

Federlogistica: “Un unico codice di dialogo, oppure il Paese collasserà”



ROMA – “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”. **La denuncia è di [Federlogistica](#) che, per voce del suo vicepresidente Davide Falteri**, per la prima volta in modo inequivocabile evidenzia i rischi derivanti da scelte che sono la negazione della cosiddetta interoperabilità dei sistemi informativi della supply chain. “Una supply chain – sottolinea Falteri – nella quale 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**”.



E secondo il portavoce di Federlogistica 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”.