

Logistica e sistemi informatici, Federlogistica: "Andiamo in ordine sparso"

I sistemi operativi sono differenti da Paese a Paese. Il vicepresidente Davide Falteri: "Non esiste una cabina di regia europea"



(James Johnstone/Flickr)

«Siamo tornati alla logica delle ferrovie di inizio secolo, con ogni Stato dotato di reti con binari a scartamento differente rispetto a quelli del Paese confinante. Solo che ora accade per i sistemi operativi che dovrebbero razionalizzare, rendere efficiente e regolare la logistica e quindi interi sistemi di trasporto. Per questi non solo non esiste una cabina di regia europea ma anche i singoli Stati stanno disperdendo le risorse in mille rivoli, progettando spesso sotto guida pubblica sistemi che non dialogano fra loro e che quindi da un lato, rifiutano le regole del gioco che dovrebbero essere dettate dal mercato, e dall'altro, disperdono risorse».

Lo afferma il vicepresidente di Federlogistica Davide Falteri, evidenziando i rischi derivanti da scelte che limitano l'interoperabilità dei sistemi informativi della catena logistica, «nella quale - sottolinea Falteri - ognuno procede in maniera indipendente, i sistemi operativi anche più evoluti come i PCS (Port Community Systems) sono tutti incompleti e dove gli unici esempi di dialogo fra sistemi informatici sono forniti in modo parziale da progetti Interreg a raggio di azione limitato».

Il fatto che nel 2024 i progetti relativi all'interoperabilità dei sistemi logistici e di trasporto dovrebbero essere finanziati nell'ambito del PNRR, rischia «di trasformare un'opportunità in un fallimento destinato a ripercuotersi sull'efficienza del sistema di mobilità delle merci e quindi, di riflesso, anche del sistema produttivo del Paese che dipende da una logistica efficiente».

«L'esperienza di UIRNet è fallita, l'alternativa rappresentata dal trasferimento delle competenze per la digitalizzazione al ministero dei Trasporti ha bisogno di un'accelerata per dare risposte all'intero comparto. È fondamentale utilizzare in modo strategico al più presto i 250 milioni disponibili dal PNRR. – conclude Falteri - Lo sviluppo delle infrastrutture portuali deciso e avviato quest'anno aderente a rischia di trasformarsi in un boomerang se i porti non disporranno di un codice unico di dialogo con i retroporti, con i centri produttivi, con i sistemi e gli operatori logistici e ogni container in più che dovrà essere assorbito dal sistema logistico Italia potrebbe solo incrementare la non governabilità del sistema trasporti e della logistica italiana».