



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

DELIBERA PRESIDENZIALE
n° 175 del 31/07/2020

AFFIDAMENTO ai sensi dell'art. 106 comma 1 lettera b) del Decreto Legislativo 50/2016 del Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona – servizi supplementari al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona conseguente all'esperienza di consultazione preliminare di mercato volta alla realizzazione di un "Sistema di intelligenza artificiale per il riconoscimento, il tracciamento e la verifica di comportamento non conformi di automezzi e persone in transito tra due aree delimitate".

Servizio cofinanziato dal progetto SMART-C, programma CEF.

CUP J31C18000070005 – CIG: 83458193B6

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

➤ **VISTA** la Legge n. 84/94 e s.m.i. sulla riforma dell'ordinamento portuale e successive modifiche ed integrazioni, che attribuisce all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale i compiti di indirizzo e programmazione delle attività portuali, nonché le funzioni di governo del territorio portuale rientrante nell'ambito della rispettiva circoscrizione;

➤ **VISTA** la Deliberazione Presidenziale n. 123 del 19/06/2020 e del relativo documento istruttorio ivi allegato, con cui veniva dato mandato al RUP al fine di procedere alle trattative, ex art. 106, comma 1, lett. b) del D. Lgs. n. 50/2016, con la società Hyperion s.r.l., C.F. 01370290114, ai fini dell'affidamento del Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona – servizi, questi, supplementari al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona conseguente all'esperienza di consultazione preliminare di mercato volta alla realizzazione di un "Sistema di intelligenza artificiale per il riconoscimento, il tracciamento e la verifica di comportamento non conformi di automezzi e persone in transito tra due aree delimitate";

➤ **PRESO ATTO** del contenuto del documento istruttorio redatto in data 24/07/2020 dal Responsabile Unico del Procedimento, Ing. Gianluca Pellegrini che costituisce parte integrante della presente delibera, nel quale viene proposto l'affidamento, ex art. 106, comma 1, lett. b) del D. Lgs. n. 50/2016, alla società Hyperion s.r.l., con sede in Via Appia n. 46, Brindisi, (provincia di provenienza La Spezia) c.f. 01370290114, del Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona – servizio, questo, supplementare al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona (CUPJ32D18000090005, CIG 7634020099), il tutto a fronte di un corrispettivo pari ad € 188.999,37, oltre IVA., ciò in virtù dell'offerta formulata dalla medesima a mezzo della piattaforma telematica in uso alla Stazione Appaltante <https://autoritaportualeancona.acquistitelematici.it> ;

• **RITENUTO**, per le motivazioni esplicitate nel medesimo documento istruttorio e che vengono condivise nella loro totalità, di adottare il presente atto;



- **ACQUISITO**, al riguardo, il parere favorevole del Segretario Generale di questo ente;

**TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO,
DELIBERA**

Art. 1

Viene disposto l'affidamento, ai sensi dell'art. 106, comma 1, lett. b) del D. Lgs. n. 50/2016, alla società Hyperion s.r.l., con sede in Via Appia n. 46, Brindisi, (provincia di provenienza La Spezia) c.f. 01370290114, del "Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona" – servizio, questo, supplementari al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona conseguente all'esperimento di consultazione preliminare di mercato volta alla realizzazione di un "Sistema di intelligenza artificiale per il riconoscimento, il tracciamento e la verifica di comportamento non conformi di automezzi e persone in transito tra due aree delimitate", il tutto a fronte di un corrispettivo pari ad € 188.999,37, oltre IVA., ciò in virtù dell'offerta formulata dalla medesima a mezzo della piattaforma telematica in uso alla Stazione Appaltante <https://autoritaportualeancona.acquistitelematici.it/> .

Art. 2

Viene conferita delega al Segretario Generale dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale - Avv. Matteo Paroli - ai fini della stipula del relativo contratto di appalto in forma pubblico amministrativa;

Art. 3

Tutti gli oneri relativi all'intervento di cui al precedente art. 1 troveranno copertura finanziaria nel bilancio preventivo per l'esercizio di competenza di questo ente nel Cap.212/40, voce 2.02.03.02.002 "Acquisizione software e manutenzione evolutiva".

Il Presidente
(Rodolfo Giampieri)

Vincenzo Noo

Si attesta la formale regolarità della documentazione di spesa e si assume il relativo impegno
N° 2464 € 230.579,83 PCI 2.02.03.02.002
N° € PCI
N° € PCI
N° € PCI
Settore Economico
Finanziario e Patrimoniale
e Funzione Responsabile
Rag. Marco Boncompagni

Il Segretario Generale
Avv. Matteo PAROLI



DIREZIONE TECNICA

Ancona, 24/07/2020

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

AFFIDAMENTO ai sensi dell'art. 106 comma 1 lettera b) del Decreto Legislativo 50/2016 del Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona – servizi supplementari al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona conseguente all'esperienza di consultazione preliminare di mercato volta alla realizzazione di un "Sistema di intelligenza artificiale per il riconoscimento, il tracciamento e la verifica di comportamento non conformi di automezzi e persone in transito tra due aree delimitate".

Servizio cofinanziato dal progetto SMART-C, programma CEF.

CUP J31C18000070005 – CIG: 83458193B6

Il Responsabile unico del procedimento, ai fini dell'affidamento dell'appalto indicato in epigrafe, premesso quanto segue:

- **VISTA** la Legge 84/94 e s.m.i. sulla riforma dell'ordinamento portuale e successive modifiche ed integrazioni attribuisce all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale i compiti di indirizzo e programmazione delle attività portuali, nonché le funzioni di governo del territorio portuale rientrante nell'ambito della rispettiva circoscrizione;
- **CONSIDERATO** che con Delibera Presidenziale n. 217 del 30 novembre 2018 si provvedeva all'affidamento del servizio, per un importo pari a EUR 379.311,00 oltre IVA, relativo all'implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona, (CUP: J32D18000090005 CIG: 7634020099) alla società Hyperion s.r.l.;
- **DATO ATTO** che con Deliberazione Presidenziale n. 123 del 19/06/2020 e relativo documento istruttorio ivi allegato, atti questi da intendersi interamente richiamati al presente documento istruttorio e a cui specificatamente si rinvia, veniva dato mandato allo scrivente RUP al fine di procedere alle trattative, ex art. 106, comma 1, lett. b) del D. Lgs. n. 50/2016, con la società Hyperion s.r.l., C.F. 01370290114, per l'affidamento del Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona – servizi, questi, supplementari al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona conseguente all'esperienza di consultazione preliminare di mercato volta alla realizzazione di un "Sistema di intelligenza artificiale per il riconoscimento, il tracciamento e la verifica di comportamento non conformi di automezzi e persone in transito tra due aree delimitate";
- **CONSIDERATO** che, sempre con Deliberazione Presidenziale n. 123 del 19/06/2020, oltre alla predetta relazione istruttoria si provvedeva ad approvare il relativo progetto tecnico, il capitolato descrittivo – prestazionale e quadro economico e documentazione allegata, riferiti ai suindicati servizi



supplementari, con previsione di un importo stimato per il servizio supplementare di € 189.598,50 oltre IVA;

➤ **VISTA** la nota prot. n. 4220 del 19/06/2020, trasmessa alla società Hyperion a mezzo della piattaforma telematica in uso alla Stazione Appaltante, con cui si procedeva a richiedere la disponibilità della predetta società ad eseguire *Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona*, servizio, questo, supplementare ai sensi dell'art. 106, comma 1, lett. b) del D. Lgs. n. 50/2016 per le motivazioni indicate nella relazione tecnica approvata con Delibera Presidenziale n. 123 del 19/06/2020, *al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona conseguente all'esperienza di consultazione preliminare di mercato volta alla realizzazione di un "Sistema di intelligenza artificiale per il riconoscimento, il tracciamento e la verifica di comportamento non conformi di automezzi e persone in transito tra due aree delimitate"*.

➤ **RISCONTRATO** che la società Hyperion, in data 06/07/2020, come da comunicazione di conferma di partecipazione generata dalla piattaforma <https://autoritaportualeancona.acquistitelematici.it/>, procedeva al caricamento della propria offerta, composta dalla documentazione amministrativa richiesta con la suindicata nota prot. n. 4220 del 19/06/2020 e dalla relativa offerta economica, indicante un ribasso del 0,316 % rispetto al valore stimato del servizio;

➤ **DATO ATTO** della regolarità e completezza della documentazione prodotta dalla società in questione;

➤ **CONSIDERATO** che, sulla base delle dichiarazioni contenute nel DGUE presentato dalla medesima, si procedeva a sottoporre l'impresa Hyperion s.r.l. a verifica in ordine al possesso dei requisiti di ordine generale previsti dall'art. 80 del D.lgs. 50/2016, mediante ricorso al sistema AVCPASS ed, ove necessario, interpellando le amministrazioni competenti;

➤ **VISTO** l'esito delle predette verifiche, ai sensi delle quali risulta attestato che il suindicato operatore è da considerarsi in possesso dei requisiti di ordine generale, necessari ai fini dell'affidamento di contratti pubblici, con conseguente veridicità delle dichiarazioni rese in ordine al possesso dei predetti requisiti;

Tanto premesso e considerato,

➤ **VISTO** l'art. art. 106, comma 1, lett. b) del D. Lgs. n. 50/2016;

PROPONE

1) L'affidamento, ex art. 106, comma 1, lett. b) del D. Lgs. n. 50/2016, alla società Hyperion s.r.l., con sede in Via Appia n. 46, Brindisi, (provincia di provenienza La Spezia) c.f. 01370290114, del Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona – servizio, questo, supplementare al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona conseguente all'esperimento di consultazione preliminare di mercato volta alla realizzazione di un "Sistema di intelligenza artificiale per il riconoscimento, il tracciamento e la verifica di comportamento non conformi di automezzi e persone in transito tra due aree delimitate", il tutto a fronte di un corrispettivo pari ad € 188.999,37, oltre IVA.

2) La spesa per l'intervento in argomento potrà trovare finanziamento per tramite dei fondi di questo ente, stanziati nel relativo bilancio economico per l'esercizio di competenza nel Cap.212/40, voce 2.02.03.02.002 "Acquisizione software e manutenzione evolutiva".

Il Responsabile Unico del Procedimento
-Ing. Gianluca Pellegrini



DELIBERA PRESIDENZIALE

n° 123 del 19/06/2020

Procedura ai sensi dell'art. 106 comma 1 lettera b) del Decreto Legislativo 50/2016 ai fini dell'affidamento del Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona – servizi supplementari al servizio di implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona conseguente all'esperienza di consultazione preliminare di mercato volta alla realizzazione di un "Sistema di intelligenza artificiale per il riconoscimento, il tracciamento e la verifica di comportamento non conformi di automezzi e persone in transito tra due aree delimitate". Servizio cofinanziato dal progetto SMART-C, programma CEF. CUP J31C18000070005.

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

- **VISTA** la Legge n. 84/94 e s.m.i. sulla riforma dell'ordinamento portuale e successive modifiche ed integrazioni, che attribuisce all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale i compiti di indirizzo e programmazione delle attività portuali, nonché le funzioni di governo del territorio portuale rientrante nell'ambito della rispettiva circoscrizione;
- **RICHIAMATA** la Delibera 217 del 30 novembre 2018 inerente all'implementazione di un sistema intelligente ed autonomo di tracking & recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del Porto di Ancona, con relativo affidamento del servizio alla società Hyperion software s.r.l. per un importo pari a EUR 379.311,00 oltre IVA;
- **RICHIAMATO** il relativo contratto in essere rep. 1411/2018;
- **RICHIAMATA** la Delibera 143 del 19 luglio 2019 inerente all'approvazione della bozza di protocollo di intesa tra Agenzia dogane e Monopoli e ADSP mare adriatico centrale nell'ambito del progetto sulla digitalizzazione dei porti italiani avviato da Agenzia Dogane;
- **VISTO** il documento istruttorio redatto dal funzionario coordinatore del Settore Sviluppo, Promozione e statistiche dott. Guido Vettorel e approvato che costituisce parte integrante della presente delibera, nel quale, alla luce del summenzionato Protocollo di intesa, sono rinvenibili le motivazioni circa l'opportunità e la convenienza tecnica ed economica, di sviluppare l'interoperabilità diretta tra A3IU e software AIDA dell'Agenzia Dogane e Monopoli, in luogo dell'interoperabilità nell'ambito del solo software traffico traghetti;
- **CONSIDERATO** che nel medesimo documento istruttorio sono state individuate le fasi della procedura volta all'affidamento del servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona, ed è stato dato dettagliatamente conto delle specifiche tecniche del sistema da considerarsi parte del Capitolato Speciale descrittivo prestazionale di Appalto;



- **PRESO ATTO**, per le ragioni esplicitate nelle precedenti premesse, della ricorrenza delle condizioni previste dall'art. 106 comma 1 lettera b) del Decreto Legislativo 50/2016 per qualificare le prestazioni oggetto dell'appalto, come servizi supplementari del vigente contratto con Hyperion software s.r.l.;
- **RICHIAMATO** il Grant Agreement INEA/CEF/TRAN/M2018/1791996 con il quale nell'ambito dell'azione SMART_C la Commissione europea, per il tramite dell'Agenzia INEA, cofinanzia il progetto globale TinS, che include l'acquisizione del sistema di intelligenza artificiale A3IU ed il software traghetti oggetto della presente delibera;

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO, DELIBERA

Art. 1

Viene approvata la relazione istruttoria parte della presente delibera, con allegato progetto tecnico, capitolato descrittivo - prestazionale e quadro economico, oltre alla documentazione tecnica allegata;

Art. 2

Viene dato mandato al RUP di procedere all'avvio delle trattative, ex art. 106, comma 1, lettera b) del Decreto Legislativo 50/2016, con la società Hyperion software srl per i servizi supplementari di cui alla allegata relazione istruttoria, il tutto a fronte di un importo posto a base di gara per il servizio supplementare pari ad €189.598,50 oltre IVA.

Art. 3

Viene conferita delega al Segretario Generale dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale - Avv. Matteo Paroli - ai fini della stipula del relativo contratto di appalto in forma pubblico amministrativa;

Art. 4

Tutti gli oneri relativi all'intervento di cui al precedente art. 1 troveranno copertura finanziaria nel bilancio preventivo per l'esercizio di competenza di questo ente nel Cap.212/40, voce 2.02.03.02.002 "Acquisizione software e manutenzione evolutiva".

Il Presidente
(Rodolfo Giampieri)




RELAZIONE ISTRUTTORIA

“Servizio di sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona”.

Sintesi: Nel 2015 l’Autorità di sistema portuale del mare adriatico centrale ha realizzato uno studio di fattibilità sperimentale (Trasferimento in Sicurezza: TinS) volto ad individuare possibili soluzioni tecnologiche che consentissero il controllo dei flussi di traffico in imbarco e sbarco dai traghetti del porto di Ancona, con particolare riferimento alle esigenze di controllo doganale. L’obiettivo era di poter utilizzare aree esterne al circuito doganale del porto per svolgere le operazioni doganali preimbarco o successive allo sbarco. Rispetto ad altre sperimentazioni già in essere da parte di Agenzia Dogane, la significativa novità consisteva nel trovare una soluzione che non prevedesse sistemi informatici a bordo dei mezzi, stante la possibile occasionalità del trasporto merci in transito sulle navi traghetto.

Nel 2016 lo studio veniva presentato una prima volta ad Agenzia Dogane e successive riunioni si svolgevano nel corso del 2017 e 2018, anno in cui veniva concordata la sperimentazione del sistema con l’utilizzo di Scalo Marotti come area di sosta doganale. Nel corso degli incontri volti a definire la sperimentazione, veniva esplicitato da Agenzia Dogane che l’interoperabilità tra sistema AIDA di Agenzia Dogane e software portuali non sarebbe potuta avvenire se non tramite la messa a disposizione da parte dei doganalisti dei dati inerenti il ciclo doganale per le partite di merce di propria competenza. Non era quindi prevista nessuna interoperabilità diretta, come già previsto nel dialogo tra Port community system (PCS) e Agenzia dogane.

Veniva firmato a fine 2018 il contratto per l’acquisizione e l’installazione del sistema di intelligenza artificiale A3IU per il monitoraggio automatico dei mezzi in transito nel porto connessi al traffico traghetti. Il contratto prevedeva a carico dell’ADSP lo sviluppo di un software (Software traghetti) per la raccolta delle informazioni relative ai dati dei mezzi e delle partite di merci (dati doganali) da raccogliere rispettivamente presso Agenti marittimi e spedizionieri al fine di generare le “regole di comportamento” di ciascun mezzo. Sulla base delle regole definite dal software, il sistema A3IU avrebbe effettuato il controllo automatico e generato i relativi allarmi a Dogane, Guardia di finanza ed ADSP, secondo le competenze e le necessità e rispettando le condizioni di Agenzia Dogane sopra esposte in merito all’interoperabilità.

L’ADSP provvedeva quindi a definire i requisiti del software per avviare le procedure di gara, iter ostacolato, come di seguito specificato, per le progressive innovazioni introdotte a livello centrale rispetto al dialogo telematico tra P.A. e sviluppo dei PCS.

Tuttavia, a seguito del lancio dell’iniziativa di Agenzia dogane e Monopoli “Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali” nel giugno 2019, il progetto TinS è divenuto oggetto dell’azione specifica sul porto di Ancona, come da protocollo di intesa firmato in data 22 luglio 2019. Gli articoli 2 e 9 del protocollo prevedono esplicitamente l’avvio della interoperabilità tra i due sistemi. Si è quindi elaborata una nuova soluzione progettuale sulla base del progetto preliminare e del relativo piano di lavori, frutto delle riunioni di lavoro susseguitesesi nel tempo e formalmente trasmesso da Agenzia dogane il 22 dicembre 2019. Il progetto individua il valore aggiunto della sperimentazione nella capacità di combinare i dati doganali con il viaggio nave,

le informazioni dettagliate sul vettore delle partite di merci (l'automezzo) ed i dati relativi al suo tracciamento e comportamento in ambito portuale, dove si svolge il momento doganale.

La necessità di integrazione dei dati di monitoraggio mezzi con le partite di merce trasportate ed il viaggio nave comportava la necessità di scelta tra le seguenti opzioni:

- 1) Realizzare l'interoperabilità tra sistema portuale e software AIDA di Agenzia Dogane nell'ambito del software traghetti (con la necessità di prevedere – come in origine si era scelto – lo sviluppo dell'interoperabilità del software A3IU con il “software traghetti” a carico del vincitore della gara per lo sviluppo e la fornitura del software medesimo);
- 2) Realizzare l'interoperabilità tra sistema portuale e software AIDA di Agenzia Dogane nell'ambito del software A3IU, provvedendo a sviluppare il “software traghetti” per l'acquisizione relativa ai dati del viaggio nave e delle partite di merce come elemento del sistema A3IU, ma esterno ad esso in maniera da garantirne l'esclusione dal perimetro della privativa industriale relativa ad A3IU ed evitare il conseguente lock-in.

Lo studio per la definizione dei requisiti tecnici del software individuava come scelta tecnicamente ed economicamente più vantaggiosa l'interfaccia diretta (scelta 2) che consente di ridurre il flusso cospicuo di scambio dati evitando le duplicazioni insite nella scelta 1 inutili e rischiose per la sicurezza dei dati. Inoltre, la grande conoscenza necessaria per realizzare l'integrazione in particolare con A3IU e realizzare il sistema di “wrapping” in servizi REST di A3IU, da realizzarsi direttamente sul sistema “software traghetti” dell'Autorità Portuale e da qui su AIDA dell'Agenzia delle Dogane consente di ridurre i rischi di progetto usando le maggiori conoscenze del realizzatore di A3IU stesso. L'interfaccia diretta consente infatti di ridurre il flusso dati tra i sistemi principali del progetto TinS evitando che i dati relativi al tracciamento dei mezzi in transito nel porto vengano trasferiti al software traghetti e di qui al software AIDA.

Tale valutazione ha portato alla proposta qui di seguito dettagliata di richiesta di preventivo per servizi supplementari rispetto al vigente contratto 1411/2018 inerente all'acquisizione e l'installazione del sistema di intelligenza artificiale A3IU.

Relazione dettagliata

Nell'aprile 2016 l'ADSP mare adriatico centrale ha sottoposto ai locali uffici dell'Agenzia delle Dogane lo studio di fattibilità denominato *TinS “Trasferimento in sicurezza”*.

Il progetto consisteva in una prima ipotesi di modalità operative per il trasferimento dell'area di sosta doganale presente sul Molo Rizzo del Porto di Ancona ad un'area non contigua al circuito doganale (scalo Marotti). Il progetto, vagliato dall'Agenzia dogane e successivamente oggetto di ulteriori approfondimenti e modifiche, è giunto ad una maturità tale da avviare una fase di test sperimentale nel maggio 2018, che sta dando positivi riscontri, richiedendo tuttavia un maggiore impegno di personale da parte della Guardia di Finanza. Per ovviare a tale onere non sostenibile sul lungo periodo ed assicurare maggiore sorveglianza e monitoraggio dei mezzi in imbarco e sbarco nell'area portuale, il modello organizzativo prevede il ricorso ad una tecnologia soggetta a privativa industriale in grado di elaborare le immagini delle telecamere lungo un percorso ed individuare situazioni di pericolo e comportamenti anomali rispetto agli standard definiti dall'utente. Il sistema in particolare deve essere in grado di riconoscere, monitorare, tracciare e sorvegliare ogni veicolo da un punto A ad un punto B

e poter sorvegliare il piazzale di sosta, senza che ai veicoli sia apposto alcun apparecchio o ausilio di identificazione (tags, OBU o altri dispositivi attivi o passivi).

Conformemente alle indicazioni fornite dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) a confermare l'esistenza dei presupposti che consentono, ai sensi dell'art. 63 del Codice degli appalti, il ricorso alla procedura negoziata, l'ADSP mare adriatico centrale ha esperito una procedura tramite avviso di consultazione preliminare di mercato ex art. 66 Decreto Legislativo 50/2016 volta a verificare la disponibilità di soluzioni equivalenti.

Alla conclusione della procedura esperita, è risultato evidente come nessuna impresa tra quelle che avevano proposto la propria candidatura abbia saputo soddisfare i requisiti di sistema e/o presentarsi per svolgere il test di verifica previsto dall'avviso, con l'eccezione di HYPERION Srl, società titolare della privativa industriale individuata in origine.

Con contratto rep 1411/2018 veniva avviata l'acquisizione e l'installazione del sistema di intelligenza artificiale A3IU (All. 3) per l'importo di EUR379.311,00.

Le attività del contratto sono definite dal capitolato di appalto (allegato 1).

Si riportano di seguito le fasi previste:

FASE	Descrizione
1	Conferma incarico
2	Analisi e redazione progetto e requisiti infrastruttura fisica
3	Modulo riconoscimento aree varchi doganali
4	Modulo targhe Marotti
5	Modellazione 3d high texture
6	Video analisi e tracciamento
7	Video analisi e tracciamento Marotti
8	Integrazione customizzata con sistema informativo portuale e varco doganale
9	Verticalizzazione interfaccia mobile su 1 utenza
10	Verticalizzazione su altre 2 utenze
11	Gestione automazione Marotti
12	Configurazione e tuning onsite
13	Collaudo e test
14	Formazione personale

Per l'avvio delle fasi 8-10 e per completare il test inerente le fasi 3-7 è necessario lo sviluppo di un software dove le Agenzie marittime, l'Autorità di sistema portuale e le altre Istituzioni interessate possano trasferire al sistema i dati relativi ai veicoli (targa, tipo di mezzo, merce soggetta/non soggetta a dogana...) in transito nelle aree doganali del porto di Ancona interessate dal traffico traghetti. I dati dovranno verranno integrati con quelli trasmessi da PMIS e sistema AIDA di Capitanerie di porto e Dogana.

Il sistema verrà altresì utilizzato per la gestione dei dati di traffico ai fini della fatturazione del traffico traghetti, nell'ottica del riutilizzo del dato, nonché per la raccolta dei dati statistici del sistema portuale, sempre al fine di consentire il riuso dei dati disponibili.

Lo sviluppo del software era incluso nel servizio di manutenzione evolutiva del PCS dell'ADSP mare adriatico centrale ed era così previsto:

- **Sviluppo interfaccia grafica web based:** creazione del portale web, del sistema di registrazione ed accesso, della definizione dei diversi profili di utenti (a titolo di esempio: Spedizioniere, Agente marittimo, Autorità portuale, Operativo piazzale, Polizia di frontiera, Guardia di finanza, Capitaneria di porto) e di ogni altro aspetto connesso al funzionamento del software per l'implementazione del processo di gestione import-export secondo quanto di seguito descritto.;
- **Implementazione in ambiente di test ed integrazione per la validazione del software prima del rilascio in ambiente di esercizio:** realizzazione di un ambiente di test per la prova di interoperabilità con il software di tracking and recognition e la capacità di estrapolazione dei dati dai documenti caricati dagli agenti marittimi e spedizionieri;
- **Raccolta dati dalle Agenzie marittime e spedizionieri del porto di Ancona contenenti la lista dei mezzi in imbarco e sbarco dalle navi traghetto ed i relativi dati connessi agli adempimenti doganali del porto di Ancona,** a partire dai più comuni standard per la compilazione di database (formati excel, xml e files di testo);
- **Gestione accessi ai varchi Scalo Marotti, varco doganale da Chio e banchine di imbarco;** gestione e organizzazione del database dei mezzi in transito nei terminal traghetti del porto di Ancona;
- **Gestione anagrafiche dei mezzi di servizio** tramite upload da soggetti Istituzionali abilitati;
- **Strumento di gestione e scambio dati con il sistema AIDA e con il sistema PMIS:** strumento volto a consentire l'acquisizione dati in formato doganale inerenti l'esito delle operazioni attinenti il traffico traghetti (a titolo di esempio: manifesti, esiti doganali, svincolo merce, codici bollette doganali...). Con riferimento al PMIS, il software dovrà acquisire i dati inerenti l'arrivo e la partenza delle navi al fine di integrarli con i dati caricati dalle Agenzie marittime. In fase di manutenzione evolutiva dovranno essere analizzate le possibili interfacce con il Modello Unico di PCS, MUPCS di cui anche alla Direttiva MIT 20 marzo 2018 pubblicata sulla GURI n. 116 del 21 maggio 2018;
- **Gestione e scambio dati con software di Tracking & Recognition;**
- **Sviluppo strumento fatturazione,** finalizzato alla predisposizione automatica di un file strutturato per la gestione della fatturazione alle agenzie marittime da parte dell'Autorità di sistema sulla base dei flussi di dati gestiti dal software;
- **Sviluppo strumento statistico** per la gestione dei processi dichiarativi ISTAT e le statistiche di traffico del sistema portuale. Lo strumento dovrà importare, verificare, correggere e gestire i database con i dati pregressi, importati, al fine di integrare i dati relativi al traffico traghetti nella predisposizione dei report statistici e implementare attività di business analytics;

Le relative manifestazioni di interesse avviate nel 2017 erano tuttavia state annullate per le modifiche intervenute da parte di AGID in materia di porta di dominio e poi a seguito dell'emanazione della Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 20 marzo 2018 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 21 maggio 2018 la quale prevede, tra l'altro, che le ADSP debbano obbligatoriamente migrare i rispettivi PCS entro il 30 settembre 2018 nel "private cloud" della PLN.

In attesa dei richiesti chiarimenti circa l'attuazione della Direttiva formulati da Assoporti, e non ancora riscontrati, attesa la diversa natura del tipo di software rispetto al tradizionale PCS e la natura specifica del progetto TinS, veniva elaborata una specifica manifestazione di interesse. Il documento elaborato era basato sul modello organizzativo discendente dalle modifiche apportate al progetto TinS in sede di sperimentazione operativa a partire da maggio 2018 ed in particolare sulla non



interoperabilità tra il sistema AIDA di Agenzia Dogane e il software traffico traghetti a supporto del sistema A3IU.

Agenzia Dogane e Monopoli avvia il Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali.

Tuttavia, a seguito del lancio dell'iniziativa di Agenzia dogane e Monopoli "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali" nel giugno 2019, il progetto TinS è divenuto oggetto dell'azione specifica sul porto di Ancona, come da protocollo di intesa firmato in data 22 luglio 2019 (All. 2). Gli articoli 2 e 9 del protocollo prevedono esplicitamente l'avvio della interoperabilità tra i due sistemi.

L'incarico per la definizione dei requisiti tecnici del software di traffico traghetti

Con nota prot. 6248 in data 25/10/2019 veniva commissionato ad EUREKA ICT CONSULTING il servizio di definizione dei requisiti tecnici per lo sviluppo del software traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona", da realizzarsi nell'ambito del WP3 "Potenziamento delle capacità di pianificazione del trasporto marittimo e multimodale transfrontaliero" del progetto PROMARES, Programma Italia-Croazia, CIG ZD72A438A5 CUP C95G18000080005.

La prima bozza del documento tecnico veniva emessa a gennaio 2020 a seguito dei primi incontri di confronto e preparazione con Agenzia Dogane. **Il computo metrico prevedeva un importo a base di gara pari ad EUR 338.861,25.**

Dai successivi confronti con Agenzia Dogane emergeva sempre più chiaramente l'esigenza che il riutilizzo dei dati doganali e l'interfaccia tra sistema Hyperion e operatori Dogane e GDF non avvenisse più tramite il software traffico traghetti, bensì in ambito AIDA. Il software traffico traghetti a supporto del sistema doveva quindi rendere disponibili al sistema Hyperion i dati relativi ai mezzi in imbarco, sbarco e in sosta nell'area Marotti tramite le interfacce ADSP, Agenti marittimi e spedizionieri, favorire l'associazione tra campo targhe e campo MRN dei mezzi soggetti a adempimenti doganali e sviluppare le attività di business intelligence per l'ADSP. La funzionalità relativa al controllo dei mezzi in imbarco, sbarco ed accesso/uscita dal Varco Marotti consentirà inoltre alla Guardia di Finanza di disporre di informazioni più dettagliate circa i mezzi in transito.

Ne derivava pertanto l'evidenza della convenienza tecnica ed economica a sviluppare l'interoperabilità diretta tra A3IU e software AIDA dell'Agenzia Dogane e Monopoli, piuttosto che prevedere l'interoperabilità nell'ambito del software traffico traghetti.

L'interfaccia diretta consente infatti di ridurre il flusso cospicuo di scambio dati tra i rilevamenti di TinS con A3IU ed il sistema dell'Agenzia Delle Dogane, consentendo inoltre di evitare le duplicazioni inutili e rischiose per la sicurezza dei dati e delle informazioni. Inoltre, la grande conoscenza necessaria per realizzare l'integrazione in particolare con A3IU e realizzare il sistema di "wrapping" in servizi REST di A3IU, da realizzarsi direttamente sul sistema di gestione traghetti dell'Autorità Portuale e da qui su AIDA dell'Agenzia delle Dogane; consente di ridurre i rischi di progetto usando le maggiori conoscenze del realizzatore di A3IU stesso.

L'interfaccia diretta consente infatti di ridurre il flusso dati tra i sistemi principali del progetto TinS evitando che i dati relativi al tracciamento dei mezzi in transito nel porto vengano trasferiti al software traghetti e di qui al software AIDA. D'altro canto, stante la presenza del vincolo della privativa industriale, andava verificata la compatibilità di questo iter amministrativo con le condizioni previste

dal combinato disposto dei commi 1 lettera b) e 7 dell'art. 106 D.lgs. 50/2016 inerente alle modifiche di contratti in essere.

L'art. 106 del Decreto Legislativo 50/2016 comma 1 lettera b) prevede che *“I contratti di appalto nei settori ordinari (...) possono essere modificati senza una nuova procedura di affidamento nei casi seguenti: (...) b) per lavori, servizi o forniture supplementari da parte del contraente originale che si sono resi necessari e non erano inclusi nell'appalto iniziale, ove un cambiamento del contraente produca entrambi i seguenti effetti: risulta impraticabile per motivi economici o tecnici quali il rispetto dei requisiti di intercambiabilità o interoperabilità tra apparecchiature, servizi o impianti esistenti forniti nell'ambito dell'appalto iniziale; comporti per l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore notevoli disagi o una consistente duplicazione dei costi. È necessario infine che, come statuito dal comma 7 del medesimo articolo, l'aumento di prezzo non ecceda il 50% del valore del contratto iniziale.*

Veniva pertanto elaborata una nuova versione del Capitolato tecnico che prevedesse comunque la strutturazione in microservizi di tutti gli aspetti relativi al software non connessi all'interoperabilità A3IU-AIDA, in maniera tale da consentire la possibilità di successivi servizi di sviluppo e manutenzione da parte di diversi operatori di mercato. L'architettura del software veniva quindi riprogettata e veniva prodotta una nuova stima di costi. Il confronto dei costi evidenzia la maggiore efficienza ed il rispetto delle condizioni previste dall'Art. 106 comma 1 lettera b) del Decreto Legislativo 50/2016 dell'ipotesi di sviluppo affidata direttamente ad Hyperion srl sulla base della modifica del vigente contratto di appalto.

Tabella 1: prospetto costi per sviluppo software traghetti e interoperabilità esclusivamente tra software traghetti e software AIDA

SKILLS	STD	STD +30%	Totale Giorni Sviluppo	Prezzo Totale
Specialista di prodotto	283,50 €	368,55 €	65,00	23.955,75 €
Senior Advisor	504,00 €	655,20 €	80,00	52.416,00 €
consulente snr	378,00 €	491,40 €	45,00	22.113,00 €
Analista funzionale	252,00 €	327,60 €	90,00	29.484,00 €
Analista programmatore	189,00 €	245,70 €	295,00	72.481,50 €
Specialista di prodotto	283,50 €	368,55 €	60,00	22.113,00 €
Analista funzionale	252,00 €	327,60 €	175,00	57.330,00 €
Senior Advisor	504,00 €	655,20 €	90,00	58.968,00 €
			900,00	338.861,25 €

Tabella 2: prospetto costi per sviluppo software traghetti e interoperabilità tra A3IU e software AIDA

SKILLS	STD	Totale gg Sviluppo	Prezzo Totale
Specialista di prodotto	283,50 €	65,00	18.427,50 €
Senior Advisor	504,00 €	77,00	38.808,00 €
consulente snr	378,00 €	45,00	17.010,00 €
Analista programmatore	189,00 €	287,00	54.243,00 €
Specialista di prodotto	283,50 €	60,00	17.010,00 €
Analista funzionale	252,00 €	175,00	44.100,00 €
		709,00	189.598,50 €

Rispetto alla comparazione delle due tabelle, risulta un risparmio di ore di sviluppo pari al 21% derivante dalla semplificazione dei flussi dati tra sistemi informatici. Inoltre, sono imposti i prezzi CONSIP per servizi analoghi nella trattativa con il fornitore come importo massimo a base di gara. Considerati gli *alea* sopra espressi in merito all'interfaccia del sistema software traghetti ed A3IU, una competizione per la implementazione del software potrebbe portare ad un importo superiore rispetto allo standard CONSIP. Il nuovo importo a base di gara risulta inferiore al 50% del contratto di appalto vigente, pari a EUR 189.655,5.

Per i motivi sopra enunciati sembrano sussistere i presupposti relativi alla modifica del contratto vigente con Hyperion srl per l'implementazione di un sistema intelligente di tracking e recognition per la messa in sicurezza delle aree doganali e delle arterie viarie ad esse connesse del porto di Ancona (CUPJ32D18000090005, CIG 7634020099).

Importo del servizio supplementare

Il prospetto dei costi per il servizio supplementare prevede come importo massimo per il servizio EUR 189.598,5+IVA, come da stima sopra emarginata, meglio dettagliata nel Capitolato tecnico (All. 3).

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra esposto, si propone con la presente di implementare il servizio in oggetto come attività supplementare del vigente contratto rep 1411/2018 con un importo massimo per il servizio EUR 189.598,5+IVA, come da stima sopra emarginata e da documento di specifiche tecniche allegato (All. 3).

19 GIU. 2020

Il Responsabile del Procedimento
Dott. Ing. Gianluca Pellegrini

Il funzionario estensore

Dott. Guido Vettorel
