

Falteri, Vicepresidente Federlogistica: “Un unico codice di dialogo per tutto il sistema logistico”



In vista della presentazione dei progetti 2024 del PNRR, l'interoperabilità dei sistemi informatici resta un'utopia con decine di sistemi spesso pubblici che non comunicano fra loro e con il mercato

“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".