



**Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Orientale**  
Porto di Trieste

## **COMUNICATO STAMPA**

**CONTINUA IL PERCORSO DI TRASFORMAZIONE DIGITALE DEL PORTO DI TRIESTE: SINFOMAR, IL PORT COMMUNITY SYSTEM PER CONNETTERE IN UN'UNICA PIATTAFORMA TECNOLOGICA TUTTI GLI ATTORI DELLA COMUNITÀ PORTUALE E OTTIMIZZARE LA GESTIONE DEI PROCESSI NUOVO STEP PER LA GESTIONE INFORMATIZZATA DI TUTTE LE PROCEDURE AMMINISTRATIVE, FISCALI, DOGANALI E LOGISTICHE**

**GRAZIE ALLA RECENTE ATTIVAZIONE DEI NUOVI MODULI DI SINFOMAR PER LA DEMATERIALIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI DI CONTROLLO E PER L'AUTORIZZAZIONE DELLE MOVIMENTAZIONI FERROVIARIE, LE GESTIONI DEI DOCUMENTI FERROVIARI SONO PIENAMENTE INTEGRATE CON I PROCESSI PORTUALI.**

Trieste, 27 marzo 2018 – Il porto di Trieste punta sull'innovazione attraverso sviluppo digitale, Industria 4.0 e IoT ("Internet of Things"), confermandosi all'avanguardia sotto il profilo tecnologico e ponendo al centro della propria strategia di crescita lo sviluppo delle infrastrutture e dei sistemi digitali.

Grazie all'impegno e alla visione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, tutti gli stakeholder della comunità portuale - dagli agenti marittimi agli spedizionieri, dai terminalisti ai trasportatori, dall'Agenzia delle Dogane alla Capitaneria di Porto, dalla Guardia di Finanza alla Sanità Marittima alle imprese ferroviarie - possono contare infatti dal 2014 sul Sinfomar, il Port Community System dello scalo giuliano, realizzato dalla società Info.era, per connettere in un'unica piattaforma tecnologica tutte le procedure amministrative, fiscali, doganali e logistiche attraverso l'integrazione delle informazioni relative ai traffici marittimi, retroportuali e ferroviari.

"La digitalizzazione è una delle sfide più importanti per il porto di Trieste e per i porti del futuro - ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano. Abbiamo fatto diventare il nostro porto uno dei più avanzati d'Italia e d'Europa, informatizzando tutte le attività sia sul lato mare che sul lato terra. Ma è la digitalizzazione di tutta la parte operativa dei treni in ambito portuale - rimarca D'Agostino- il nuovo step che ci contraddistingue e che fa del nostro PCS, il Sinfomar, un modello unico. Si tratta di un grande vantaggio per un porto che nel 2017 ha movimentato più di 8.500 treni e che ne prevede 10.000 entro fine anno".

Con l'attivazione dei nuovi moduli di Sinfomar per la dematerializzazione delle operazioni di controllo e per l'autorizzazione delle movimentazioni ferroviarie, si è quindi completato un ulteriore step nel percorso di trasformazione digitale definito dall'Authority giuliana che sta permettendo di integrare con i processi portuali la manovra svolta da Adriafer, e di impostare anche l'insieme articolato di processi dell'ultimo miglio ferroviario.

Il movimento dei treni, infatti, è stato parificato a quello delle navi, gestendo con le relative differenze, le regole di gestione doganali, logistiche e di security tramite la standardizzazione e la generazione automatica dei documenti di arrivo e partenza dei treni.

"Grazie a Sinfomar - ha spiegato Luca Abatello, presidente di Info.era - è possibile per la prima volta generare un 'modello CH30', ovvero il documento ferroviario che l'operatore ferroviario deve presentare e che contiene le specifiche sulle merci trasportate, in un formato unico,

concordato con gli operatori e l'Agencia delle Dogane secondo criteri oggettivi, nonché una terminologia e una struttura condivise".

Le attività di dematerializzazione e di integrazione tra processi portuali, manovra e ultimo miglio ferroviario, hanno portato a una notevole semplificazione nell'interscambio informativo tra i diversi operatori, con un abbattimento importantissimo degli errori e delle interpretazioni soggettive dei dati.

Un'altra importante semplificazione introdotta riguarda il cosiddetto `preavviso di arrivo-partenza', contenente le informazioni necessarie a identificare sotto il profilo logistico, doganale e di security il container/mezzo in arrivo/partenza, la merce trasportata e l'autista. Il preavviso viene gestito digitalmente e può essere accettato o respinto dal soggetto interno alla comunità portuale cui è destinato, che può quindi confermare o meno la correttezza dei dati e contestualmente validarli.