

Federlogistica: “Un unico codice di dialogo per tutto il sistema logistico, oppure il Paese collasserà”

3 agosto 2023 Redazione Seareporter.it

Alla vigilia 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

Genova, 3 agosto 2023 – “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”.