrivo e di partenza.

È il modulo cardine del PCS sul quale si basano, ad esempio, le statistiche o le analisi del traffico marittimo, o alcuni altri moduli fondamentali del sistema, come quello dedicato al calcolo dei diritti marittimi.

Attraverso il modulo navi risulta possibile gestire gli arrivi, i transiti e la partenza di una nave, e produrre i relativi manifesti doganali di arrivo (MMA) e di partenza (MMP).

Il modulo è predisposto anche per l'interscambio dati via EDI.

In questo contesto è stata realizzata la prima e più importante fase di integrazione relativa ai diritti marittimi con la gestione completamente dematerializzata del calcolo della tassa di imbarco e sbarco delle merci.

Tracciamento Persone / PEOPLE

- Gestione dati documenti e persona
- Eventuale interoperabilità con banca dati ente per "Badge"

Descrizione:

E' prevista la sola predisposizione del modulo, in quanto attualmente il servizio è gestito da software non interoperabile con il PCS.

Il modulo Persone è finalizzato al controllo dell'entrata e dell'uscita delle persone all'interno delle aree portuali, siano esse operatori abituali (e quindi forniti di Badge di entrata) o occasionali.

Le macro-aree in cui vengono raggruppate le diverse tipologie di utenti sono complessivamente 5 e si dividono in:

1. Operatori: coloro che lavorano stabilmente all'interno delle aree portuali e che vi si recano per svolgere le proprie funzioni. Tipicamente terminalisti, spedizionieri, dipendenti delle varie imprese situate all'interno delle aree portuali e ormeggiatori.
2. Operatori occasionali: coloro che possono entrare all'interno delle aree portuali per svolgere un'attività temporanea specifica ma che non vi hanno la sede lavorativa principale. Tipicamente tecnici di ditte esterne.



3. Autorità pubbliche: Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Ufficiali Sanitari, Capitaneria di Porto, Dogana, Autorità Portuale.
4. Trasportatori: compagnie di autotrasporto, autisti di veicoli commerciali destinati all'imbarco/sbarco.
5. Marittimi: personale marittimo sbarcato che si reca in visita in città o che imbarca a Trieste.

Il modulo è inoltre predisposto per gestire un'eventuale interoperabilità con banca dati dell'ente fornitore di Badge, utilizzando i propri dati ricevuti dagli utenti al passaggio al varco.

Entrata / Uscita via Strada / VEHICLES

- Preavvisi con valore logistico
- Preavvisi con dati merce
- Scambio dati

Descrizione:

Il modulo permette la gestione dei preavvisi di arrivo, uno strumento necessario per la gestione delle entrate/uscite via strada. Lo scopo del preavviso è quello di notificare preventivamente dell'arrivo del mezzo, permettendo di ottimizzare i flussi di entrata in porto. In fase iniziale, il preavviso conterrà solo la parte logistica del viaggio, ovvero i dati della merce, del veicolo e dell'autista.

Port Tracking / VEHICLES

- Connessioni con AIDA

Descrizione:

Se si ritenesse necessario, è possibile aggiungere una "parte doganale" al preavviso, responsabile della gestione dei documenti doganali. Difatti, è predisposta una interconnessione tramite Web Service con AIDA, il sistema informatico dell'Agenzia delle Dogane, per permettere il controllo del documento tramite verifica dell'MRN.

In aggiunta sono previste le attività per l'interoperabilità verso le PA centrali come da piano in essere e come da milestone del PNRR, con particolare riferimento ad ADM (AIDA) e CGCP (PMIS). In altri termini, si garantirà l'interoperabilità con i sistemi informativi della PA tramite PLN MIT e la predisposizione per la successiva interoperabilità con le componenti eFTI, adattando i moduli PCS Base.



2.2 Interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera b)

2.2.1 Installazione dei sotto moduli residui e degli ulteriori moduli del PCS

In una seconda fase si procederà con l'adattamento e l'installazione dei sotto moduli residui, a completamento dei sopra citati moduli base e di ulteriori moduli.

Analisi

- **Analisi flussi di traffico**

Descrizione:

Il Modulo Statistiche è arricchito dal sottomodulo "Analisi", che è in grado di effettuare elaborazioni complesse basate su incroci di dati provenienti dai diversi componenti del PCS e di restituire le principali statistiche descrittive d'insieme. È possibile utilizzare tale modulo al fine di valutazioni previsionali riguardanti dati di traffico atteso nei mesi successivi e negli anni successivi. Il sistema, infatti, permette di utilizzare dati statistici e rapportarli a diversi flussi di traffico, con il fine di poter elaborare situazioni previsionali complesse.

Una volta selezionati i parametri d'interrogazione per ciascuna tipologia di analisi (Navi, Porto, Treni), le risposte fornite all'utente costituiscono uno strumento di valutazione e di comparazione delle performance nelle aree oggetto di studio (ad es. tempi di sosta e volumi di traffico o ancora la visualizzazione di mappe con l'indicazione delle aree geografiche interessate dal traffico).

Sottomodulo / VESSELS

- **Gestione dati ATA / ATD / Ormeggi / Rada**
- **Interoperabilità AIS (MarineTraffic)**
- **Interoperabilità PMIS2**

Descrizione:

Il modulo può essere usato come base per fornire una lista che permette la visualizzazione di ATA/ATD/Ormeggi/Rada di tutte le navi presenti/in arrivo/partenza dal porto, utilizzando i dati inseriti dalle agenzie marittime, che siano inseriti direttamente nel PCS o nei propri sistemi privati.

Alternativamente è possibile rendere il modulo interoperabile con sistemi esterni come AIS (MarineTraffic) o PMIS2 (Capitaneria di Porto) per ottenere automaticamente dati più precisi.

Entrata / Uscita via Strada / VEHICLES

- **Servizi macchina a macchina (WS)**
- **Ricostruzione eventi per unità (storico)**

Descrizione:

È possibile utilizzare i dati combinati dei preavvisi e di eventuali sistemi privati (tramite Web Service) per risalire alle posizioni e operazioni precedenti del mezzo, creando quindi una completa ricostruzione degli eventi dell'unità.

Gestione Preavvisi / VEHICLES

- **Connessioni con sistemi terzi (terminal)**
- **Procedure per gestione unità preavvisate**



- Procedure per gestione unità non preavvisate

Descrizione:

Tramite Web Service per interconnessione con AIDA, è possibile la ricezione e la visualizzazione dei dati del preavviso nei sistemi di Port Tracking utilizzati dalla Guardia di Finanza, per conto dell'Agazia delle Dogane, stazionata ai varchi. Sempre tramite Web Service, l'operatore della GdF al varco può utilizzare il proprio sistema per comunicare l'entrata o il blocco del mezzo nel PCS.

Viabilità / VEHICLES

- Gestione Semafori
- Interfaccia situazioni di traffico e mezzi in arrivo
- Procedure per semafori portuali (per unità o per gruppo di unità)

Descrizione:

Il modulo Viabilità è il modulo responsabile della Gestione Semafori e permette di avere una schermata tramite la quale è possibile accertarsi dello stato del traffico dei mezzi in arrivo/uscita. In particolare, il Semaforo è un sistema che può essere utilizzato dall'AdSP o dai terminalisti per monitorare il traffico: l'AdSP gestisce il Semaforo Viabilità per bloccare temporaneamente, per motivi di sicurezza (code, incidenti, ecc.) tutto il transito sulle strade principali di accesso, i terminal possono invece utilizzarlo per bloccare il traffico o limitarlo a determinati veicoli.

Aree buffer/VEHICLES

- Gestione Aree Buffer
- Autorizzazioni e Semafori
- Varco Virtuale
- Integrazione con procedure Preavvisi

Descrizione:

Il modulo Varco Virtuale è responsabile per la gestione delle Aree Buffer e dei Semafori relativi. Il sistema ha come scopo quello di limitare la congestione della viabilità portuale, utilizzando per l'appunto le Aree Buffer, aree adibite per ospitare mezzi in attesa della risposta positiva del Semaforo. È quindi possibile utilizzare il modulo per gestire le entrate dei mezzi, controllare i loro preavvisi e lo stato del loro semaforo, e, una volta verde, gestire la sua uscita dall'area. Verrà inoltre sviluppata, tramite interoperabilità delle API, l'integrazione con il modulo di gestione dell'appuntamento intermodale per la ricezione dei preavvisi di arrivo.

Gestione Viaggi Treno

- Elenco treni
- Gestione Vagoni
- Gestione Tracce
- Preavvisi con valore logistico
- Preavvisi con dati merce
- Importazione e scambio dati

Descrizione:

Tramite interconnessione Web Service con i sistemi privati degli operatori del settore ferroviario (Agente treno, agente marittimo, ecc) è possibile popolare la piattaforma di dati



rilevanti al traffico su ferro, permettendo la visualizzazione di una lista racchiudente tutte le informazioni utili, suddividendo i treni per partenza e arrivo.

Permette la registrazione e il monitoraggio dei vagoni, includendo informazioni relative al carico; consente la pianificazione e la gestione efficiente degli spazi ferroviari, ottimizzando l'allocazione delle risorse e la movimentazione dei treni all'interno del porto.

Fornisce dettagli logistici sulle merci trasportate, inclusi codici merceologici, quantità e altre informazioni rilevanti per consentire un controllo e una gestione accurati delle merci. Inoltre, permette l'importazione rapida e sicura dei dati relativi ai viaggi treno da parte del gestore della manovra ferroviaria e dei terminal, facilitando l'integrazione e lo scambio di informazioni tra i sistemi degli attori coinvolti.

2.2.2 Estensione PCS agli altri porti dell'AdSP

Si prevede l'estensione del PCS agli altri porti dell'AdSP MAC, in ottica di gestione delle specificità del contesto degli attori, delle tipologie di traffico e della topologia portuale.

L'estensione avverrà sulla base:

- Degli attori, in quanto cambiano interessi e modalità d'uso
- Della topologia portuale, in quanto cambia la sequenza delle operazioni
- Dei traffici in quanto cambia la gestione dell'autorizzazione della merce.

Nell'estensione del PCS verso gli altri porti dell'AdSP MAC, sono incluse le attività di supporto agli operatori per test e integrazione, via API, con i loro sistemi gestionali.

2.3 Interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera c)

2.3.1 Connettore PCS-ADM per servizi Port Tracking e IRAIL

Realizzazione di appositi connettori fra il PCS e Agenzia delle Dogane per il collegamento con i servizi IRail e Port Tracking.

All'interno del progetto IRail ADM ha rilasciato una serie di servizi informatici innovativi a favore delle comunità portuali, finalizzati alla digitalizzazione e automazione delle operazioni ai varchi portuali e alla successiva tracciabilità delle merci, che transitano su rotaia. Risulterà possibile sfruttare questi vantaggi grazie all'integrazione software via connettore con il Port Community System, attraverso il quale la Dogana Italiana mette a disposizione dell'operatore i nuovi Servizi:

- **Info_MRN:** si basa sul Movement Reference Number (MRN), numero univoco assegnato dalla Dogana alle unità, una volta ricevute le Dichiarazioni Doganali da parte del soggetto preposto. Con questo Servizio, tramite il PCS è possibile condividere gli MRN relativi alle Unità in Import, Export o Transito ferroviario, per ricevere da ADM lo status doganale relativo a tali unità.
- **Manifesto Treno:** servizio che permette di condividere (tramite il PCS) con la dogana la composizione del treno, al fine di ricevere l'autorizzazione formale per lo spostamento del treno in partenza dal Port Terminal.
- **Train Screening:** servizio complementare ai primi due, consente la condivisione con ADM di informazioni quali l'avviso di partenza del treno, il passaggio al terminal e al gate portuale (anche attraverso l'interoperabilità con i sistemi di Gate Automation, che consentono il controllo automatico delle unità in transito), l'aggiornamento del tracciato ferroviario e il passaggio nei punti strategici della rete ferroviaria nazionale. Consente inoltre di attuare la dematerializzazione e digitalizzazione del "Visto Uscire" da parte di GDF, e la conseguente comunicazione al Terminal.

Attraverso il Port Tracking, l'Autorità Doganale può monitorare e gestire in maniera efficace il flusso delle merci attraverso i porti e le frontiere, facilitando le operazioni di import/export e contrastando eventuali attività illegali. La realizzazione di un connettore tra il PCS e il Port Tracking consentirà un flusso più fluido e integrato di informazioni tra le varie entità coinvolte nel trasporto marittimo. Grazie all'interoperabilità con il PCS, il Portale di Monitoraggio del Trasporto (Port Tracking) dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli consentirà agli operatori di registrare l'ingresso e l'uscita dei veicoli destinati al trasporto delle merci in import/export. Lo strumento fornirà così la possibilità di tracciare e controllare il movimento delle merci, contribuendo a garantire la sicurezza e l'efficienza del trasporto internazionale.

2.3.2 Connettore SUDOCO

Il modulo SUDoCo è il modulo per l'integrazione con lo Sportello Unico Doganale dei Controlli. Consentirà un'organizzazione dei controlli contestuali da effettuare sulle merci da parte dei diversi uffici preposti (veterinario, fitosanitario, dogane ecc.). Integra la comunicazione fra il PCS e ADM e se necessario anche lo spostamento delle merci serve per pianificare e monitorare il trasporto delle merci dalla loro sede originale ad un'area eventualmente proposta al controllo.

Sul modulo vengono recepiti gli esiti di queste verifiche da parte dell'autorità competenti che dichiarano lo stato di autorizzazione.



2.3.3 Connettore eCMR e connettore eFTI

L'intervento prevede la realizzazione di connettori, via API, per garantire l'interoperabilità tra il PCS del porto di Ancona e l'eFTI gate nazionale in via di realizzazione. Tramite l'aggancio tra eFTI gate (per la componente pubblica) e le eFTI platform che verranno realizzate, il PCS potrà così recepire i dati di trasporto, ovvero le informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI) condivise dagli operatori economici della catena logistica. Inoltre, grazie all'interoperabilità tra piattaforme eFTI ed eCMR, sempre grazie al connettore verso l'eFTI gate, il PCS potrà ricevere la lettera di vettura elettronica (eCMR). L'utilizzo dell'eCMR si allinea con gli obiettivi di ottimizzazione ed efficientamento della filiera logistica e dei trasporti che sono oggetto del Mobility Package europeo, con particolare riferimento al Regolamento (UE) 2020/1056 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci, le cui disposizioni saranno efficaci dal 21 agosto 2024.

2.3.4 Connettore PIC

Sviluppo di un connettore per l'interoperabilità tra il PCS e la Piattaforma Integrata di Circolazione di RFI per la ricezione dei dati relativi a tutti i treni in arrivo e in partenza dalla stazione ferroviaria di Ancona (treni in arrivo e in partenza dal porto). Il connettore consentirà agli operatori del comprensorio ferroviario di effettuare il monitoraggio dei treni in arrivo e in partenza dal comprensorio portuale in due modalità:

1. attraverso User Interface PIC Dashborad
2. attraverso Web Service in modalità System to System

Verranno gestiti i flussi riguardanti:

- la richiesta dei dati di orario pianificato dei treni
- la richiesta dei dati di orario aggiornato dei treni
- la notifica di variazioni di orario pianificato dei treni
- la notifica di variazioni di orario in gestione operativa dei treni
- la notifica dei ritardi previsti alla circolazione dei treni
- la notifica dei dati di avanzamento dei treni

Lo sviluppo del connettore è da considerarsi funzionale al completamento della digitalizzazione della componente ferroviaria del Port Community System.

2.3.5 Adeguamento NIS 2

Gli interventi riguardano l'obiettivo dell'ottimale funzionamento delle applicazioni secondo le direttive comunitarie che prevedono l'implementazione di misure atte a garantire la sicurezza delle reti e dei sistemi informatici (Direttive NIS).

2.4 Interventi di cui all'art. 3, punto 2, lettera d)

2.4.1 Realizzazione modulo per la gestione dell'appuntamento intermodale

Quest'attività prevede la realizzazione di un modulo per la gestione dell'appuntamento intermodale, e così controllare i flussi camionistici in arrivo verso un'area portuale. Il modulo ha l'obiettivo di consentire, con congruo preavviso, di stabilire il flusso di mezzi in arrivo al porto, consentendo all'autorità portuale di adottare le misure idonee a ridurre il rischio di congestioni ed accodamenti, ovvero di predisporre procedure di gestione dei flussi che evitino pericoli di rallentamenti e/o code lungo le vie di accesso all'area portuale. Il modulo, tramite interfacce API, consentirà nello specifico ai Sistemi e Piattaforme di servizio delle Aziende di Autotrasporto di comunicare la notifica, l'aggiornamento e la cancellazione di preavvisi di arrivo e le informazioni utili al tracciamento delle missioni camionistiche (ETA "qualificato" da sistemi di georeferenziazione). A fronte di questi dati, il modulo permetterà di avere lo stato autorizzativo delle missioni in arrivo. Attraverso l'interlocuzione con i sistemi informativi del nodo portuale viene infatti recepito lo stato autorizzativo delle missioni in termini di permessi di accesso, lo stato della merce in ingresso e uscita dal porto. Potranno venire recepiti poi eventuali nulla osta merce pericolosa, etc. e si potrà registrare il tempo di visita del porto.

La realizzazione del modulo è così divisa nelle seguenti fasi. In primis, viene effettuata un'analisi atta a definire i requisiti funzionali, operativi e tecnici alla base della soluzione. In contemporanea, viene attivato un tavolo di dialogo con gli stakeholders coinvolti (incl. terminalisti e aziende di autotrasporto) al fine di definire i criteri di utilizzo della soluzione anche sulla base di quanto suggerito da parte degli operatori economici. A quanto definito in una fase di analisi, seguiranno quindi la progettazione e la realizzazione della soluzione. Infine, sarà necessario svolgere attività di testing per validare il rilascio della soluzione e il suo utilizzo in un ambiente reale come quello del porto.

2.4.2 Connettore con il sistema di intelligenza artificiale TinS A3IU

Sviluppo di un connettore per l'interoperabilità del Port Community System con il Sistema di intelligenza artificiale di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona. Verrà creata un'interfaccia di programmazione applicativa (API) user friendly per consentire una facile integrazione e interscambio di dati tra il PCS e il sistema TinS, sperimentato nell'ambito del progetto SMART-C. Grazie allo sviluppo del connettore si disporrà inoltre di un sistema terzo in grado di validare i dati comunicati mensilmente agli agenti marittimi sul numero di mezzi in imbarco e sbarco, attualmente autocertificati e non sottoponibili a controllo. Il connettore sarà realizzato in coerenza con lo studio di fattibilità risultato dell'azione pilota svolta dall'ADSP del Mar Adriatico Centrale nell'ambito del progetto INTESA, che ha implementato la progettazione del connettore a partire dal PCS esistente. Il progetto sarà pertanto adattato al PCS oggetto di riuso sopra illustrato.

Si riportano qui gli elementi salienti, rimandando all'allegato per l'inquadramento generale. Con riferimento all'interoperabilità il sistema TinS ha visto lo sviluppo preliminare ed il test del modulo DAS, Data Acquisition System, che si occupa, fondamentalmente, delle funzionalità di "booking", cioè della gestione delle prenotazioni inerenti ai flussi import ed export: consente l'inserimento, la gestione e la consultazione dei dati relativi a viaggi e liste di carico da parte di operatori di agenzie marittime, spedizionieri e conducenti.

Il sistema è suddiviso per profili utente, tra cui:

- Superutente amministrativo
- Operatore di Agenzia Marittima



- Spedizioniere
- Conducente
- Istituzione

Ciascuna tipologia di utenza prevede differenti set di privilegi/permessi operativi all'interno della console, ne deriva, quindi, che l'interfaccia web e le funzionalità esposte risultino differenziate a seconda dell'utente connesso.

Prendendo in esame il profilo con la maggior quantità di dati esposti, è possibile accedere alle seguenti informazioni:

- Viaggi nave (arrivo/partenza);
- Elementi di transito (mezzo tutto strada);
- Lista mezzi per TARGA;
- Informazioni di viaggio tramite VisitID;
- Liste di carico mezzi con annesso stato (Es. Arrivato in porto, da approvare...)

A viaggio concluso ed eseguiti i controlli ex-post, le liste di carico vengono congelate ed i dati corrispondenti diventano ufficiali e disponibili per le necessarie elaborazioni; inoltre, per ogni mezzo presente in una lista di carico è possibile visualizzare nel dettaglio l'IOT fornito da ADM e lo stato con cui ha terminato il viaggio (procedure terminate con successo o anomalia).

Il sistema così configurato ed interfacciato con lo SMART-C (il sistema TinS) offre attualmente dati sicuramente attendibili e garantiti, monitorati ed approvati da una rete di operatori. Queste informazioni possono di base essere esportate in differenti formati e, quindi, anch'esse inglobate in altri prodotti.

L'integrazione con PCS sarà accompagnata anche dall'aggiunta di nuove funzionalità, tra cui di significativa importanza:

1. Garantire la validità dell'informazione (Software come garante delle informazioni)
2. Generazione report con maggior dettaglio (incrocio software, riuso del dato)
3. Precaricare viaggi navi all'interno del DAS
4. Linguaggio comune per future integrazioni (aggregatore di servizi)
5. Centralizzazione della autenticazione

L'innovazione in materia di Pianificazione Portuale si avvarrà dell'analisi di anche ogni aspetto secondario dei servizi forniti, per poter ottenere nel tempo una visione chiara e più consapevole dell'intero ecosistema trattato.

Potranno, inoltre, essere sperimentati approcci innovativi per l'ottimizzazione dei cicli e dei servizi offerti

partendo da una domanda evidenziabile attraverso lo studio compiuto, per poi collezionare nel tempo le

informazioni utili per migliorare la sostenibilità e l'efficienza.

La soluzione consiste nella creazione di una o più componenti software, nominate microservizi, indipendenti l'uno dall'altro, in grado di essere replicati rapidamente su più nodi o server e di essere aggiornati facilmente attraverso una pipeline di Continuous Delivery (CD).

Questi microservizi dovranno esporre delle API Restful che saranno accompagnate da documentazione auto-generata, versionate e consultabili da tutti gli altri componenti software dell'ambiente al quale si desidera dare / ricevere accesso.

Per garantire prestazioni massime sarebbe preferibile aggiungere, ove necessario, algoritmi di load balancing per consentire uno smistamento "veloce" delle richieste in architettura distribuita cloud service.



Dalle specifiche funzionali evidenziate e dall'attenta valutazione della documentazione, sinonimo della visione attuale, sono emerse alcune caratteristiche funzionali che il servizio dovrà soddisfare:

- condivisione delle informazioni
- facilità di ricerca e disponibilità delle informazioni
- sicurezza del sistema
- scalabilità del sistema / dei componenti e/o applicativi software
- flessibilità della struttura
- offrire strumenti specifici di analisi delle informazioni raccolte

Un connettore di tale entità deve risultare un prodotto dinamico, flessibile ed altamente scalabile sulla base della mole di informazioni trattate in costante crescita, che dovranno essere analizzate, garantendo la massima efficienza ed efficacia d'uso.

L'ecosistema con cui la soluzione oggetto dello studio deve collaborare è composto da differenti prodotti

in grado di esporre servizi e dati, avvicinandosi quindi a modelli di architettura simili all'approccio proposto basato su servizi, meglio ancora se micro servizi.

Un altro requisito fondamentale su cui porre l'attenzione riguarda l'usabilità degli strumenti esistenti che presenta forti limitazioni; per ovviare a tale condizione, si dovranno studiare le attuali modalità di interazione per progettare ed ideare un prodotto "coerente" e consistente con le funzionalità oggi disponibili.

Per convogliare fonti diverse di dati derivanti da molteplici architetture è necessario che esse riescano ad

esporre uno o più dei seguenti moduli richiamabili dalla piattaforma centralizzata di aggregazione, in particolare:

- Connessione in sola lettura alla sorgente diretta del dato (Base di dati)
- Esposizione di una o più API come layer d'intermezzo per il recupero delle risorse
- Invio, recupero diretto o indiretto di un file dati a schema fisso, in grado quindi di esser caricato velocemente all'interno del nuovo sistema (utile, anche se fortemente sconsigliato, per tutti quei casi in cui non è possibile applicare una delle soluzioni precedenti)

Sulla base dei singoli applicativi saranno quindi implementati dei nodi il cui compito sarà quello di tradurre le varie lingue/strutture dati delle diverse applicazioni in un formato più snello e compatibile, essenziale e funzionale alla raccolta dati.

Si vuol precisare che attualmente tutti gli applicativi che si intendono integrare nel sistema sono in grado di offrire connettività attraverso uno dei metodi sopra citati, quindi garantire che l'equilibrio strutturale non venga alterato, ma che possa continuare a funzionare regolarmente.

L'aspetto essenziale per uno strumento di questo genere è la dinamicità nel percorso di crescita modulare che consente di poter osservare tutti i dati sulla base di differenti punti di vista. Ad esempio visionare la consistenza del dato sulla base della sua provenienza piuttosto che su base temporale o monitorare come tali dati siano in relazione tra loro e l'intensità di questi legami.



Il processo in fase di sviluppo viene completato con la raccolta di feedback operativi attraverso l'utilizzo di una piattaforma di staging per testare e valutare le features in sicurezza e trasparenza. Lo sviluppo dovrà procedere, dopo una consistente fase di progettazione tecnico strutturale, su tre binari paralleli: l'aggiunta di micro servizi indipendenti per nuove funzionalità, la creazione di layer aggiuntivi nella web app per la consultazione di tali servizi e lo studio / miglioramento della UI/UX, anche attraverso i feedback degli utenti finali.

I piani di sviluppo e quelli di deployment potranno essere integrati con l'aggiunta di sistemi logging realtime in grado di notificare istantaneamente alle figure dedicate all'assistenza eventuali malfunzionamenti bloccanti, così da ridurre al minimo possibile la percentuale di downtime.

Per garantire una buona qualità del software prodotto dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni generali oltre alle eventuali indicazioni puntuali del committente:

- il codice prodotto deve essere aderente alle “coding convention” specifiche dei linguaggi di programmazione utilizzati;
- l'architettura software deve essere preventivamente condivisa in trasparenza, deve essere chiara e facilmente comprensibile anche da chi non ha scritto il codice;
- il singolo modulo o prodotto deve essere sempre accompagnato da un documento tecnico descrittivo, complessivo dell'architettura che consenta a nuovi sviluppatori di poter comprendere facilmente come è stato realizzato il sistema; dove l'applicativo utilizzerà uno o più strutture dati relazionali sarà presente un documento che descrive lo schema E-R e tutte le tabelle ed i relativi campi. L'evoluzione del codice implica l'aggiornamento automatico e/o manuale della documentazione;
- il codice deve essere commentato adeguatamente nelle sezioni più salienti, ovvero laddove il codice non sia self-explaining;
- l'applicativo deve produrre log significativi, in particolar modo nella gestione degli errori e/o degli eventi/eccezioni significativi;
- tutte le componenti software che prevedono l'uso di connettività devono essere nativamente compatibili sia con IPv4 che con IPv6 e ciò si riflette anche a livello di interfacce di configurazione, ove ad esempio potrebbero essere presenti campi che permettono di censire indirizzi IP;
- utilizzo del repository di “Version Control System” (VCS) dell'Ente, se disponibile, o definizione di uno nuovo per l'inserimento del codice sorgente che deve essere sempre comparabile temporalmente (per valutare rapidamente la validità della modifica apportata rispetto alla sua versione precedente) e allineato ad ogni nuovo item sviluppato;
- tracciare le anomalie (bug o issue) in uno strumento “Issue Tracking System” (ITS) ed inserire nel commento di commit di una patch/fix il riferimento al ticket /issue relativo alla problematica su cui si è intervenuti;
- seguire il processo di costruzione (Dev-Ops based).

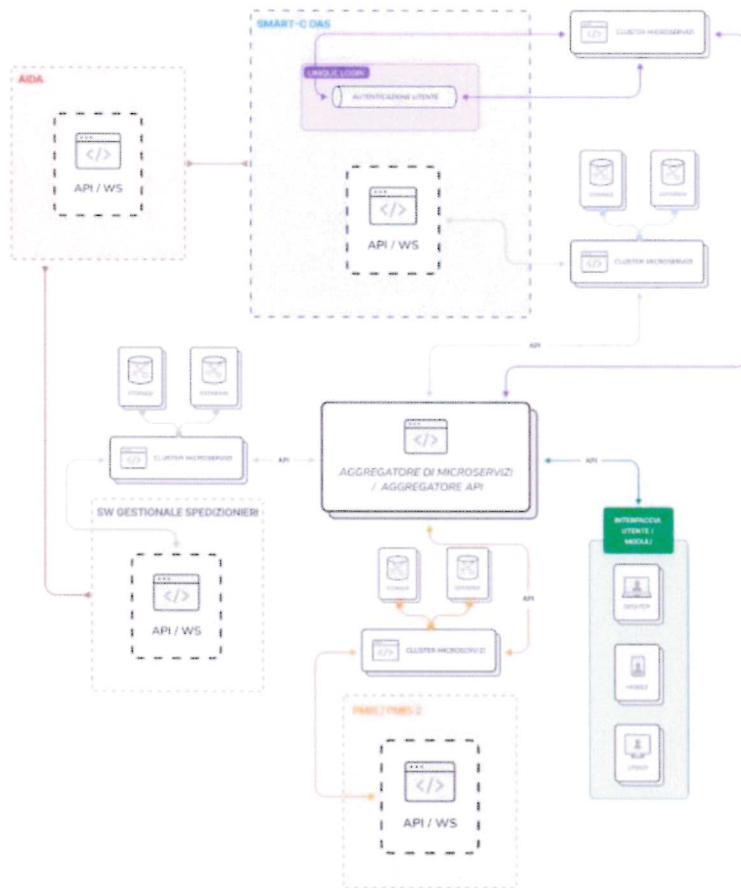
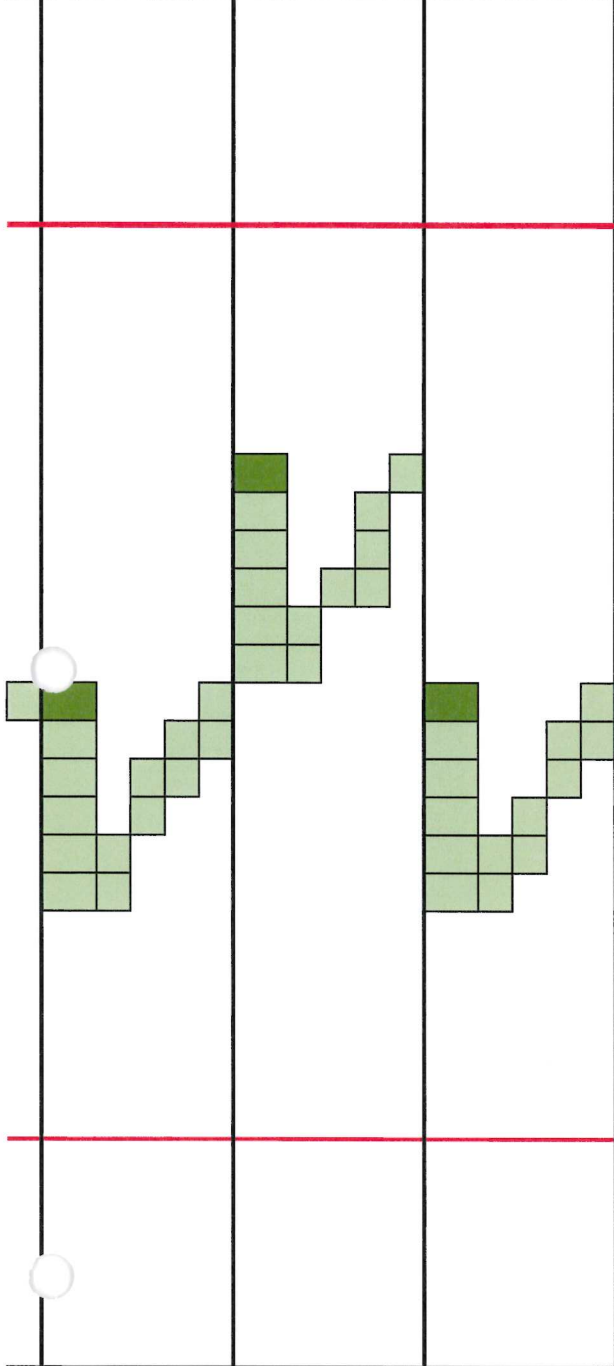


Figura 2 - Schema infrastruttura



Firmato digitalmente da:
GAROFALO VINCENZO
Firmato il 30/11/2023 09:23
Seriale Certificato: 1274207
Valido dal 18/03/2022 al 18/03/2025
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

Test			
Adeguamento NIS 2	C	2.3.5	
Analisi			
Progettazione			
Realizzazione			
Test			
Modulo per la Gestione dell'Appuntamento intermodale	D	2.4.1	
Analisi			
Progettazione			
Realizzazione			
Test			
Connettore con il sistema AI TinS	D	2.4.3	
Analisi			
Progettazione			
Realizzazione			
Test			



ADSP Mar Adriatico Centrale - SVILUPPO E IMPLEMENTAZIONE DEI PCS - MODELLO DI SCHEDE TECNICA DEGLI INTERVENTI PROPOSTI

Numero progressivo per proposta e temporale di intervento	Titolo della tipologia di intervento	Tipologia di intervento secondo quanto indicato all'art. 3 dell'Avviso pubblico per la presentazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale di proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione del servizio Pubblico Portuale (PCS) per la piattaforma di sistema digitale Nazionale (PTN) a consistere nella piattaforma di sistema digitale Nazionale (PTN) a sovrapporre sulle esistenti sistemi della Misura MFC 2.1.2.1.a "Digitalizzazione della catena logistica" - Sub-investimento 2.1.2 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall'Unione europea - ANAC Generazioni I.U.	Descrizione generale (max 200 caratteri spazi inclusi)	Finanziamento (migliaia di €)	Costo di intervento non coperto dal finanziamento (migliaia di €)	Costo complessivo (migliaia di €)	Data prevista di affidamento	Data prevista di inizio lavori	Data prevista di fine lavori	In caso di interventi già conclusi o iniziati indicare le date di inizio e fine	NOTE
1	Installazione PCS base e interoperabilità con AIDA e PLN	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera a	Installazione dei Moduli base PCS: anagrafici, statistici, gestione viaggio nave, preavvisi con valore logistico, dati merce e scambi dati, connessioni con AIDA, gestione dati documenti e persone; Dialogo con la PLN.	164.700 €		164.700 €	18/12/2023	01/01/2024	30/06/2024		
2	Installazione moduli avanzati PCS	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera b	Completamento Moduli Gestione Nave; Entrata/ Uscita via strada; Port Tracking.	164.700 €		164.700 €	01/07/2024	01/07/2024	31/12/2024		
3	Estensione PCS agli altri porti dell'ADSP	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera b	Estensione dei moduli PCS agli altri porti dell'ADSP in ottica di gestione delle specificità del contesto degli attori, delle tipologie di traffico e della topologia portuale	109.800 €		109.800 €	01/07/2024	01/01/2025	30/06/2026		
4	Connettori PCS-ADM per servizi Port Tracking e IRAIL	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera c	Realizzazione dei moduli per la gestione delle procedure doganali, delle aree buffer e completamento modulo gestione treni	85.400 €		85.400 €	01/07/2024	01/07/2024	30/03/2025		
5	Realizzazione del connettore SU.DOC	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera c	Realizzazione del connettore verso il portale dello Sportello Unico Doganale dei Controlli	79.300 €		79.300 €	01/07/2024	01/07/2024	31/12/2024		
6	Sviluppo connettore eCMR-eFTI	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera c	Realizzazione di connettori per l'interoperabilità con le informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI) e la lettera di vettura elettronica (eCMR)	97.600 €		97.600 €	01/07/2024	01/07/2024	31/08/2025		
7	Realizzazione interoperabilità con PIC	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera c	Realizzazione del connettore per l'interoperabilità con la Piattaforma Integrata di Circolazione (PIC)	54.900 €		54.900 €	01/07/2024	01/01/2025	30/06/2025		
8	Adeguamento NIS 2	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera c	Adeguamento al regolamento sulla cybersecurity NIS 2	30.500 €		30.500 €	01/07/2024	01/01/2025	30/06/2025		
10	Realizzazione modulo per la gestione dell'appuntamento intermodale	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera d	Realizzazione modulo per la gestione dell'appuntamento intermodale per ricevimento preavvisi di arrivo dall'autotrasporto da e per l'area portuale per anticipazione controlli	122.000 €		122.000 €	01/07/2024	01/07/2025	31/12/2025		
11	Connettere per l'interoperabilità del PCS con il sistema di intelligenza artificiale TINS	interventi di cui all'art.3 punto 2, lettera d	Sviluppo di un connettore per l'interoperabilità del Port Community System con il Sistema di intelligenza artificiale di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle aree varie ad esse connesse dal porto di Ancona	85.400 €		85.400 €	01/07/2024	01/01/2025	30/06/2025		
Totale				994.300 €	0 €	994.300 €					

da inviare via pec al dg@stlpcz.mil.gov.it, contestualmente alla restante documentazione della proposta di investimento per l'ammissione al finanziamento