

In rete con la piattaforma logistica digitale

Atteso entro l'anno l'ingresso in UIRNet delle Autorità portuali che affiancheranno gli interporti nel compito di espandere la rete telematica ideata per ridurre il gap di competitività italiano nel trasporto e distribuzione delle merci. Tanta tecnologia per aumentare e razionalizzare l'intermodalità.

Procede speditamente la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale, il cui obiettivo principale consiste nel "mettere in rete" i grandi poli di scambio delle merci, interporti e porti innanzitutto, per snellire la distribuzione delle merci ed evitare il verificarsi dei colli di bottiglia che nei momenti di maggiore traffico hanno causato gravi strozzature, con ritardi, sprechi e congestione lungo le grandi vie di comunicazione italiane. Protagonista del progetto in corso di realizzazione è UIRNet, Sistema nazionale della logistica integrata e intermodalità, che ha esteso il collaudo della rete in costante espansione a 25mila dei veicoli che compongono la flotta delle aziende di autotrasporto italiane: "Contemporaneamente stiamo lavorando con l'Agenzia per l'Italia Digitale, istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, per ridefinire il perimetro delle attività di base sulle quali si esprimerà una parte terza valutandone qualità ed efficacia, con il compito di individuare i servizi meglio rispondenti alle esigenze di sistema e quelli eventualmente da sostituire

con altri, ma a parità di costi per l'erario", spiega Rodolfo De Dominicis, presidente e amministratore delegato di UIRNet.

Finiranno in rete pure gli scali marittimi

L'innovazione tesa a favorire lo sviluppo di una logistica collaborativa a servizio del Paese, alla quale UIRNet si sta dedicando nel realizzare la PLND, non può, come s'accennava, prescindere dal coinvolgimento diretto dei porti. Da qui il lancio del progetto Nord Ovest che vede al centro gli scali di Genova e La Spezia con le relative Dogane e il progetto Nord Est il quale, se per ora interessa l'Interporto Quadrante Europa di Verona da integrare al porto di Venezia, in prospettiva si estenderà al Friuli e al Trentino mettendo in rete anche gli interporti di Trento e Cervignano. "Al tempo stesso abbiamo varato il progetto Sud in Puglia, che coinvolge i porti di Taranto, Bari e Brindisi – continua De Dominicis – da collegare all'Interporto di Bari. Sul Tirreno è invece in corso, finanziato con fondi

del ministero dell'Interno anziché dei Trasporti, un progetto che riguarda lo scalo di transhipment di Gioia Tauro che sarà raccordato digitalmente con i porti campani di Napoli e Salerno, l'Interporto di Marcianise e in prospettiva anche con quello di Nola. Non escludiamo inoltre di collegare lo stesso porto di Gioia Tauro con altre

aree logistiche dell'interno, dove si effettuano lavorazioni e importanti movimentazioni di merci distanti e distinte da quelle del retro-porto. Questo progetto, che vede come capofila l'Agenzia delle Dogane, intende avvalersi della rete telematica nazionale per l'ammodernamento delle procedure e lo snellimento burocratico".



Gli impegni di UIRNet non si esauriscono qui in quanto è auspicabile un'imminente apertura di un tavolo ufficiale con RFI, Terminali Italia e FS Logistica affinché nella modalità gomma-ferro si possa garantire "l'appuntamento intermodale".

Più telematica e maggiore collaborazione tra imprese

Con la crisi dei consumi che da anni perseguita l'economia italiana si fa urgente la necessità di eliminare ogni inefficienza che riguarda logistica e trasporti. Pretendere di scaricare gli effetti di una mediocre organizzazione su consumatori e utenti ritoccando all'insù i listini non è più possibile. È invece necessario trovare forme di collaborazione lungo le varie filiere produttive escogitando soluzioni che facciano risparmiare qualcosa a tutti. Una migliore qualità dei servizi logistici e di trasporto può essere molto utile ed è proprio a questo che mira UIRNet, tra le cui carte più importanti da giocare figura l'espansione dell'intermodalità. Più telematica e maggiore collaborazione tra gli attori del mercato diventano fattori imprescindibili per l'ottenimento di un sistema distributivo integrato, efficiente, sicuro e gestito come una risorsa pubblica da sviluppare in modo organico e in coerenza con la strategia del Sistema Paese. "UIRNet nasce proprio come elemento di una nuova politica industriale che considera la logistica come un bene della collettività. E con l'obiettivo di recuperare il gap di efficienza che il sistema logistico italiano ha



“ UIRNet considera la logistica come un bene della collettività. L'obiettivo è recuperare il gap di efficienza che il sistema logistico italiano ha accumulato nel corso degli anni ”

**Rodolfo De Dominicis,
presidente e A.D.
UIRNet**

accumulato nel corso degli anni rispetto ai "sistemi paese" più evoluti e che è stimato in 12 miliardi di euro all'anno, 4 dei quali per mancati flussi commerciali e 8 per la minore competitività", sottolinea De Dominicis. L'impresa si focalizza sugli interventi a bassa intensità d'investimento, ma con benefici potenziali enormi, operando in qualità di "soggetto attuatore unico" del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione del sistema telematico di riferimento per la gestione della rete logistica nazionale.

Un sistema finalizzato a permettere l'interconnessione dei nodi di interscambio modale (porti, interporti, centri merce e piastre logistiche), con un traguardo ambizioso: migliorare efficienza e sicurezza nella logistica in Italia così come stabilito dal D.M. n. 18T del 20 giugno 2005, poi ripreso dalle leggi n. 27 del 24 marzo 2012 all'art. 61bis (la Legge "Cresci Italia") e n. 135 del

7 agosto 2012 all'art. 23 (la Legge "Spending review").

Leggi e decreti alla base dell'operazione in corso

Organismo di diritto pubblico, come definito anche dal Decreto ministeriale del 6 dicembre 2012 n. 449, UIRNet non è tuttavia partecipata dal MIT ma dai principali attori del sistema logistico nazionale e da primari player industriali italiani con il vincolo di mantenere la maggioranza assoluta in capo alle società di gestione interportuale e alle autorità

portuali. L'82% delle azioni è posseduto da interporti, l'8% da Selex-ES, il 4% da Telespazio, un altro 4% da Telecom, il 2% da Autostrade Tech e l'1% da associazioni del trasporto e poi Almaviva, Sinelec (Gruppo Gavio), Vitrociset, Insis con piccole quote. Si tenga presente che la legge 24 dicembre 2012 n. 228 (Legge di Stabilità), considerata la portata strategica per il Paese della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, considera quest'ultima tra le infrastrutture strategiche individuate dalla legge n. 443 del 2001. Inoltre, entro 12 mesi dal DM 449/2012 al quale s'accennava, è previsto l'ingresso delle Autorità portuali nel capitale sociale di UIRNet anche attraverso il proprio organismo di rappresentanza, Assoport, che ha già deliberato in questo senso e che stipulerà apposite convenzioni allo scopo di regolamentare i reciproci rapporti e garantire la più elevata efficacia ed efficienza del processo di estensione



Fra le iniziative in corso anche il Progetto Sud in Puglia, che coinvolge i porti di Taranto (nella foto) Bari e Brindisi

ai porti delle funzioni della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale. L'ampliamento della compagine sociale alle Autorità portuali apre nuove prospettive di crescita e sviluppo a proposito dell'utilizzo ai servizi della PLDN: l'integrazione delle singole piattaforme logistiche locali con il sistema UIRNet permetterà di migliorare gli obiettivi di efficientamento del sistema logistico nazionale.

L'Intelligent Transport System è stato concepito per concentrare ed erogare servizi di sistema a tutti gli operatori divenendo la piattaforma di interconnessione e di regia dei dati e dei processi ad essa relativi. Inizialmente focalizzato sul trasporto merci su gomma, l'ITS UIRNet mira a rendere smart i nodi logistici

L'ITS UIRNet è stato concepito per concentrare ed erogare servizi di sistema a tutti gli operatori divenendo la piattaforma di interconnessione e di regia dei dati e dei processi ad essa relativi



UIRNet auspica l'imminente apertura di un tavolo ufficiale con RFI, Terminali Italia e FS Logistica affinché nella modalità gomma-ferro si possa garantire "l'appuntamento intermodale"

attraverso la modulazione dei flussi di merce sulla rete e la modulazione dei servizi logistici nei centri di scambio modale.

Aggregatore super-partes tra gli attori della filiera

L'insieme permetterà una continua e intelligente interazione tra chi gestisce le infrastrutture viarie e logistiche, chi trasporta la merce, chi la carica o scarica e chi la controlla, come l'Agenzia delle Dogane. In sostanza, i principali attori della filiera (porti, interporti, operatori logistici, autotrasportatori e così via) verranno "messi in rete" dalla piattaforma e scambiando dati in tempo reale potranno:

- a) pianificare in modo

ottimale le "missioni" di carico/scarico in funzione delle condizioni di traffico sul nodo (come la disponibilità di uno slot di carico, la presenza fisica della merce, le condizioni di traffico autostradale e così via);

- b) ottimizzare e sincronizzare la gestione dei flussi fisici da e verso i nodi intermodali con la possibilità, per porti e interporti, di conoscere in tempo reale il numero di mezzi in arrivo/uscita, predisporre la merce per tempo e scambiare/verificare anticipatamente la documentazione necessaria in formato elettronico;

- c) prenotare gli slot di carico/scarico merci presso i nodi da parte degli autotrasportatori;

- d) usufruire di un'interfaccia online di borsa merci per massimizzare l'utilizzo delle risorse riducendo i viaggi a vuoto. Per garantire il successo dell'iniziativa, oltre agli interporti e ai soci tecnologici, UIRNet ha già coinvolto le principali associazioni del trasporto. Si tratta di Fai service, Confartigianato trasporti, Trasporto unito, Anita- servizi, Fita Cna, Confapi ed ha accordi con, Federtrasporto, Fedespedi e Assologistica). Ha inoltre attivato collaborazioni con l'Agenzia delle Dogane, con Assoporti e in particolare

con le Autorità portuali di Genova e La Spezia, e con alcune flotte attrezzate e provider di servizi di fleet management (Autamarocchi, Trackysat, Way, Qualcomm, OctoTelematics).

A valle della fase di realizzazione, UIRNet gestirà la PLDN per 20 anni selezionando in modo competitivo un gestore (dispatcher) dopo averne valutato le adeguate capacità tecnologiche, finanziarie e di servizio. Compito del dispatcher sarà quello di erogare i servizi di Sistema realizzati e di massimizzare il numero di utenti aderenti alla megacommunity UIRNet, completando la rete:

"I benefici previsti sono notevoli – conclude De Dominicis – e andranno a vantaggio di tutti gli attori del Sistema logistico nazionale. La sola Piattaforma Digitale può determinare un recupero di circa 2,4 miliardi di euro l'anno sul gap di produttività complessivo, principalmente grazie alla riduzione delle esternalità negative legate alla congestione dei nodi logistici favorendo l'intermodalità. Non escludo che si possa operare con un partenariato pubblico-pubblico. Ciò garantirebbe la tenuta di sistema della piattaforma e la sua centralità". ■

