

FOOD SUPPLY CHAIN

Di seguito la sequenza delle attività relative all'approvvigionamento dei viveri per la TF "Ippocrate" posto in essere finora (TF-I 10) e successive variazioni (TF-I 11):

1. FASE "Nazionale":

- a. la Cellula S4, di concerto con il SU al vettovagliamento, stila l'ordersheet che viene inviato, tramite la Sz. Contratti della Direzione di Amministrazione sotto forma di ordinativo, al referente di NSPA;
- b. l'Agenzia, che da contratto ha 30 gg. dalla ricezione ordine per far arrivare la merce a destinazione (compound italiano di Misurata), trasmette l'ordersheet alla B&S (subappaltatrice) che a sua volta lo gira alla PROMED, ditta italiana che è incaricata di approvvigionare i viveri chiesti. Laddove alcuni items non fossero disponibili, si svolge il giro al contrario, effettuando delle controproposte che devono essere accettate dall'ordinante (la TF), non modificando i termini temporali del contratto;
- c. una volta definita la lista dei prodotti ed approntati da parte della PROMED, la B&S attiva lo spedizioniere (la INOLTRA, ditta civile responsabile del trasporto) ed il COVIDIFESA per la chiusura container e la successiva spedizione a mezzo vettore navale civile; in tale contesto, a cura spedizioniere e U. vet. individuato dal COVIDIFESA, vengono prodotti la packing list ed il certificato di esportazione per i Teatri Operativi "*healty certificate for food*" che vengono inviati alla cellula JMOU della TF (*);
- d. La Cellula JMOU, in stretto coordinamento con la Cellula S4, all'atto della ricezione della packing list e dell'"*healty certificate*", procede alla compilazione della Nota Verbale, comprensiva dei form doganali, necessaria per richiedere le relative autorizzazioni al Ministero degli Affari Esteri e al Ministero della Difesa libici per lo sdoganamento delle merci.
- e. Ultimata la compilazione della Nota Verbale e dei relativi form doganali, la Cellula JMOU trasmette, a mezzo e-mail, per le successive azioni di competenza, tutta la documentazione prodotta alla Cellula J4 di MIASIT ed attende i moduli autorizzativi rilasciati dal M.A.E. e dal MoD. libici. Resta fermo che il disbrigo delle pratiche doganali e del trasporto dei materiali e viveri sulla tratta *porto-compound* è di competenza della *Shipping Company*;
- f. la Cellula JMOU, ricevute le autorizzazioni dei rispettivi Ministeri per il tramite della Cellula J4, provvede a trasmetterle, con immediatezza, sia alla Cellula S2 della TF sia allo spedizioniere.

2. FASE "Libica"

In questa fase vengono interessate, sempre da parte dello spedizioniere, diverse autorità libiche, in base ad una scaletta prestabilita, ed ognuna di esse effettua determinate azioni/controlli in modo del tutto autonomo senza la possibilità di un intervento da parte della TF. Di seguito si esplicitano le varie fasi nell'ordine di come si succedono:

- a. **Compagnia Marittima**: una volta che il vettore navale entra in porto, lo spedizioniere si reca presso gli uffici della Compagnia Marittima per effettuare il pagamento del servizio di handling portuale (scarico containers dalla nave, trasporto in zona di stoccaggio). In tal modo lo spedizioniere fa scaricare i container a terra e collocarli in attesa in una staging area del porto di Misurata;
- b. **Autorità portuali**: in questo secondo step, lo spedizioniere si reca presso l'ufficio delle autorità portuali per effettuare il pagamento del cosiddetto "*port-storage*" (tasse di parcheggio dei containers) per un numero totale presunto di giorni di permanenza dei containers al porto;

NOTA (*): La cellula JMOU si dovrebbe occupare della gestione delle navi TOA di competenza del COVI-JMCC, oltre che dei voli COVI pianificati/di emergenza. Tuttavia, finora si è anche occupata della supervisione di tutte le attività necessarie all'afflusso dei vettori navali civili che trasportano viveri e materiale vario acquistato in Madrepatria. Tale supervisione viene agevolata, sul territorio misuratino, dalla collaborazione della Commissione di Facilitazione del *Field-hospital* presso le Autorità locali competenti, nominata dal MoD libico a supporto del contingente italiano a Misurata.

- c. **Ufficio dell'intelligence portuale:** in questa fase l'ufficio dell'intelligence, presente presso il porto di Misurata, attende l'autorizzazione a procedere con i controlli del cibo, doganale e di sicurezza da parte del dell'intelligence militare.
Questo è, di fatto, il vero ostacolo di tutta la procedura, in quanto il tempo di attesa può variare da pochi giorni fino a diverse settimane (tempo max trascorso per un'autorizzazione pari a 59 gg.);
- d. **Autorità doganali:** Successivamente all'autorizzazione a procedere da parte dell'intelligence, lo spedizioniere si reca presso l'ufficio doganale del porto ed effettua lo sdoganamento vero e proprio del materiale, presentando tutta la documentazione prevista (fatture, polizza di carico, autorizzazioni del MOD e del MAE Libici). È in questa fase che, per il tramite della Commissione di facilitazione (HAKIM ed HASSAN), vengono fornite le autorizzazioni del Ministero degli Affari Esteri libico, normalmente in copia, mentre l'ultima volta sono state richieste in originale;
- e. **Ufficio "food control":** Quest'ufficio viene interpellato nell'ambito delle attività doganali, e solo nel caso in cui la spedizione sia costituita da viveri. Una volta effettuata la richiesta di ispezione da parte dello spedizioniere, viene indicato allo stesso un appuntamento per effettuare i controlli sui sigilli;
- f. **Ufficio "sicurezza" (Intelligence portuale):** così come già enunciato relativamente all'attività di *food control*, stessa cosa accade per questa tipologia di controlli. Ovvero lo spedizioniere fissa un appuntamento presso gli uffici della sicurezza per effettuare il controllo del contenuto dei containers, ricevendo un appuntamento;
- g. **Cooperativa di trasporto:** questo è l'ultimo step per completare l'attività di sdoganamento della merce. Al completamento delle attività precedentemente esposte, lo spedizioniere si reca presso l'ufficio della cooperativa di trasporto per effettuare la prenotazione dei mezzi, con relativi conduttori, necessari ad effettuare il trasporto dei containers dal porto di Misurata al compound Italiano. Effettuata la prenotazione si procederà al caricamento dei containers sui camion e contestualmente il referente dello spedizioniere comunicherà al Comandante della JMOU le targhe dei mezzi, i nomi ed il numero del documento dei conduttori, necessari per ricevere le autorizzazioni all'accesso alla base
- h. **Attività eseguite all'atto dell'arrivo dei containers in base:** all'atto della consegna dei containers, all'interno della base, accedono i funzionari libici della dogana, intelligence e controllo del cibo che sovrintendono all'apertura dei containers e contestualmente effettuano i controlli, ognuno per la parte di competenza, durante la fase di scarico della merce.
La Commissione di Controllo della TF accerta che il materiale scaricato sia conforme all'ordersheet e che sia idoneo alla consumazione, rilevando le difformità e/o la non idoneità al consumo. In questo caso, la lista va allegata alla relazione e si procede con la valutazione della non ricevibilità, e quindi del defalco dal totale fattura, ovvero del danno erariale.

Dall'esame del contratto in essere con l'Agenzia NSPA, è emerso, tuttavia, che tali procedure non appaiono in linea con i disposti contrattuali sottoscritti. Pertanto, di seguito la procedura che dovrebbe essere attuata in aderenza al contratto e che si proporrà venga adottata a partire dal prossimo ordine inoltrato dalla TF:

1. FASE "Nazionale":

- a. invariato;
- b. invariato;
- c. una volta definita la lista dei prodotti ed approntati da parte della PROMED, la B&S attiva lo spedizioniere (la INOLTRA, ditta civile responsabile del trasporto) ed il COVIDIFESA per la chiusura container e la successiva spedizione a mezzo vettore navale civile; in tale contesto, a cura spedizioniere e U. vet. individuato dal COVIDIFESA, vengono prodotti la packing list ed il certificato di esportazione per i Teatri Operativi "*healty certificate for food*" che vengono inviati, assieme ai form doganali, a cura dello spedizioniere, direttamente all'autorità preposta a richiedere le relative autorizzazioni al Ministero degli Affari Esteri e al Ministero della Difesa libici per lo sdoganamento delle merci (presumibilmente l'ambasciata italiana a Tripoli), informando per conoscenza la cellula S4 della TF;

2. FASE “Libica”

Una volta che lo spedizioniere riceve le autorizzazioni dal MAE e dal MoD libico dovrà svolgere le seguenti fasi:

- a. Compagnia Marittima:** quando il vettore navale entra in porto, lo spedizioniere si reca presso gli uffici della Compagnia Marittima per effettuare il pagamento del servizio di handling portuale (scarico containers dalla nave, trasporto in zona di stoccaggio). In tal modo lo spedizioniere fa scaricare i container a terra e collocarli in attesa in una staging area del porto di Misurata;
- b. Autorità portuali:** in questo secondo step, lo spedizioniere si reca presso l'ufficio delle autorità portuali per effettuare il pagamento del cosiddetto “*port-storage*” (tasse di parcheggio dei containers) per un numero totale presunto di giorni di permanenza dei containers al porto;
- c. Ufficio dell'intelligence portuale:** in questa fase l'ufficio dell'intelligence, presente presso il porto di Misurata, attende l'autorizzazione a procedere con i controlli del cibo, doganale e di sicurezza da parte del dell'intelligence militare.
- d. Autorità doganali:** Successivamente all'autorizzazione a procedere da parte dell'intelligence, lo spedizioniere si reca presso l'ufficio doganale del porto ed effettua lo sdoganamento vero e proprio del materiale, presentando tutta la documentazione prevista (fatture, polizza di carico, autorizzazioni del MOD e del MAE Libici) in copia ovvero in originale, in base alle richieste;
- e. Ufficio “food control”:** Quest'ufficio viene interpellato nell'ambito delle attività doganali, e solo nel caso in cui la spedizione sia costituita da viveri. Una volta effettuata la richiesta di ispezione da dello spedizioniere, viene indicato allo stesso un appuntamento per effettuare i controlli sui sigilli;
- f. Ufficio “sicurezza” (Intelligence portuale):** così come già enunciato relativamente all'attività di *food control*, stessa cosa accade per questa tipologia di controlli. Ovvero lo spedizioniere fissa un appuntamento presso gli uffici della sicurezza per effettuare il controllo del contenuto dei containers, ricevendo un appuntamento;
- g. Cooperativa di trasporto:** questo è l'ultimo step per completare l'attività di sdoganamento della merce. Al completamento delle attività precedentemente esposte, lo spedizioniere si reca presso l'ufficio della cooperativa di trasporto per effettuare la prenotazione dei mezzi, con relativi conduttori, necessari ad effettuare il trasporto dei containers dal porto di Misurata al compound Italiano. Effettuata la prenotazione procederà al caricamento dei containers sui camion e contestualmente il referente dello spedizioniere comunicherà al Comandante della JMOU le targhe dei mezzi, i nomi ed il numero del documento dei conduttori, necessari per ricevere le autorizzazioni all'accesso alla base;
- h. Attività eseguite all'atto dell'arrivo dei containers in base:** all'atto della consegna dei containers, all'interno della base, accedono i funzionari libici della dogana, intelligence e controllo del cibo che sovrintendono all'apertura dei containers e contestualmente effettuano i controlli, ognuno per la parte di competenza, durante la fase di scarico della merce.
La Commissione di Controllo della TF accerta che il materiale scaricato sia conforme all'ordersheet e che sia idoneo alla consumazione, rilevando le difformità e/o la non idoneità al consumo. In questo caso, la lista va allegata alla relazione e si procede con la valutazione della non ricevibilità, e quindi del defalco dal totale fattura, ovvero del danno erariale.