

Modalità per l'attivazione e la gestione di Corridoi controllati dalla Piattaforma Logistica Nazionale e/o Sistema Informativo Logistico Ferroviario, per lo spostamento di merci containerizzate, dal punto di sbarco fino al luogo di destinazione, tra depositi di temporanea custodia.

***DISCIPLINARE QUADRO***

***“Fast Corridor su strada e ferroviario”***

## Sommario

1. Introduzione .....	4
2. Definizioni.....	6
3. Ruoli e responsabilità.....	8
4. Campo di applicazione.....	9
5. Servizi della PLN, del SILF e di AIDA.....	10
5.1 PLN .....	10
5.2 SILF.....	11
5.3 AIDA – Servizi per i gestori di temporanea custodia.....	11
6. Corridoio controllato su strada.....	12
6.1 Predisposizione Manifesto.....	12
6.2 Arrivo merci.....	13
6.3 Preparazione corridoio.....	14
6.4 Avvio corridoio.....	15
6.5 Attraversamento varco.....	16
6.6 Percorrenza corridoio.....	17
6.7 Arrivo a destinazione e chiusura del corridoio .....	18
6.8 Presentazione dichiarazione di esito .....	19
7. Corridoio controllato ferroviario.....	19
7.1 Predisposizione Manifesto .....	19
7.2 Arrivo merci.....	20
7.3 Preparazione del corridoio.....	20
7.3.1 Gestore del viaggio ferroviario che opera in proprio .....	21
7.3.2 Gestore del viaggio ferroviario che si avvale di servizi SILF.....	21
7.4 Avvio del corridoio .....	22
7.4.1 Gestore del viaggio ferroviario che opera in proprio .....	22
7.4.2 Gestore del viaggio ferroviario che si avvale di servizi SILF.....	23
7.5 Attraversamento varco.....	24
7.6 Percorrenza del corridoio.....	24
7.7 Arrivo a destinazione e chiusura del corridoio .....	25
7.7.1 Gestore del viaggio ferroviario che opera in proprio .....	25
7.7.2 Gestore del viaggio ferroviario che si avvale di servizi SILF.....	25

7.8	Presentazione della dichiarazione di esito.....	26
8.	Attivazione di nuovi corridoi.....	26
8.1	Richiesta di attivazione .....	26
8.2	Disciplinare di servizio.....	26
9.	Procedura di soccorso .....	28
10.	Ruolo della Task Force ONCE territoriale.....	28
11.	Disposizioni finali .....	28
12.	Riferimenti.....	29

## 1. Introduzione

Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T<sup>1</sup>) ed il Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS<sup>2</sup>), auspicano il ricorso a **servizi innovativi o nuove combinazioni di servizi esistenti** per lo sviluppo di piattaforme integrate ed interoperabili a sostegno di una catena logistica multimodale ed intermodale, senza soluzioni di continuità<sup>3</sup>, efficiente e sicura lungo i corridoi TEN-T.

Il programma TEN-T prevede numerosi progetti europei volti ad individuare soluzioni innovative per la catena logistica che implicano il coinvolgimento dell'Autorità doganale. In tale ambito l'Agenzia ha partecipato ai progetti WIDERMOS<sup>4</sup>, ANNA<sup>5</sup>, B2MOS<sup>6</sup>, *Port of Ravenna Fast Corridor*, sperimentando con successo soluzioni per la realizzazione di una rete di trasporti integrata, intermodale ed interoperabile secondo le logiche delle "linee-guida TEN-T".

Nel quadro dei piani strategici dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il rilancio della competitività del sistema portuale e logistico nazionale, con il progetto il Trovatore, sono stati individuati nuovi processi basati su infrastrutture immateriali, sull'impiego di nuove tecnologie<sup>7</sup>, sul tracciamento elettronico delle merci per la semplificazione del ciclo import/export e la decongestione degli spazi portuali.

Con l'entrata in vigore il 1 maggio 2016 del Regolamento UE n. 952/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Ottobre 2013 - che istituisce il Nuovo Codice Doganale dell'Unione (CDU) - è stata introdotta una nuova regolamentazione, tra l'altro, delle modalità relative all'introduzione delle merci nel territorio doganale della UE, alla loro presentazione in dogana e alla disciplina della custodia temporanea, ivi comprese le condizioni e le modalità di spostamento delle merci tra diverse strutture di deposito per la temporanea custodia<sup>8</sup>.

Tenuto conto di quanto precede, il futuro utilizzo dei fast corridor è regolamentato dalle disposizioni di cui agli artt. 139 e 148, par.5, CDU: le merci terze introdotte nel territorio doganale dell'UE sono presentate in dogana immediatamente al loro arrivo all'ufficio doganale designato e, dopo essere state dichiarate per la custodia temporanea nel luogo di arrivo, sono prese in carico dal titolare autorizzato della struttura di deposito per la custodia temporanea per

---

<sup>1</sup> Trans-European Networks - Transport

<sup>2</sup> Intelligent Transport System

<sup>3</sup> dal punto di origine a quello di destinazione

<sup>4</sup> Wide Interoperability and new governance moDels for freight Exchange linking Regions through Multimodal maritime based cOrridorS

<sup>5</sup> Advanced National Networks for Administrations

<sup>6</sup> Business To MOtorways of the Sea

<sup>7</sup> sigilli elettronici, RFID (Radio Frequency IDentification), sistemi di geo - posizionamento (GPS - Global Positioning System), OCR (Optical Character Recognition)

<sup>8</sup> Regolamento UE n. 952/2013 Titolo IV - Capo 2 - Arrivo delle merci

essere poi trasferite, ai sensi dell'art. 148 CDU, alla struttura di deposito per la custodia temporanea del luogo ove esse sono destinate.

Al riguardo, si evidenzia che, sotto il profilo giuridico, l'art. 148 CDU disciplina l'autorizzazione per la gestione delle strutture di deposito per la temporanea custodia. Il comma 5 prevede che, previo consenso della dogana, il titolare di un'autorizzazione alla custodia temporanea possa spostare le merci terze tra diverse strutture di deposito a condizione che tali movimenti non aumentino il rischio di frode.

Gli artt. 148 CDU e 118 Reg. (UE) n.2446/1015 – RD – richiedono che<sup>9</sup>:

- lo spostamento tra diverse strutture di deposito avvenga sotto la responsabilità di un'autorità doganale (intesa come autorità dello Stato membro a prescindere dall'esistenza, sul territorio, delle diverse articolazioni e strutture degli Uffici doganali);
- tale spostamento sia disciplinato da un'unica autorizzazione rilasciata ad un operatore AEOC;
- se lo spostamento avviene tra strutture di temporanea custodia autorizzate con diversi provvedimenti in capo a titolari diversi, tale movimentazione possa essere autorizzata solo se i titolari degli impianti interessati sono AEOC.

Questa Agenzia ritiene che il costante presidio telematico dei carichi veicolati attraverso il fast corridor possa costituire idoneo strumento di monitoraggio e controllo a disposizione della dogana per evitare l'aumento del rischio di frodi in ragione della maggiore sicurezza garantita dal monitoraggio dei mezzi su cui viaggiano le merci.

Ciò premesso, tenuto conto delle modificazioni del quadro normativo, dei positivi esiti della sperimentazione già effettuata e delle ulteriori richieste di attivazione di corridoi controllati pervenute, si impartiscono, con la presente, le istruzioni per l'attivazione e la gestione di *Corridoi controllati* dalla *Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)* e dal Sistema Informativo Logistico Ferroviario (SILF) per la movimentazione di container dal magazzino di Temporanea custodia del punto di sbarco fino al magazzino di Temporanea custodia autorizzato presso un **Nodo logistico di destinazione**, senza ulteriori formalità doganali connesse al regime di transito.

La presente sostituisce integralmente le note di questa Agenzia prot. n. 44053/RU del 13 aprile 2015 e prot. 53313/RU del 5 maggio 2015.

---

<sup>9</sup> Non si tratta del caso disciplinato dall'art. 193 Reg (UE) n.2447/15 – RE, tenuto conto che il presente disciplinare quadro non si applica alle movimentazioni di merce tra depositi per la temporanea custodia siti in diversi Stati membri.

## 2. Definizioni

Ai fini della presente si intende per:

<b>Attestazione del soggetto attuatore della PLN</b>	Attestazione rilasciata dal soggetto attuatore della <b>PLN</b> agli automezzi autorizzati alla percorrenza del <b>Corridoio Controllato</b> , da esibire, a cura del conducente su richiesta degli organi di controllo (fac simile in All.3)
<b>Colloquio T.C.</b>	Insieme di servizi telematici, disponibili nell'ambito del sistema AIDA, destinati ai <b>Gestori T.C.</b>
<b>Contrassegno Fast Corridor</b>	<b>Contrassegno relativo all'attestazione Soggetto attuatore della PLN</b> , (fac simile in All.4)
<b>Corridoio controllato</b>	Collegamento stradale/ferroviario tra il <b>Nodo logistico portuale</b> e il <b>Nodo logistico di destinazione</b> , in cui sono inoltrati gli automezzi monitorati dalla <b>Piattaforma Logistica Nazionale e/o Sistema Informativo Logistico Ferroviario</b> adibiti al trasporto delle merci
<b>Fine della missione stradale</b>	Momento che identifica l'arrivo dell'automezzo al <b>Nodo logistico di destinazione</b>
<b>Fine del viaggio ferroviario</b>	Momento che identifica l'arrivo del <b>convoglio ferroviario</b> al <b>Nodo logistico di destinazione</b> .
<b>Inizio della missione stradale</b>	Momento di partenza dell'automezzo dal <b>Nodo logistico portuale</b>
<b>Inizio del viaggio ferroviario</b>	Momento di partenza del convoglio ferroviario dal <b>Nodo logistico portuale</b>
<b>Magazzino T.C.</b>	Struttura di deposito per la custodia temporanea delle merci autorizzato dall'Ufficio delle dogane.
<b>Messaggio di allerta</b>	Comunicazione del soggetto attuatore <b>PLN</b> relativa ad un evento che può pregiudicare la movimentazione in sicurezza

dell'automezzo, nel caso di corridoio su strada, ovvero comunicazione della **SILF**, con relativa indicazione del momento (data, ora, minuti, secondi), in cui si è verificato un evento inatteso che pregiudica la movimentazione in sicurezza del convoglio, nel caso di corridoio ferroviario.

***Missione stradale***

L'insieme dei dati contraddistinti da un identificativo (idMissione), fornito dalla **PLN**, riguardanti l'automezzo, il conducente, i container trasportati e gli estremi della documentazione doganale relativa ai container trasportati (il container è identificato univocamente da codice del container e viaggio nave<sup>10</sup> o manifesto).

***Viaggio ferroviario***

L'insieme dei dati riguardanti il convoglio ferroviario<sup>11</sup>, i container trasportati e gli estremi della documentazione doganale relativa ai container trasportati (il container è identificato univocamente da codice del container e viaggio nave<sup>10</sup> o manifesto)

***MMA***

Manifesto delle Merci Arrivate.

***Nodo logistico di destinazione***

Impianto logistico esterno all'area portuale, presso il quale è ubicato il Magazzino T.C. per la destinazione delle merci inoltrate nel **Corridoio controllato**.

***Nodo logistico portuale***

Impianto logistico situato presso un "porto dell'Unione" (come definito nell'art.1 (7) del Reg.(UE) 2015/2446) in cui sono movimentate le merci che sono introdotte nel territorio doganale dell'Unione per via marittima presso il quale è ubicato il magazzino di T.C.

***OBU (On Board Unit)***

Dispositivo GPS con cui sono **equipaggiati** gli automezzi monitorati dalla **PLN**.

***Piattaforma Logistica***

Intelligent Transport System (ITS) di riferimento per la gestione

---

<sup>10</sup>entry key del Manifesto Merci Arrivate in cui è iscritto il container

<sup>11</sup> Identificativo univoco del viaggio. dato dalla concatenazione di numero treno e data/ora di prevista partenza separato da "-". Il formato è XXXXXX-GGMMAAAA-HHMMSS). I secondi sono passati con valore 00

### **Nazionale (PLN)**

della rete logistica nazionale finalizzato a permettere l'interconnessione dei Nodi Logistici con l'obiettivo di migliorare efficienza e sicurezza del trasporto merci e della logistica in Italia (D.M. n.18T del 20 giugno 2005 e Legge n.27 del 24 marzo 2012).

### **Sistema Informativo Logistico Ferroviario (nel seguito SILF)**

Piattaforma interoperabile che consente di scambiare informazioni per migliorare l'efficienza e la sicurezza del trasporto monitorando il tragitto del convoglio ferroviario<sup>12</sup>.

## **3. Ruoli e responsabilità**

Sono di seguito rappresentati i ruoli e le responsabilità dei soggetti interessati dalla procedura in parola.

### **Gestore della missione stradale**

Proprietario/detentore delle merci, operatore logistico o intermediario responsabile dell'organizzazione logistico/operativa della missione stradale come indicato dalle autorità doganali e conformemente alle istruzioni.

### **Gestore del viaggio ferroviario**

Proprietario/detentore delle merci, operatore logistico o intermediario responsabile dell'organizzazione logistico/operativa del Viaggio ferroviario.

### **Gestore/i T.C.**

Il/i titolare/i dell'autorizzazione/i per la gestione delle strutture di deposito per la custodia temporanea(art. 148 del Regolamento UE 952/2013) di partenza e di arrivo del Fast Corridor.

### **Responsabile del Manifesto**

Titolare delle merci, o suo rappresentante, tenuto alla dichiarazione sommaria delle stesse.

---

<sup>12</sup> e.g. Piattaforma Integrata della Logistica (PIL), Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



<b><i>Terminalista/Handler</i></b>	Gestore di uno spazio attrezzato per lo svolgimento delle operazioni logistiche per la movimentazione o lo stoccaggio dei container che opera nel <b><i>Nodo logistico portuale</i></b> o nel <b><i>Nodo logistico di destinazione</i></b> . Il <b><i>terminalista/handler</i></b> portuale è responsabile dell'integrità dei container durante le manovre portuali e le operazioni logistiche per la preparazione dell'automezzo o del convoglio.
<b><i>Ufficio doganale portuale</i></b>	Ufficio/Sezione Territoriale delle Dogane con competenza sul <b><i>Nodo logistico portuale</i></b> Presso il quale è ubicato il Magazzino di T.C. di partenza.
<b><i>Ufficio doganale di destinazione</i></b>	Ufficio/Sezione Territoriale delle Dogane con competenza sul <b><i>Nodo logistico di destinazione</i></b> presso il quale è ubicato il Magazzino di T.C. di destinazione.

#### 4. Campo di applicazione

La procedura in parola è applicabile al verificarsi concomitante delle seguenti condizioni:

- merci condizionate in container;
- Gestore/i T.C. di partenza e di destinazione avente/i status AEOC;
- ***Nodo logistico di destinazione con presidi di altre Amministrazioni per attuare i medesimi controlli previsti al punto di ingresso/sbarco.*** In alternativa il ***Gestore della missione stradale/Gestore del viaggio garantisce***, per le merci da inoltrare nel corridoio, ***che non siano richiesti controlli da altre Amministrazioni o che essi siano stati espletati;***
- utilizzo, da parte dei ***Gestori T.C.***, del ***Colloquio T. C.***;
- automezzo controllato dalla ***PLN***, nel caso di corridoio su strada;
- connessione ferroviaria continua tra il ***Nodo logistico portuale*** e il ***Nodo logistico di destinazione***, nel caso di corridoio ferroviario; il ***Gestore del viaggio*** garantisce il monitoraggio dei container inoltrati nel ***Corridoio controllato*** in proprio ovvero avvalendosi dei servizi ***SILF***.

L' **Ufficio doganale di partenza e quello di destinazione (in caso siano diversi)** verificano che il/i **Gestori T.C.** , titolari dell'autorizzazione di cui all'articolo 148 del Regolamento UE 952/2013, siano responsabili di tutto quanto segue:

- a) garantire che le merci in custodia temporanea non siano sottratte alla vigilanza doganale;
- b) adempiere agli obblighi risultanti dal magazzinaggio delle merci in custodia temporanea;
- c) il periodo complessivo tra l'introduzione del magazzino di TC di arrivo e ed periodo di giacenza nel magazzino di TC di destinazione non superi i 90 giorni

Qualora, per un motivo qualsiasi, le merci non possano essere mantenute in custodia temporanea, il/i titolare/i dei magazzini informano senza indugio le autorità doganali al fine di consentire l'adozione di tutte le misure necessarie per regolarizzare la situazione di tali merci ai sensi degli articoli 197, 198 e 199 del CDU.

Inoltre l'**Ufficio doganale di partenza e quello di destinazione (in caso siano diversi)** verificano che il **Gestore/i T.C.** abbiano prestato un'idonea garanzia ex art 155, par. 4, RE e nota prot. 3335 del 24.03.2017 della DCLPD, a copertura dei diritti doganali gravanti sulla merce introdotta nei **Magazzini T.C.**, garanzia che il titolare del Magazzino T.C. di partenza deve estendere anche alle merci inoltrate nel **Corridoio controllato**, fino alla relativa assunzione in carico da parte del titolare del Magazzino di T.C. di destinazione.

## 5. Servizi della PLN, del SILF e di AIDA

### 5.1 PLN

Nell'ambito della sperimentazione del **Corridoio controllato** la **PLN** fornisce servizi per:

- l'identificazione del corridoio da monitorare e la definizione delle policy associate agli allarmi di percorso;
- la creazione della missione sul **Corridoio controllato** tramite compilazione di *template* predefinito;
- la possibilità di associare alla missione documenti e report;
- l'attivazione manuale della missione sul **Corridoio controllato** da terminale di bordo e la contestuale abilitazione al monitoraggio;
- la gestione e la visualizzazione della missione durante il suo intercorrere;

- l'acquisizione delle posizioni dell'automezzo dal terminale installato a bordo dell'automezzo e la storicizzazione di tutti gli eventi legati;
- la storicizzazione dei tempi, delle posizioni e delle soste lungo il percorso del tratto stradale in oggetto;
- la gestione degli allarmi relativi al percorso effettuato dall'automezzo rispetto al pianificato (in termini di tempo e di percorso);
- la notifica degli automezzi e dei container in arrivo al **Nodo logistico di destinazione** tramite il tabellone degli arrivi (servizio *Control Tower*);
- le notifiche di infotraffico sul percorso e le condizioni operative del terminal portuale;
- la chiusura manuale della missione da terminale di bordo.

UIRNet fornisce i manuali per l'utilizzo dei servizi suddetti, le utenze necessarie ad accedere alla piattaforma, le informazioni relative a modalità di impiego e limiti di utilizzo.

Le caratteristiche tecnico/operative di detti servizi sono descritti, a cura di UIRNet, in allegato al disciplinare di servizio di cui al successivo paragrafo 9.

## 5.2 SILF

Nell'ambito del **Corridoio controllato** la **SILF** fornisce servizi per:

- l'identificazione del corridoio da monitorare e la definizione delle policy associate agli allarmi di percorso;
- la gestione del viaggio ferroviario durante il suo intercorrere;
- la gestione degli allarmi relativi al percorso effettuato dal convoglio ferroviario rispetto al pianificato (in termini di tempo)

## 5.3 AIDA – Servizi per i gestori di temporanea custodia

Nell'ambito della procedura del **Corridoio controllato**, AIDA fornisce servizi per:

- La predisposizione e l'invio telematico del MMA.

- Il monitoraggio delle partite A/3 di competenza da parte dei Gestori T.C, nell'ambito delle funzionalità del **Colloquio T.C.**<sup>13</sup>. In particolare:
  - con l'invio del messaggio 1 (Richiesta Manifesti in Arrivo/Partenza), il **Gestore T.C.** richiede i manifesti in arrivo contenenti partite di T.C. (A/3) di competenza, per le quali viene riportato il relativo numero del manifesto, con lo stato e la data di registrazione;
  - con il messaggio di tipo 2 (Richiesta Partite A/3 da prendere in carico/scaricare), noti il numero di manifesto e la data di registrazione, il **Gestore T.C.** richiede l'elenco delle partite A/3 da prendere in carico. Per ogni partita A/3 sono forniti i dettagli (data registrazione, codice polizza, peso lordo, descrizione merce. ecc.) e lo stato.
- Il monitoraggio dei container di competenza da introdurre nel **Corridoio controllato** da parte dei terminalisti/handler, nell'ambito del Colloquio T.C.. In particolare:
  - con l'invio del messaggio 1 (Richiesta Manifesti in Arrivo/Partenza), il **Terminalista/Handler** richiede i manifesti in arrivo contenenti i container di competenza, per i quali viene riportato il relativo numero del manifesto, lo stato e la data di registrazione.
  - con il messaggio 2 (Richiesta partite A/3 da prendere in carico/scaricare), noti il numero del manifesto e la data di registrazione, il **Terminalista/Handler** richiede l'elenco dei container da prendere in carico ed i dettagli delle relative A/3.
- Il monitoraggio, nell'ambito dei servizi de "Il Trovatore", dello stato dei container interessati dal **Corridoio controllato**.

## 6. Corridoio controllato su strada

### 6.1 Predisposizione Manifesto

Il Responsabile del manifesto, prima dell'arrivo della nave, predispone e trasmette telematicamente il MMA, secondo il tracciato previsto nell'Appendice al Manuale per l'Utente del Sistema Telematico Doganale, indicando, per ciascun contenitore da assumere in carico nel al Magazzino T.C. di partenza, per il successivo inoltro al Magazzino di T.C. di

<sup>13</sup> Cfr. Nota prot. n. 37066 del 25 marzo 2015 - Aggiornamento delle funzionalità del progetto CARGO di supporto ai "Fast Corridor" e allo sdoganamento in mare.

destinazione con il **Corridoio controllato**, il codice meccanografico del Magazzino T.C. di partenza.

Nel dettaglio, per ciascun contenitore da sbarcare (record di dettaglio B - Merce in sbarco) è necessario riportare:

- il codice dell'Ufficio doganale portuale dove viene presentato il manifesto (Parte fissa - Prog. 2 - Codice ufficio);
- l'identificativo del **Gestore della missione stradale**;
- l'identificativo del **Terminalista/Handler** del **Nodo logistico portuale**;
- il codice meccanografico del Magazzino T.C. del **Nodo logistico portuale**;
- l'identificativo del **Terminalista/Handler** del **Nodo logistico di destinazione**;
- il codice dell' Ufficio doganale di destinazione (record B - Prog. 29 - Codice sezione);
- il codice meccanografico del Magazzino T.C. di destinazione (record B - Prog. 30 - Codice magazzino).

Con la trasmissione del record B al Responsabile del manifesto viene notificato il numero di partita A/3 assegnato alla merce da introdurre in temporanea custodia nel Magazzino T.C. di partenza.

Per la chiusura e la convalida del manifesto è necessario l'invio del record di chiusura Z – Fine manifesto. Per i porti presso cui è attiva la sperimentazione operativa dello sdoganamento in mare si rimanda alle istruzioni operative emanate per autorizzare la convalida del manifesto.

Con la convalida/chiusura del manifesto al Responsabile del manifesto sono esplicitati gli eventuali controlli Safety & Security .

Il sistema Aida verifica l'esistenza dello status AEOC del/i gestore/i TC di partenza e di destinazione rifiutando il trasferimento della merce in assenza di tale requisito in capo al/i titolare/i della/e autorizzazioni T.C..

## 6.2 Arrivo merci

Dopo la convalida del manifesto e lo sbarco, le merci da inoltrare nei corridoi assumono lo stato di merce depositata nel **Magazzino di T.C.** di partenza ed il relativo **Gestore T.C** ne assume pertanto immediatamente la responsabilità nei confronti della dogana.

Ai sensi dell'art.134 del Regolamento UE 952/2013, le merci introdotte del territorio doganale dell'Unione sono soggette a vigilanza doganale, pertanto, le partite A/3 soggette a controlli Safety & Security o a controlli che devono obbligatoriamente svolgersi in ambito portuale non possono essere inoltrate nel **Corridoio controllato** se tali controlli non sono stati eseguiti o in caso di esito non conforme.

In quest'ultimo caso, l'Ufficio doganale portuale procede agli adempimenti del caso, comunicando all'Ufficio doganale di destinazione gli estremi per effettuare lo scarico manuale delle partite sottoposte a controllo.

Eventuali rettifiche del manifesto dopo la convalida possono essere autorizzate, secondo le procedure vigenti<sup>14</sup>, dall'**Ufficio doganale portuale**.

Il **Gestore T.C.** ha a disposizione il messaggio 7 (Lista Rettifiche Partite A/3PF e merci in sbarco Manifesti in Arrivo) del **Colloquio T.C.** per rilevare le eventuali rettifiche.

### 6.3 Preparazione corridoio

All'arrivo il container è sbarcato all'interno degli spazi doganali portuali da dove viene prelevato per essere introdotto nel magazzino di temporanea custodia portuale di partenza.

Le merci containerizzate vengono introdotte fisicamente e contabilmente nel magazzino T.C. portuale.

Il **Gestore della Missione stradale** procede ad organizzare la Missione stradale con gli operatori logistici interessati, comunicando alla **PLN** la lista dei container per cui si richiede l'inoltro nel **Corridoio controllato**, previa consultazione dello stato dei container su AIDA.

Nel caso di merce sottoposta a controlli da effettuare obbligatoriamente al punto di ingresso, il **Gestore della missione stradale** assicura che tutti i controlli siano stati espletati e che siano disponibili i relativi nulla osta, prima di organizzare la **Missione stradale**.

Attraverso servizi di interoperabilità, la **PLN** comunica al sistema AIDA la richiesta di inoltro nel **Corridoio controllato**, specificando, per ogni container, l'idMissione, l'identificativo del corridoio, l'indicazione di origine e destinazione, l'indicazione del viaggio nave.

Ricevuto l'idMissione, il personale doganale incaricato accede alla **PLN** per acquisire i dettagli della **Missione stradale** e garantirne, successivamente, il monitoraggio secondo le disposizioni del disciplinare di servizio.

---

<sup>14</sup> Cfr Circolare n. 20/D del 30 giugno 2011.

Sempre ai sensi dell'art.134 del Regolamento UE 952/2013, è facoltà dell'**Ufficio doganale portuale sospendere o revocare** l'autorizzazione alla missione stradale per effettuare controlli doganali previsti dal combinato disposto degli artt. 46 e 134 del Codice Doganale dell'Unione. In tal caso, dopo aver comunicato tempestivamente al **Terminalista/Handler** portuale, al soggetto attuatore PLN, al **Gestore della missione stradale**, all'**Ufficio doganale di destinazione** e al **Gestore T.C.** di destinazione tale evenienza, attiva il blocco della missione stradale attraverso la funzionalità "Blocco" nella linea di lavoro *AIDA -> Trovatore -> Gestione Varco -> Presentazione Merci* e procede ai controlli del caso.

Nel caso di esito conforme dei controlli, tramite la stessa funzionalità, disattiva il blocco della missione stradale; in caso di esito difforme procede secondo le modalità vigenti per i controlli di Safety & Security, richiamate al precedente punto 8.2.

Il **Gestore della missione stradale** può richiedere, a seguito di comprovati motivi, di **annullare la richiesta di trasferimento, fermo restando l'obbligo di rettificare di conseguenza il manifesto.**

Per il suggellamento e l'identificazione dei container, valgono le disposizioni di cui agli artt.192, 226 e 227 del Regolamento UE 952/2013, come integrate dagli artt. 299 , 300 e 301 e 302 del Regolamento UE di Esecuzione n. 2015/2447 della Commissione per il regime del transito, ivi comprese le idonee misure cautelari nel caso di eventuali deroghe concesse per situazioni specifiche, da vagliare accuratamente.

#### 6.4 Avvio corridoio

Completate le operazioni logistiche per la preparazione dell'automezzo e del container, il conducente dell'automezzo attiva la missione stradale secondo le modalità definite dal soggetto attuatore **PLN** nell'allegato tecnico al disciplinare di servizio. Al fine di agevolare il riconoscimento dell'automezzo autorizzato alla percorrenza del **Corridoio controllato**, il conducente espone, in modo visibile sul parabrezza il Contrassegno Fast Corridor.

L'attivazione della missione stradale determina la contemporanea attivazione del sistema di geofencing<sup>15</sup> per controllare l'uscita dallo spazio portuale.

La **PLN** comunica ad AIDA l'inizio della missione stradale riportando nella notifica l'Id Missione, l'identificativo del conducente e la targa dell'automezzo.

---

<sup>15</sup> Tecnica che permette di creare regioni virtuali su una mappa geografica per notificare l'entrata o uscita dalle regioni stesse

Il personale doganale incaricato controlla lo stato dei container con la funzione *AIDA* -> *Trovatore* -> *Gestione Varco* -> *Presentazione Merci* valorizzando in modo opportuno i campi di ricerca. In base ai parametri di ricerca inseriti, si visualizza l'esito della ricerca ordinato per manifesto (decrescente) e codice container (crescente) con l'indicazione dello stato del container da inoltrare nel corridoio:

- **Non autorizzato a uscire:** nel caso di una o più partite A/3 associate al criterio di ricerca nei seguenti stati: "non dichiarabile", "dichiarabile ma non svincolabile", "in attesa di esito" oppure "blocco SVA"
- **Autorizzato a uscire:** partita A/3 nello stato "svincolabile" o "blocco SVA" assente o rimosso.

Per ogni riga visualizzata è possibile consultare i dettagli relativi all'elenco delle partite A/3 collegate al container ("Lista A/3 PF").

Ad avvenuto Inizio missione stradale, lo stato dei container diventa "**Uscita consentita**" ovvero "**Uscita da regolarizzare**" (al **Nodo logistico di destinazione**).

Attraverso l'accesso alla **PLN**, il personale doganale incaricato effettua il monitoraggio dell'automezzo sino all'arrivo al **Nodo logistico di destinazione**.

## 6.5 Attraversamento varco

I militari della Guardia di Finanza che effettuano servizio al varco, accedendo al pannello di monitoraggio nell'ambito della linea di lavoro *AIDA* -> *Trovatore* -> *Monitoraggio Varco* riscontrano, per i veicoli che espongono il **Contrassegno Fast Corridor**, che il container e l'automezzo si trovino nello stato "**Uscita consentita**" ovvero "**Uscita da Regolarizzare**". In tal caso non sono richiesti ulteriori adempimenti dato che l'uscita dallo spazio portuale è controllata dal sistema di *geofencing*. In tutti gli altri casi, i militari provvederanno al fermo dell'automezzo, dandone immediata segnalazione all'**Ufficio doganale portuale**.

Le consegne di servizio devono essere opportunamente modificate in relazione agli aspetti organizzativi correlati a tali adempimenti.



## 6.6 Percorrenza corridoio

La **PLN** notifica al sistema AIDA, al **Gestore della missione stradale** e all'azienda di Autotrasporto a cui appartiene l'automezzo :

- deviazioni dell'automezzo dal **Corridoio controllato** e attraversamento dei punti di interesse (corridor monitoring)
- problematiche lungo il percorso (ad esempio situazioni di traffico)
- tempi di percorrenza eccedenti i tempi massimi stabiliti (time monitoring).

La notifica di Messaggi di Allerta è evidenziata dal colore rosso nel campo "Presente Alert" della linea di lavoro AIDA -> Trovatore -> Gestione Varco -> Presentazione Merci, nonché via e-mail alle caselle di posta elettronica indicate nel disciplinare di servizio.

In tal caso, il personale doganale incaricato accede alla **PLN** per visualizzare il contenuto del **Messaggio di Allerta** e, nel caso si tratti eventi ingiustificati o non controllabili, segnala all'Ufficio doganale competente sul luogo in cui l'evento si è verificato, la necessità di procedere ad un intervento diretto o per mezzo dei militari della Guardia di Finanza o, in caso di loro momentanea indisponibilità, di altra forza di polizia.

Il conducente dell'automezzo ha l'obbligo di informare il soggetto attuatore **PLN** e il/i **Gestore/i dei T.C.** di partenza e di destinazione che, a loro volta, informano l'Ufficio/i doganale/i competenti sui predetti luoghi, di problematiche nel corso della percorrenza nel corridoio diverse da quelle previste, secondo le modalità definite nell'allegato tecnico al disciplinare di servizio.

In caso di controlli degli organi preposti lungo la percorrenza del **Corridoio controllato** il conducente dell'automezzo esibisce l'attestazione del soggetto attuatore **PLN** e consente la visualizzazione dei dati pertinenti sui dispositivi in dotazione (OBU etc.)

Gli organi di controllo in caso di necessità di ulteriori verifiche contattano i riferimenti indicati nell'attestazione del soggetto attuatore **PLN**.

## 6.7 Arrivo a destinazione e chiusura del corridoio

All'arrivo presso il **Nodo logistico di destinazione**, il conducente procede a disattivare la Missione stradale secondo le modalità definite da dal soggetto attuatore **PLN** nell'allegato tecnico al disciplinare di servizio e la **PLN** comunica al sistema AIDA la fine della missione stradale.

L'ingresso presso il **Nodo logistico di destinazione** è segnalato dal Gestore T.C., attraverso il **Colloquio T.C.**, con l'invio del messaggio C in modalità 2 (Avvenuto ingresso dei container nel magazzino).

A seguito dell'invio di tale messaggio AIDA aggiorna lo stato dei container in ingresso al **Nodo logistico di destinazione**, consultabile dal personale incaricato dell'Ufficio doganale di destinazione tramite la funzione *AIDA ->Trovatore ->Gestione Varco -> Presentazione Merci* e registra la data e l'ora dell'ingresso; lo stato diventa:

- **Ingresso consentito**, per i container precedentemente nello stato **“Uscita consentita”**;
- **Ingresso da regolarizzare**, per i container precedentemente nello stato **“Uscita da regolarizzare”**, che richiede la verifica delle condizioni e dello stato relativo.

Il **Gestore T.C.** di destinazione, a conclusione delle movimentazioni e delle operazioni logistiche necessarie, predispone il Messaggio A (Risultato dello sbarco/imbarco/Rapporto eccedenze/Mancanze/Partite sbarcate/imbarcate) per notificare eccedenze/mancanze.

Per monitorare le operazioni di introduzione delle merci nei Magazzini T.C. di destinazione, l'Ufficio doganale di destinazione dispone della linea di lavoro *Presentazione Merci -> Temporanea Custodia -> Gestione Sbarco/Imbarco*, per prendere visione dei rapporti di sbarco relativi alle partite T.C. di propria competenza.

Nel caso di mancanze di merci rispetto a quanto trasferito dal Magazzino T.C. di partenza, le differenze si presumono immesse in consumo nello Stato, salvo che il gestore del magazzino di TC di partenza fornisca prova contraria alla dogana, fornendo idonee motivazioni.

Le partite dichiarabili possono essere vincolate a regime doganale con la presentazione della dichiarazione presso l'Ufficio doganale di destinazione riportando, come di consueto, gli estremi della partita A/3 nella casella 40 delle dichiarazioni doganali di esito.

## 6.8 Presentazione dichiarazione di esito

Le partite dichiarabili possono essere vincolate a regime doganale con la presentazione della dichiarazione presso l'**Ufficio doganale di destinazione** riportando, come di consueto, gli estremi della partita A/3 nella casella 40 delle dichiarazioni doganali di esito.

## 7. Corridoio controllato ferroviario

### 7.1 Predisposizione Manifesto

Il Responsabile del manifesto, prima dell'arrivo della nave, predispone e trasmette telematicamente il MMA, secondo il tracciato previsto nell'Appendice al Manuale per l'Utente del Sistema Telematico Doganale, indicando, per ciascun contenitore da dichiarare per la temporanea custodia nel Magazzino T.C. di arrivo per il successivo inoltro con il Corridoio controllato, il codice meccanografico del Magazzino T.C. di partenza e di destinazione.

Nel dettaglio, per ciascun contenitore da sbarcare (record di dettaglio B - Merce in sbarco) è necessario riportare:

- il codice dell'Ufficio doganale portuale dove viene presentato il manifesto (Parte fissa - Prog. 2 - Codice ufficio);
- l'identificativo del **Gestore del viaggio**;
- l'identificativo del **Terminalista/Handler** del **Nodo logistico portuale**;
- il codice meccanografico del Magazzino T.C. del **Nodo logistico portuale**;
- l'identificativo del **Terminalista/Handler** del **Nodo logistico di destinazione**;
- il codice dell' Ufficio doganale di destinazione (record B - Prog. 29 - Codice sezione);
- il codice meccanografico del Magazzino T.C. di destinazione (record B - Prog. 30 - Codice magazzino).

Con la trasmissione del record B al Responsabile del manifesto viene notificato il numero di partita A/3 assegnato alla merce da introdurre in temporanea custodia.

Per la chiusura e la convalida del manifesto è necessario l'invio del record di chiusura Z – Fine manifesto. Per i porti presso cui è attiva la sperimentazione operativa dello sdoganamento in mare si rimanda alle istruzioni operative emanate per autorizzare la convalida del manifesto.

Con la convalida/chiusura del manifesto al Responsabile del manifesto sono esplicitati gli eventuali controlli Safety & Security.

Con la trasmissione del record B al Responsabile del manifesto viene notificato il numero di partita A/3 assegnato alla merce da introdurre in temporanea custodia.

## 7.2 Arrivo merci

Dopo la convalida del manifesto e lo sbarco, le merci da inoltrare nei corridoi assumono lo stato di merce depositata nel **Magazzino di T.C.** di partenza ed il relativo **Gestore T.C** ne assume pertanto immediatamente la responsabilità nei confronti della dogana.

Ai sensi dell'art.134 del Regolamento UE 952/2013, le merci introdotte del territorio doganale dell'Unione sono soggette a vigilanza doganale, pertanto, le partite A/3 soggette a controlli Safety & Security o a controlli che devono obbligatoriamente svolgersi in ambito portuale non possono essere inoltrate nel Corridoio controllato se tali controlli non sono stati eseguiti o in caso di esito non conforme.

In quest'ultimo caso, l'Ufficio doganale portuale procede agli adempimenti del caso, comunicando all'Ufficio doganale di destinazione gli estremi per effettuare lo scarico manuale delle partite sottoposte a controllo.

Eventuali rettifiche del manifesto dopo la convalida possono essere autorizzate, secondo le procedure vigenti<sup>16</sup>, dall'**Ufficio doganale portuale**.

Il **Gestore T.C.** ha a disposizione il messaggio 7 (Lista Rettifiche Partite A/3PF e merci in sbarco Manifesti in Arrivo) del **Colloquio T.C.** per rilevare le eventuali rettifiche.

## 7.3 Preparazione del corridoio

All'arrivo il container è sbarcato all'interno degli spazi doganali portuali da dove viene prelevato per essere introdotto nel magazzino di temporanea custodia portuale.

Le merci containerizzate vengono introdotte fisicamente e contabilmente nel magazzino T.C. portuale.

---

<sup>16</sup> Cfr Circolare n. 20/D del 30 giugno 2011.

### 7.3.1 Gestore del viaggio ferroviario che opera in proprio

Il **Gestore del viaggio** ferroviario procede ad organizzare il Viaggio ferroviario con gli operatori logistici interessati. Attraverso i servizi di interoperabilità di AIDA verifica lo stato dei container e comunica la lista per cui si richiede l'inoltro nel **Corridoio controllato**, indicando per ciascun container, l'identificativo del viaggio ferroviario, l'identificativo del corridoio, l'indicazione di origine e destinazione, l'indicazione del viaggio nave.

Nel caso di merce sottoposta a controlli da effettuare obbligatoriamente al punto di ingresso, il **Gestore del viaggio** ferroviario assicura che tutti i controlli siano stati espletati e che sono disponibili i relativi nulla osta, prima di organizzare il Viaggio ferroviario.

È facoltà, inoltre, dell'Ufficio doganale portuale sospendere o revocare il viaggio ferroviario per effettuare controlli. In tal caso, dopo aver comunicato tempestivamente al **Terminalista/Handler** portuale, al **Gestore del viaggio** ferroviario, all'Ufficio doganale di destinazione e al Gestore T.C. di destinazione tale evenienza, attiva il blocco del viaggio ferroviario attraverso la funzionalità "Blocco" nella linea di lavoro AIDA -> Trovatore -> Gestione Varco -> Presentazione Merci e procede ai controlli del caso. Nel caso di esito conforme dei controlli, tramite la stessa funzionalità, disattiva il blocco del viaggio ferroviario; in caso di esito difforme procede secondo le modalità vigenti per i controlli di Safety&Security richiamate al precedente punto. Il **Gestore del viaggio** ferroviario può richiedere, a seguito di comprovati motivi, di annullare la richiesta di trasferimento, fermo restando l'obbligo di rettificare di conseguenza il manifesto.

Il **Gestore del viaggio** ferroviario provvede direttamente o per il tramite del **Terminalista/Handler** o di altro soggetto da lui delegato ad inviare il preavviso di attraversamento del varco all'Ufficio doganale portuale e ai militari della Guardia di Finanza in servizio al varco, secondo le modalità e i tempi definiti nel disciplinare di servizio.

### 7.3.2 Gestore del viaggio ferroviario che si avvale di servizi SILF

Nel caso in cui si avvalga di servizi **SILF**, il **Gestore del viaggio** ferroviario verifica lo stato dei container su AIDA e comunica al gestore del **SILF** la lista dei container per cui si richiede l'inoltro nel **Corridoio controllato**.

Il gestore del **SILF** comunica ad AIDA la richiesta di registrazione del viaggio ferroviario, specificando, per ogni container, l'idViaggio, la data e l'ora prevista per l'inoltro delle merci

nel **Corridoio controllato**, l'identificativo del corridoio, l'indicazione di origine e destinazione.

È facoltà dell'Ufficio doganale portuale sospendere o revocare il viaggio ferroviario per effettuare controlli. In tal caso, dopo aver comunicato tempestivamente al **Terminalista/Handler** portuale, al **Gestore del viaggio** ferroviario, all'Ufficio doganale di destinazione e al Gestore T.C. di destinazione e al Gestore del **SILF** tale evenienza, attiva il blocco del viaggio ferroviario attraverso la funzionalità "Blocco" nella linea di lavoro *AIDA-> Trovatore -> Gestione Varco -> Presentazione Merci* e procede ai controlli del caso.

Nel caso di esito conforme dei controlli, tramite la stessa funzionalità, disattiva il blocco del viaggio ferroviario; in caso di esito difforme procede secondo le modalità vigenti per i controlli di Safety&Security.

Il **Gestore del viaggio** ferroviario può richiedere, a seguito di comprovati motivi, di annullare la richiesta di trasferimento, fermo restando l'obbligo di rettificare di conseguenza il manifesto. Per il suggellamento dei container, restano immutate le disposizioni previste dall'art. 299 RE per il regime del transito, ivi comprese idonee misure cautelari nel caso di eventuali deroghe concesse per situazioni specifiche, da vagliare accuratamente. La responsabilità sull'integrità del container durante le manovre portuali e le operazioni logistiche per la preparazione del convoglio è in carico al **Terminalista/Handler** portuale. Il **Gestore del viaggio** ferroviario provvede direttamente o per il tramite del **Terminalista/Handler** o di altro soggetto da lui delegato ad inviare il preavviso di attraversamento del varco all'Ufficio doganale portuale e ai militari della Guardia di Finanza in servizio al varco, secondo le modalità e i tempi definiti nel disciplinare di servizio.

## 7.4 Avvio del corridoio

### 7.4.1 Gestore del viaggio ferroviario che opera in proprio

Completate le operazioni logistiche per la preparazione del convoglio ferroviario (shunting, ecc.), il **Gestore del viaggio** ferroviario comunica ad AIDA l'inizio del viaggio ferroviario, riportando nella notifica l'identificativo del viaggio ferroviario e il numero del carro ferroviario. Il personale doganale incaricato controlla lo stato dei container con la funzione *AIDA → Trovatore → Gestione Varco → Presentazione Merci* valorizzando in modo opportuno i campi di ricerca. In base ai parametri di ricerca inseriti, si visualizza l'esito della

ricerca ordinato per manifesto (decescente) e codice container (crescente) con l'indicazione dello stato del container da inoltrare nel corridoio:

- **Non autorizzato a uscire:** nel caso di una o più partite A/3 associate al criterio di ricerca nei seguenti stati: “non dichiarabile”, “dichiarabile ma non svincolabile”, “in attesa di esito” oppure “blocco SVA” .
- **Autorizzato a uscire:** partita A/3 nello stato “svincolabile” o “blocco SVA” assente o rimosso.

Per ogni riga visualizzata è possibile consultare i dettagli relativi all'elenco delle partite A/3 collegate al container (“Lista A/3 PF”).

Ad avvenuto inizio viaggio ferroviario, lo stato dei container diventa “**Uscita consentita**” ovvero “**Uscita da regolarizzare**” (al **Nodo logistico di destinazione**).

#### 7.4.2 Gestore del viaggio ferroviario che si avvale di servizi SILF

Completate le operazioni logistiche per la preparazione del convoglio ferroviario (shunting, ecc.), il gestore del **SILF** comunica ad AIDA l'inizio del viaggio ferroviario, riportando nella notifica l'identificativo del viaggio ferroviario e il numero del carro ferroviario. Il personale doganale incaricato controlla lo stato dei container con la funzione AIDA → Trovatore → Gestione Varco → Presentazione Merci valorizzando in modo opportuno i campi di ricerca. In base ai parametri di ricerca inseriti, si visualizza l'esito della ricerca ordinato per manifesto (decescente) e codice container (crescente) con l'indicazione dello stato del container da inoltrare nel corridoio:

- Non autorizzato a uscire: nel caso di una o più partite A/3 associate al criterio di ricerca nei seguenti stati: “non dichiarabile”, “dichiarabile ma non svincolabile”, “in attesa di esito” oppure “blocco SVA”
- Autorizzato a uscire: partita A/3 nello stato “svincolabile” o “blocco SVA” assente o rimosso. Per ogni riga visualizzata è possibile consultare i dettagli relativi all'elenco delle partite A/3 collegate al container (“Lista A/3 PF”).

Ad avvenuto inizio viaggio ferroviario, lo stato dei container diventa “**Uscita consentita**” ovvero “**Uscita da regolarizzare**” (al **Nodo logistico di destinazione**).

Attraverso l'accesso al **SILF**, il personale doganale incaricato effettua il monitoraggio del convoglio ferroviario sino all'arrivo presso il **Nodo logistico di destinazione**.

## 7.5 Attraversamento varco

I militari della Guardia di Finanza che effettuano servizio al varco, accedendo al pannello di monitoraggio nell'ambito della linea di lavoro *AIDA* → *Trovatore* → *Monitoraggio Varco*, riscontrano:

- che i container inoltrati nel corridoio si trovino nello stato “**Uscita consentita**” ovvero “**Uscita da Regolarizzare**” se l'attraversamento del varco è successivo al raccordo con la rete ferroviaria nazionale
- che i container inoltrati nel corridoio si trovino nello stato “**Autorizzato a uscire**” ovvero “**Non autorizzato a uscire**”, se l'attraversamento del varco avviene prima del raccordo con la rete ferroviaria nazionale.

In tali casi non sono richiesti ulteriori adempimenti. In tutti gli altri casi, i militari provvederanno a darne immediata segnalazione all'Ufficio doganale portuale. Le consegne di servizio devono essere opportunamente integrate in relazione agli aspetti organizzativi correlati a tali adempimenti e alle modalità e ai tempi di comunicazione del preavviso di attraversamento del varco.

## 7.6 Percorrenza del corridoio

Il **Gestore del viaggio**, in collaborazione con il vettore, comunica all'Ufficio doganale portuale e di destinazione:

- problemi tecnici in fase di avvio del viaggio;
- problematiche lungo il percorso;
- tempi di percorrenza eccedenti i tempi massimi stabiliti.

I Messaggi di Allerta sono notificati via e-mail alle caselle di posta elettronica indicate nel disciplinare di servizio



## 7.7 Arrivo a destinazione e chiusura del corridoio

### 7.7.1 Gestore del viaggio ferroviario che opera in proprio

All'arrivo presso il **Nodo logistico di destinazione**, il **Gestore del viaggio** comunica al sistema AIDA la **Fine della viaggio**.

L'ingresso presso il **Nodo logistico di destinazione** è segnalato dal **Gestore T.C.**, attraverso il **Colloquio T.C.**, con l'invio del **messaggio C in modalità 2** (Avvenuto ingresso dei container nel magazzino).

A seguito dell'invio di tale messaggio AIDA aggiorna lo stato dei container in ingresso al **Nodo logistico di destinazione**, consultabile tramite la funzione *AIDA* dal personale incaricato dell'**Ufficio doganale di destinazione** -> *Trovatore* -> *Gestione Varco*-> *Presentazione Merci* e registra la data e l'ora dell'ingresso; lo **stato** diventa:

- **Ingresso consentito**, per i container precedentemente nello stato “**Uscita consentita**”;
- **Ingresso da regolarizzare**, per i container precedentemente nello stato “**Uscita da regolarizzare**”, che richiede la verifica delle condizioni e dello stato relativo.

### 7.7.2 Gestore del viaggio ferroviario che si avvale di servizi SILF

All'arrivo presso il **Nodo logistico di destinazione**, il **SILF** comunica al sistema AIDA la **Fine della viaggio**.

L'ingresso presso il **Nodo logistico di destinazione** è segnalato dal **Gestore T.C.**, attraverso il **Colloquio T.C.**, con l'invio del **messaggio C in modalità 2** (Avvenuto ingresso dei container nel magazzino).

A seguito dell'invio di tale messaggio AIDA aggiorna lo stato dei container in ingresso al **Nodo logistico di destinazione**, consultabile dal personale incaricato dell'**Ufficio doganale di destinazione** tramite la funzione *AIDA* ->*Trovatore* -> *Gestione Varco* -> *Presentazione Merci* e registra la data e l'ora dell'ingresso; lo **stato** diventa:

- **Ingresso consentito**, per i container precedentemente nello stato “**Uscita consentita**”;

- **Ingresso da regolarizzare**, per i container precedentemente nello stato “**Uscita da regolarizzare**”, che richiede la verifica delle condizioni e dello stato relativo.

## 7.8 Presentazione della dichiarazione di esito

Le partite dichiarabili possono essere vincolate a regime doganale con la presentazione della dichiarazione presso l'**Ufficio doganale di destinazione** riportando, come di consueto, gli estremi della partita A/3 nella casella 40 delle dichiarazioni doganali di esito.

## 8. Attivazione di nuovi corridoi

### 8.1 Richiesta di attivazione

Le richieste di attivazione di corridoi controllati vengono presentate alle Aree Procedure e controlli settore Dogane delle competenti Direzioni Interregionali/Regionali, le quali provvedono a trasmetterle alle Task Force Once Territoriali per la verifica delle condizioni necessarie alla realizzazione dei corridoi, secondo quanto stabilito dal presente Disciplinare Quadro.

Le Task Force Once Territoriali effettuano una prima analisi di fattibilità e predispongono uno schema di disciplinare di servizio - sulla base del fac-simile predisposto dalla scrivente (All. 2) - che la Direzione territoriale approva e trasmette alle Direzioni Centrali Legislazione e procedure doganali e Tecnologie per l'innovazione. Quest'ultima convoca la Task Force Once centrale – Gruppo di Lavoro “Corridoi Controllati” che valuta la possibilità di attuazione dei corridoi e di inserimento nel piano di attivazione nazionale, riferendone alle Direzioni Centrali Legislazione procedure doganali e Tecnologie per l'innovazione che esprimono il proprio avviso, d'intesa, alla Direzione territoriale proponente.

### 8.2 Disciplinare di servizio

Le Direzioni territoriali interessate approvano, per ogni **Corridoio controllato**, il disciplinare di servizio, contenente le disposizioni attuative delle presenti istruzioni, in relazione alle realtà organizzative locali. Qualora il **Nodo logistico portuale** e il **Nodo logistico di destinazione** siano di competenza di differenti Direzioni territoriali, la Direzione territoriale competente sul **Nodo logistico di destinazione** redige il su menzionato disciplinare, di intesa con la Direzione territoriale competente sul **Nodo logistico portuale**.

Il disciplinare dovrà specificare:

- i Gestori T.C. presso cui le merci, inoltrate nel **Corridoio controllato**, sono introdotte in temporanea custodia;
- i Terminalisti/Handler che curano la movimentazione dei container;
- il perimetro del **Corridoio controllato**, i punti di interesse in esso compresi, la distanza fra porto e **Nodo logistico di destinazione** e il tempo massimo di percorrenza stimato.
- la modalità di regolazione delle soste (nel caso di corridoio su strada);
- le caratteristiche del varco presso il **Nodo logistico di destinazione**, con il relativo stato di automazione e le modalità di presidio;
- le modalità di monitoraggio del **Corridoio controllato** da parte del personale incaricato degli Uffici delle Dogane;
- gli aspetti organizzativi per l'accesso alla **PLN/SILF** del personale;
- le modalità con cui i Gestori T.C, di comune accordo con i Terminalisti/Handler che curano la movimentazione dei container, provvedono a garantire la messa a disposizione del container qualora la merce debba essere controllata nel porto o presso il **Nodo logistico di destinazione**.
- le modalità e i tempi di comunicazione della distinta di carico del treno e del preavviso di attraversamento del varco.

Il disciplinare dovrà, inoltre, specificare le modalità di colloquio, nelle varie fasi del processo rappresentate nel seguito, fra i diversi attori:

- **Ufficio doganale portuale**
- **Ufficio doganale di destinazione**
- **Gestore T.C.portuale e di destinazione**
- **Terminalista/Handler**
- **Responsabile del manifesto**
- **Gestore della missione stradale/viaggio ferroviario**
- soggetto attuatore della **PLN**.
- eventuale gestore **SILF**
- ulteriori Amministrazioni, operatori economici e logistici interessati.

## 9. Procedura di soccorso

Qualora non sia disponibile il sistema informatico doganale o il sistema dell'operatore economico o la piattaforma di monitoraggio, la Richiesta di inoltro di container nel **Corridoio controllato** non può essere effettuata. L'organizzazione della missione stradale o del viaggio ferroviario viene rinviata sino al ripristino dei sistemi.

Qualora a seguito di prenotazione e dell'organizzazione della missione stradale o del viaggio ferroviario non sia possibile effettuare l'avvio o la chiusura della stessa per indisponibilità del sistema dell'operatore, l'ufficio delle dogane competente sul **Nodo logistico portuale/destinazione** può utilizzare la procedura di fallback. Attraverso tale procedura, accertata l'effettiva uscita dal **Nodo logistico portuale** o ingresso nel **Nodo logistico di destinazione**, il funzionario doganale può inserire data e ora del passaggio del mezzo relativo alla missione stradale o al viaggio ferroviario.

Le missioni stradali o i viaggi ferroviari avviati ma non conclusi non sono interrompibili nel caso in cui il sistema informatico doganale o il sistema dell'operatore economico o la piattaforma di monitoraggio siano indisponibili.

Restano in ogni caso valide le procedure di soccorso di cui alla Circolare 20/D del 30/06/2011 e 16/D del 12/11/2012, e alla nota 14192 del 06/12/2013.

## 10. Ruolo della Task Force ONCE territoriale

Nell'ambito dei compiti sopra già definiti, le Task Force ONCE territoriali:

- costituiscono il punto di contatto a livello locale per tutti gli attori del ciclo portuale;
- collaborano con la task force once centrale nella fase di avvio di nuovi corridoi;
- collaborano con la task force once centrale per il monitoraggio dei corridoi già operativi.

## 11. Disposizioni finali

Le Direzioni territoriali interessate all'adozione della procedura in oggetto predispongono, come indicato al paragrafo 8 , per ogni nuovo Corridoio controllato un disciplinare nonché l' integrazione

delle consegne di servizio per i militari della Guardia di Finanza impegnati nel servizio di vigilanza da sottoporre alla valutazione delle Strutture Centrali in indirizzo e della Scrivente.

Per i **Corridoi controllati** già operativi, le suddette Direzioni provvederanno, avvalendosi del supporto delle Task Force ONCE territoriali, ad aggiornare i relativi disciplinari di servizio, dandone comunicazione parti interessate, rendendoli conformi alle presenti istruzioni.

Considerata la portata innovativa della presente procedura, le Direzioni territoriali provvederanno a raccogliere ogni elemento utile a valutare costi/benefici connessi, avvalendosi delle Task Force territoriali che opereranno in stretto coordinamento con la Task Force centrale. Al termine dei primi 6 mesi di esercizio di ogni corridoio attivato, dovrà essere predisposta una relazione sugli esiti da trasmettere alle Direzioni Centrali legislazione e procedure doganali, tecnologie per l'innovazione e antifrode e controlli.

Si richiama l'attenzione sulla necessità di adottare le misure necessarie per garantire la massima assistenza agli operatori interessati, avvalendosi del supporto delle Task Force ONCE territoriali e di informare tempestivamente la Scrivente e le altre Strutture centrali su eventuali criticità.

o o o o o

Per richiedere assistenza e segnalare malfunzionamenti attenersi alle istruzioni pubblicate sul sito internet dell'Agenzia nella sezione "Assistenza online" seguendo il percorso "Come fare per → Richiedere assistenza" (<http://assistenza.agenziadogane.it/dogane/allegati/Modalita-utilizzo-Assistenza-20101209.pdf>).

## 12. Riferimenti

- Regolamento (UE) n. 1315/2013 -
- Regolamento UE n. 952/2013 -  
<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/normativa-unionale>;
- Regolamento Delegato UE 2015/2446 -  
<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/normativa-unionale>;
- Nota prot. n. 44053/RU del 13 aprile 2015 – Disciplinare di Servizio Corridoi Controllati su Strada -  
<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/dogane/operatore/ecustoms-aida/progetti-aida/fast-corridor/normativa-di-riferimento-fastcorridors/nota-n.-44053-del-13-aprile-2015>;

- Nota prot. n. 53313/RU del 5 maggio 2015 – Disciplinare di Servizio Corridoi Controllati Ferroviari-  
<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/dogane/operatore/ecustoms-aida/progetti-aida/fast-corridor/normativa-di-riferimento-fastcorridors/nota-53313-del-05052015>;
- Circolare n. 20/D del 30 Giugno 2011- Emendamento sicurezza al Codice Doganale Comunitario. Funzionalità disponibili in A.I.D.A. relative ai progetti I.C.S.(Import Control System)Cargo -  
<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/dogane/operatore/ecustoms-aida/progetti-aida/cargo/normativa-di-riferimento>;
- Nota prot. n. 37066 del 25 marzo 2015 - Aggiornamento delle funzionalità del progetto CARGO di supporto ai “Fast Corridor” e allo sdoganamento in mare -  
<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/documents/20182/889662/ict-n-20150325-37066+Cargo.pdf/881d1f8e-df81-4024-9aaf-51b7c05c4b59?version=1.2>