

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Spediporto e Confetra Liguria bocciano la Piattaforma Logistica Digitale di Uirnet: inutile e costosa

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 28th, 2020

Uirnet e la Piattaforma Logistica Nazionale sono finiti nel mirino degli utilizzatori per la scarsa funzionalità del servizio offerto. Uirnet è un organismo di diritto pubblico, mantenuto con milioni di euro di soldi pubblici e soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale. Quest'ultima è un sistema Its (Information Transportation System) di tipo modulare e aperto, progettata con l'obiettivo di armonizzare la catena logistica italiana attraverso lo scambio informativo continuo di tutti gli attori (pubblici e privati) coinvolti nei processi della catena logistica. In concreto la realizzazione di questo sistema è stata affidata per 20 anni al concessionario Logistica Digitale, società partecipata da Dxc Technology company (Hewlett Packard), Vitrociset e F.A.I. Service Società Cooperativa, che dovrà investire circa 20 milioni di euro per il completamento della piattaforma digitale e pagare un canone di 2,5 milioni di euro annui per la sua gestione. Le stime formulate a suo tempo dal concedente Uirnet dicono che i ricavi potrebbero arrivare fino a 1,2 miliardi di euro fra il 2017 e il 2037.

Secondo quanto spiegato però da Alessandro Pitto, presidente dell'associazione genovese degli spedizionieri Spediporto, in occasione del convegno dedicati ai porti liguri andato in scena ieri a palazzo San Giorgio, la Piattaforma Logistica Nazionale non sta funzionando come ci si aspettava.

“Fra le infrastrutture fondamentali per lo sviluppo del nostro sistema portuale non dobbiamo dimenticare quelle digitali, sulle quali stiamo scontando un ritardo dovuto a scelte politiche non chiare e a un quadro normativo inutilmente complesso. Governance e perimetrazione della Piattaforma Logistica Nazionale, tariffazione chiara e trasparente, scelte politiche coerenti sono temi non più differibili. Ma mentre noi ne discutiamo amabilmente, il mondo va avanti” è la sintesi del ragionamento esposto dallo spedizioniere genovese.

“Le infrastrutture digitali dovrebbero essere per loro natura molto più rapide e snelle di quelle fisiche, anche perché non dovrebbero soffrire della sindrome Nimby e di altre problematiche, ma anche qui riscontriamo un rallentamento, se non un vero e proprio stop, e questo è veramente un peccato perché non se ne capisce bene il motivo. O meglio, si capisce se si ragiona un po' su quello che è stato l'exkursus di quella che è l'ormai famosa Piattaforma Logistica Nazionale” ha detto

Pitto.

Nella sua ricostruzione dell'exkursus storico il presidente di Spediporto ha affermato: “Vari governi, perché questa è una cosa portata avanti da più governi di vario colore che si sono succeduti negli anni, a un certo punto hanno deciso che lo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale dovesse esser affidata a una Spa controllata da un soggetto pubblico (Uirnet, *ndr*) che, però, non la realizza direttamente ma l’ha affidata a un concessionario (Logistica Digitale, *ndr*) nonostante probabilmente non ci fossero neanche i presupposti per farlo. Le concessioni infatti di solito si affidano quando c’è o un monopolio naturale o un monopolio di mercato o qualora le risorse scarse del demanio vadano date in concessione; qui non mi pare che nel mondo digitale potessero esserci i presupposti per dare una concessione”.

I problemi, però, sono legati alla governance e alla tariffazione di questo sistema informatico “il cui sviluppo si è ora impantanato”. Il porto di Genova è stato il primo ad aderire alla Piattaforma Logistica Nazionale conferendo il proprio port community system, poi è stato il turno di Ravenna e recentemente La Spezia ma “di fatto stiamo tutti aspettando gli sviluppi di questo sistema” ha sottolineato ancora Pitto. “Con spirito costruttivo dico che a questo punto dobbiamo decidere se vogliamo andare avanti per inerzia e vedere cosa succede oppure ci facciamo qualche domanda e cerchiamo di capire se effettivamente abbiamo bisogno di una Piattaforma Logistica Nazionale. Come è stata concepita fino ad adesso serve? Risponde a dei bisogno di mercato concreti o no? Il modello organizzativo che è stato dato alla Pln funziona ed è strumentale alla sua realizzazione o no? Quale governance vogliamo dare a questo sistema? Qual è il perimetro nel quale deve muoversi? Quali sono i servizi che devono rientrare in questo sistema? Facciamoci queste domande e in base alle risposte decidiamo poi se sia il caso di andare avanti, di fermarci o percorrere altre strade. Il tempo non è però dalla nostra parte perché il mondo digitale corre”.

Il presidente degli spedizionieri genovesi ha proseguito spiegando poi che c’è grande confusione fra servizi cosiddetti istituzionali, che secondo lui dovrebbero essere gratuiti, e servizi di mercato, che è giusto siano a pagamento. Con questa Piattaforma Logistica Nazionale attualmente esiste un sistema che si voleva fosse gerarchico ma “non c’è stata la forza di imporlo neanche alle Autorità portuali. Ce ne sono di molte tiepide a proposito dell’adesione alla Piattaforma con i propri Pcs, altre apertamente contrarie, altre ancora carenti. Non è riuscito a imporsi fra gli enti di gestione dei porti e non è stato nemmeno un sistema talmente bello e funzionale per cui il mercato ha deciso di aderire poiché particolarmente avanzato e bello” ha affermato ancora nel suo intervento Pitto.

Il risultato è quello di un sistema ibrido: “Non abbiamo né un sistema gerarchico imposto (come è ad esempio quello delle Dogane per intenderci) né un sistema di mercato. Però il pallone se l’è portato via il Governo, nel senso che non c’è un altro soggetto che in alternativa può svilupparlo essendo stato oggetto di un affidamento in concessione rinnovata. Se non fosse che adesso c’è una dialettica abbastanza vivace in atto fra concedente e concessionario perché di fatto si sono resi conto che siamo sempre rimasti al punto in cui ci troviamo”.

Il presidente degli spedizionieri genovesi ha sottolineato infine che nel frattempo il mondo va avanti, ci sono iniziative che proseguono e che pongono degli interrogativi. “Restando solo al settore marittimo pensiamo alla Digital container shipping association, un’associazione formata da tutti i principali carrier che hanno deciso di mettersi d’accordo per decidere quale linguaggio digitale parlare e che verrà messo a disposizione di tutti gli attori che intendono dialogare con loro”. E ancora: “Altra iniziativa è una joint venture fra Maersk e Ibm che si occupa di sviluppare transazioni basate sulla blockchain, tecnologia che nasce come aperta ma anche su questo siamo in ritardo”.

Infine la conclusione critica di Spediporto: “Tutto sommato, visto che parliamo di tecnologie aperte che dovrebbero favorire lo sviluppo di dati, mi domando perché noi dobbiamo consegnare i nostri dati a una società che parte con le migliori intenzioni ma è partecipata da due multinazionali di questo tipo. Credo allora che l’interesse nazionale e quello degli operatori sarebbe meglio tutelato se riuscissimo a sviluppare un sistema digitale alternativo o comunque se riuscissimo a proporci con una certa massa di fronte a questi colossi di mercato”.

Sulla stessa lunghezza d’onda anche Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, che ha parlato della Piattaforma Logistica nazionale in questi termini: “È un modello sbagliato; non è quello che vogliamo. Il sistema è stato dato in concessione a un soggetto che chiede un balzello ma è fermo; non c’è traccia in Italia di un sistema informatico condiviso”.

Laghezza ha ricordato che la logistica in Liguria vale “il 18% del Pil” e che “l’85-90% dei container da e per i porti liguri viaggiano via camion. Si parla di 5-6.000 mezzi ogni giorno”. Il presidente di Confetra Liguria ha concluso anche lui con un parere critico sulla Piattaforma Logistica nazionale sottolineando che “per ora è solo un accorpamento di alcuni Port community system locali. È inaccettabile dover pagare un balzello per qualcosa che non c’è”.

**Nicola Capuzzo**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, January 28th, 2020 at 7:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.