



**Modello di interoperabilità per la digitalizzazione delle procedure
doganali nei porti**

Versione del 29 aprile 2020

Allegato 6.1

Schema tipo Documento di progettazione preliminare

SOMMARIO

1	Introduzione.....	4
2	Descrizione del progetto.....	5
2.1	Finalità e obiettivi.....	5
2.2	Struttura.....	5
3	Situazione attuale (AS IS).....	6
3.1	Contesto.....	6
3.2	Processi (AS-IS).....	6
3.3	Sistemi.....	6
3.4	Vincoli e prerequisiti.....	7
4	Progetto di massima della soluzione (TO BE).....	8
4.1	Architettura.....	8
4.2	Processi to be.....	8
4.3	Avvio del sistema.....	8
5	Organizzazione.....	9
5.1	Organizzazione.....	9
5.3	Comunicazione e formazione.....	10
6	Analisi del rischio.....	11
6.1	Fattori di rischio e relative modalità di gestione.....	11
7	Piano di massima del progetto.....	12
7.1	Gantt.....	12
7.2	Monitoraggio e indicatori.....	12
8	Stima dei costi.....	13
8.1	Investimenti.....	13
8.2	Manutenzione e gestione.....	13
8.3	Benefici attesi.....	13

9 Glossario.....1S

1 INTRODUZIONE

Contesto in cui si colloca il progetto

Scopo del documento

2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 FINALITÀ E OBIETTIVI

Contesto strategico e motivazioni che hanno portato alla definizione del progetto

Obiettivi di progetto

2.2 STRUTTURA

Il paragrafo ha la finalità di descrivere le principali attività e componenti progettuali, organizzate in moduli di progetto (Work Packages – WPs), intesi come insiemi di attività progettuali finalizzate alla produzione di output chiaramente definiti, cui son associati costi e tempi.

Tabella riassuntiva con gli output previsti per ogni modulo

#	Codice	Modulo	Output	Note
1	M.1	Nome modulo 1	Documento/i e/o "oggetto/i" derivante dalla realizzazione del modulo (uno o più)
2	M.2	Nome modulo 2	Documento/i e/o "oggetto/i" derivante dalla realizzazione del modulo (uno o più)
3	M.n	Es: Studio e progettazione preliminare	Documento di progettazione preliminare
		Es: Assessment del porto	Documento di assessment; Scheda nodi di interesse
		Es: Modello AS IS processi	Modello BPM dei processi AS IS

3 SITUAZIONE ATTUALE (AS IS)

3.1 CONTESTO

(Descrizione elementi chiave che definiscono il contesto del porto su cui si interviene)

- Caratteristiche del porto;
- Mappa del porto
- Principali soggetti operanti nel porto e Stakeholder (Capitaneria di Porto, Autorità di sistema portuale, ADM, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Ministero della salute, Vettore marittimo, Spedizioniere, Agente marittimo, operatori portuali, ...)
- Sistemi informatici in uso (PCS, PMIS, sistemi di monitoraggio flussi, AIDA, ...) o di prossima realizzazione

3.2 ASSESSMENT PROCESSI (AS-IS)

(Descrizione degli attuali processi che saranno oggetto di intervento)

Ogni processo è rappresentato graficamente (BPM) ed è corredato da una descrizione delle principali attività o sottoprocessi.

Per tutti i processi vanno individuati e descritti:

- flussi fisici delle merci/mezzi;
- nodi di interesse (es: gate portuali, banchine, ecc)

3.2.1 Processo 1

Mappa dei flussi e dei nodi di interesse

Descrizione delle fasi di processo logistico e doganale

3.2.2 Processo n

3.3 ASSESSMENT SISTEMI E NODI

(Descrizione dei sistemi esistenti interessati dal progetto, quali ad esempio: Port Community System, Componente AIDA TROVATORE, eventuali sistemi di rilevazione flussi merci e/o apparti installati ai gate portuali che saranno utilizzati nel progetto)

- sistema informativo doganale
- sistema informativo portuale
- sistema di gate automation, attuale attrezzaggio dei nodi (se esistente)

3.4 VINCOLI E PREREQUISITI

Descrizione degli eventuali vincoli tecnici, organizzativi, o temporali quali ad esempio: tempi di completamento di sistemi o applicazioni dell'Autorità portuale necessari al progetto)

Descrizione dei prerequisiti necessari all'avvio del progetto, ove presenti, es completamento di opere o lavori edili nel porto o nell'area doganale)

Vincolo 1

Vincolo n

Descrizione proposte eventuali di superamento vincoli

(tabella riepilogativa vincoli e prerequisiti)

4 PROGETTO DI MASSIMA DELLA SOLUZIONE (TO BE)

Descrizione di massima della soluzione in termini di architettura logica e fisica e dei processi doganali e logistici così come si pensa di modificarli (TO BE)

4.1 ARCHITETTURA

(descrizione dell'architettura che verrà realizzata/modificata)

4.2 PROCESSI TO BE

(descrizione dei singoli processi realizzati/modificati)

Mappa dei flussi e dei nodi di interesse

Descrizione delle fasi di processo logistico e doganale

4.3 AVVIO DEL SISTEMA

(Descrizione della fase di avvio operativo del sistema, sulla base di un piano di rilasci in esercizio).

Per ciascun rilascio, verranno diramate le relative istruzioni operative da parte dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. In questa fase saranno anche previsti gli interventi formativi e di addestramento *on site* del personale coinvolto e sarà anche disponibile la Knowledge base realizzata nell'ambito del modulo di formazione.

5 ORGANIZZAZIONE

5.1 ORGANIZZAZIONE

Il paragrafo descrive:

- l'organizzazione dell'Agenzia e dell'Autorità di sistema portuale per l'attuazione del progetto (es: referenti, gruppi di lavoro, strutture coinvolte)
- l'organizzazione dell'ambiente di progetto con indicazione dei diversi ruoli e responsabilità nella gestione dei progetti stessi;
- le modalità che verranno adottate per l'acquisizione dei beni e servizi necessari alla realizzazione dei progetti e le relative responsabilità.

5.3 COMUNICAZIONE E FORMAZIONE

Indicazione delle misure/azioni di comunicazione del progetto e dei suoi obiettivi.

Indicazione di massima delle misure da adottare per la formazione delle persone coinvolte

6 ANALISI DEL RISCHIO

6.1 FATTORI DI RISCHIO E RELATIVE MODALITÀ DI GESTIONE

(Descrizione dei rischi di progetto e relative misure di contrasto)

Indicare i principali fattori di rischio di progetto. In generale, si ritiene che una misura utile a contrastare il rischio sia la segmentazione del progetto in moduli, la cui realizzazione risulta più agevolmente governabile e assicura l'ottenimento di specifici output, come illustrato nel capitolo 2.2 *Struttura del progetto*. Tale impostazione consente, se necessario, di contenere il rischio legato alla dimensione del progetto.

I principali rischi sono stati classificati in quattro categorie: gestione del progetto, normativi, tecnologici e di relazione con gli stakeholder.

La seguente tabella riepiloga alcuni esempi di fattori di rischio identificati, la loro probabilità e impatto su una scala Alto, Medio, Basso.

Tabella 1 Esempio di riepilogo dell'analisi del rischio

Classificazione rischi	Fattore di rischio	Probabilità	Impatto	Modalità di gestione
Gestione Progetto	Incompletezza dei requisiti degli utenti interni ed esterni	B	A	
Gestione Progetto	Progettazione non adeguata ai requisiti utente	B	A	
Gestione Progetto	Incoerenza del software sviluppato con la progettazione	B	A	
Gestione Progetto	Slittamenti nella pianificazione	M	M	
Gestione Progetto	Elevata complessità tecnica del progetto	A	M	
Gestione Progetto	Correlazioni con altri progetti di digitalizzazione	M	B	
Normativo	Normativa unionale non pienamente definita e carente documentazione tecnico/funzionale	M	M	
Normativo	Modifiche normative al livello nazionale e unionale	M	M	
Tecnologico	Complessità della migrazione della piattaforma legacy	M	A	
Tecnologico	Mutamenti nelle regole nazionali per l'interoperabilità	M	B	
Stakeholders	Coinvolgimento degli stakeholders	A	M	
Stakeholders	Resistenza al cambiamento	M	A	

7 PIANO DI MASSIMA DEL PROGETTO

7.1 GANTT

Il progetto prevede una durata complessiva di xx mesi con data di inizio attività dd/mm/yyyy e fine attività aldd/mm/yyyy. (Esempio di GANTT semplificato tabella sottostante).

Nella definizione del piano di progetto si dovrà tenere conto sia delle attività in capo all'ADM, sia di quelle in capo alle Autorità di sistema portuale o ad altri soggetti. La pianificazione, quindi deve essere integrata e prevede tutte le attività inerenti al progetto, riferite al rispettivo ente responsabile.

Cronoprogramma

Moduli	Responsabile	Descrizione Moduli	20xx				20xx+1				20xx+2				20xx+3			
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
M1	ADM																	
M2	ADM																	
M3	ADSP																	
M4	ADM																	
M5	ADSP																	
M6	ADSP																	
M-PM																	

7.2 MONITORAGGIO E INDICATORI

7.2.1 Piano di monitoraggio

La realizzazione del progetto sarà monitorata in base a:

- indicatori di avanzamento delle attività, correlati al completamento dei singoli moduli progettuali, nella fase di realizzazione sarà definito il modello di monitoraggio dell'avanzamento assegnando un peso percentuale ai diversi moduli di progetto in relazione all'apporto che il singolo modulo fornirà all'avanzamento del progetto;
- indicatori di spesa, correlati all'avanzamento della spesa sostenuta.

7.2.2 Indicatori di output e di risultato

Il paragrafo dovrà contenere il riferimento ai possibili indicatori di risultato, ovviamente da definire in relazione ad ogni progetto. A titolo di esempio: riduzione dei percorsi dei camion nel porto, riduzione dei tempi di trasferimento delle merci sulla nave in partenza, ecc.

indicatore 1: descrizione

indicatore n: descrizione

8 STIMA DEI COSTI

La stima dei costi dovrà tenere conto sia dei costi in capo a ADM che di quelli in capo alle ADSP, riferiti a ciascuno dei moduli di progetto. A titolo orientativo i costi includono: i costi derivanti dall'impegno per servizi informatici (es. analisi, progettazione, sviluppo sw, consulenza tecnica) , costi per forniture esterne di prodotti / servizi ICT (gare o altro), viaggi/trasferte. Investimenti

Moduli	Responsabili	Descrizione Moduli	Voci di costo			Totale (IVA esclusa)
			Servizi ICT	Forniture esterne ICT	Trasferte	
M1	ADM					
M2	ADM					
M3	ADSP					
M4	ADM					
M5	ADSP					
M6	ADSP					
M7					
M-PM	ADM					
Totale IVA esclusa						

8.1 MANUTENZIONE E GESTIONE

Indicare le modalità e la stima dei costi di gestione e manutenzione a regime dei sistemi e applicazioni realizzati

8.2 BENEFICI ATTESI

(descrizione dei benefici attesi diretti e indiretti, se ve ne sono)

A titolo di esempio:

1. Benefici in termini di recupero di efficienza per gli enti coinvolti:
 - migliore qualità complessiva dei dati, e disponibilità di dati "certificati" da sistemi intelligenti.
2. Benefici per gli operatori economici per recuperi di efficienza derivanti dalla ottimizzazione dei processi logistici:
 - dalla riduzione dei tempi di attesa per i servizi;
 - dalla maggiore flessibilità di utilizzo del sistema,
 - riduzione dei rischi di errore nel trasferimento delle informazioni legate alla merce;

- ottenimento real time dei feedback e delle informazioni legate ad autorizzazioni e verifiche /ispezioni doganali;
 - certezza dei tempi di consegna/messa a disposizione delle merci;
 - riduzione dei costi di trasporto, movimentazione, carico e scarico delle merci;
 - riduzione del numero di movimentazioni / rehandling delle merci per controlli successivi sulle stesse merci.
3. Benefici per il sistema portuale/logistico locale derivanti dall'ottimizzazione del ciclo logistico/doganale/portuale:
- maggiore competitività del sistema portuale;
 - integrazione orizzontale e verticale della catena marittima, portuale e logistica;
 - riduzione del "tempo medio di sdoganamento";
 - riduzione degli stop and go a livello di catena logistico-marittima.
4. Benefici ambientali
- riduzione emissioni gas
 - riduzione km percorsi da mezzi inquinanti

9 GLOSSARIO



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale