

Infrastrutture digitali e logistica delle merci Priorità strategiche per Genova e per l'Italia

15 aprile 2019

Porto Antico di Genova, Magazzini del Cotone - Modulo 8 piano terra – Sala Libeccio

UIRNet S.p.A. è organismo di diritto pubblico e soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti costituito per la realizzazione e la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale, un sistema di Intelligent Transport System (ITS) creato per concentrare dati ed erogare servizi di sistema a tutti gli operatori e stakeholders della logistica e dei trasporti.

Dopo aver realizzato la Piattaforma ed averne implementato i servizi *core*, UIRNet è impegnata nell'ambizioso progetto di garantirne l'estensione mediante l'inserimento di nuovi moduli e massimizzarne l'interoperabilità con altre piattaforme che gestiscono sistemi di trasporto e logistici settoriali.

Per il raggiungimento di tali obiettivi si avvale di un Concessionario di servizi, **Logistica Digitale s.r.l.** - selezionata tramite gara pubblica in *project financing*. Logistica Digitale, joint venture formata da DXC, FAI Service e Vitrociset (Leonardo), è una società nata per estendere e gestire la PLN, nonché per erogarne e commercializzarne i servizi. La sua missione è guidare il processo di trasformazione della logistica italiana per contribuire ad aumentare la competitività dell'Italia nel contesto europeo e mondiale.

Trattandosi di investimenti in ambito digitale, la concessione è un *unicum* nel panorama italiano e configura ruoli del Controllore e del Concessionario differenti rispetto a quelli classici. Le tecnologie digitali, infatti, a differenza degli investimenti in infrastrutture fisiche, richiedono continui nuovi sviluppi, mentre l'ampliamento della Piattaforma a nuovi soggetti impone significative attività di ricerca e sviluppo di nuovi servizi, da avviare poi a successiva industrializzazione.

Le **innovazioni tecnologiche** (Internet of things, Robotica, Automazione, Realtà Virtuale e Aumentata, Machine Learning, Big Data, Blockchain, ecc.) **stanno cambiando i paradigmi di riferimento di produzione e consumo di beni e servizi** come li abbiamo conosciuti fino ad oggi. Interi settori economici – sia industriali che di servizi – stanno trasformando i propri modelli di business utilizzando al meglio le nuove e ampie opportunità che oggi offre la tecnologia.

Il **settore della logistica** non fa eccezioni e in prospettiva è uno di quelli con il **maggior tasso di trasformazione e cambiamento** sia a livello **operativo** che **strategico**. Infrastrutture e operatori hanno iniziato a sperimentare e utilizzare soluzioni in connettività abilitate dallo scambio di dati e informazioni, spingendosi in aree dove il fisico e il digitale convergono. Tali soluzioni sono utilizzate sia per l'ultimo miglio, sia per la composizione del magazzino, che per la gestione dei trasporti e delle flotte, interessando quindi tutta la supply chain. Tuttavia, queste iniziative rimangono isolate e non entrano in modo diffuso nel sistema di rete.

Il salto di qualità avverrà quando tutto il sistema sarà connesso, integrato, automatizzato. Disporre di una infrastruttura digitale e automatizzata non è sufficiente se il sistema esterno rimane indietro. In questo modo i benefici non si propagano, ma

anzi sono limitati¹ e l'investimento effettuato rischia di non essere completamente produttivo.

Bastano pochi numeri per evidenziare quanto la **logistica sia strategica per l'Italia**. In primis, è un settore che produce servizi senza i quali una parte importante delle attività economiche non potrebbero realizzarsi. Rappresenta l'asset distributivo del Paese e di posizionamento dei prodotti e della manifattura italiana nel mondo (>463 mld Euro nel 2018) e il **sistema portante su cui si muovono 887 miliardi di Euro di interscambio commerciale** dell'Italia con il mondo, genera **85 miliardi di Euro di valore aggiunto** (5% del totale italiano) e **impiega circa 1,1 milioni di lavoratori**.

UIRNet S.p.A. è nata con l'**obiettivo di realizzare la trasformazione digitale della filiera logistica nazionale mediante la realizzazione della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale (PLN)**, al fine di migliorare l'efficienza e la sicurezza del sistema logistico italiano, favorendo, in primo luogo, l'interconnessione dei nodi di interscambio modale (porti, interporti, centri merce e piastre logistiche).

UIRNet, ai fini della estensione e della gestione della PLN e della relativa commercializzazione dei servizi, opera tramite un **Concessionario** che è **Logistica Digitale**, mentre in parallelo, progetta, sviluppa e implementa progetti inerenti alla PLN e collaterali ad essa, progetti di blockchain cybersecurity, infrastrutture leggere ai varchi e tecnologie di integrazione ed effettua investimenti di pubblico interesse nell'ottica di potenziare la diffusione della digitalizzazione del sistema logistico nazionale.

L'appuntamento intermodale, che consente al camionista di prenotare un ingresso nel porto per poi essere servito dal terminal senza perdite di tempo e con un controllo preventivo della regolarità e completezza della documentazione richiesta, l'Anagrafica Nazionale Autisti, che consente alle imprese di trasporto e agli spedizionieri di gestire in modo facile veloce e sicuro le informazioni sugli autisti, e la gestione degli eventi in sicurezza, cioè la gestione del reindirizzamento dei flussi nel caso di problemi (fino alla chiusura) dei nodi, sono solo tre esempi di moduli e applicazioni della PLN verso i quali abbiamo indirizzato l'attività di Logistica Digitale e che aumentano l'efficienza dell'intero sistema logistico.

Coerentemente con la missione e gli obiettivi, la strategia di UIRNet e di Logistica Digitale si è configurata partendo dai **nodi del sistema infrastrutturale (porti e interporti) in quanto anelli centrali della catena logistica, capaci di determinare le performance dell'intero sistema e favorirne il cambiamento**.

I **porti**, infatti, rappresentano il **principale partner distributivo e di posizionamento dei prodotti della manifattura italiana** per l'accesso ai mercati

¹ È noto che la velocità media di un sistema è uguale alla velocità massima dell'anello più lento. In altre parole, rischiamo di limitare gli effetti positivi di un qualunque miglioramento in un singolo nodo del sistema, se il resto dello stesso rimane indietro.

internazionali e ai consumatori, favorendo la penetrazione dei prodotti italiani nel Mondo. La portualità italiana detiene:

- il 55% del totale delle esportazioni italiane extra-UE, pari a 112 miliardi di Euro di merce che nel 2018 è partita dai porti italiani (su un totale di 205 miliardi di Euro);
- il 30% del totale delle esportazioni italiane mondiali, pari a circa 140 miliardi di Euro di merce che nel 2018 è partita dai porti italiani (su un totale di 463 miliardi di Euro);
- tra il 65% e l'80% è la quota che detiene la portualità italiana sul totale delle esportazioni italiane dirette in USA (tot. exp. 42,5 miliardi di Euro), Brasile (tot. exp. 3,9 miliardi di Euro), Cina (tot. exp. 13,2 miliardi di Euro) e India (tot. exp. 4,0 miliardi di Euro).

L'accesso diretto ai mercati consente alle imprese e, più in generale, a un sistema produttivo di **mantenere e conservare un presidio** (sovranità) nei collegamenti tra territori e Paesi, senza dipendere da altri per l'interconnessione con il resto del Mondo. Sappiamo bene che collegamenti e interconnessioni sono le basi per la **generazione di business, opportunità e sviluppo economico**, ma anche di **creatività e innovazione**.

Per questi motivi e in accordo con la missione di rendere più efficiente e sicuro il sistema logistico italiano, UIRNet e Logistica Digitale stanno **realizzando e implementando Port Community System (PCS)**, sistemi in grado di ottimizzare, gestire ed automatizzare, i processi logistico-portuali attraverso l'integrazione dei sistemi utilizzati dai differenti operatori che compongono ed operano all'interno della comunità portuale. Nell'ottica di standardizzare e integrare i sistemi tra loro, UIRNet e Logistica Digitale –grazie anche alla collaborazione di Assoporti e Assoporti Servizi - lavorano alla realizzazione del **Modello Unico di PCS** a livello nazionale, con l'obiettivo di rendere omogenee le modalità e le forme di scambio di informazione, garantendo quella necessaria flessibilità che richiedono le specificità dei nostri porti per operare al meglio.

La **realizzazione e la messa in esercizio di infrastrutture digitali è essenziale per lo sviluppo socio-economico futuro dell'Italia, ma anche per recuperare la competitività** persa negli ultimi 20 anni rispetto ai porti del Nord Europa e a quelli emergenti del Mediterraneo (Marocco, Egitto, Turchia e Grecia).

L'Italia rimane tra i grandi sistemi portuali europei e mondiali, ma con rischi crescenti al ribasso e di progressiva marginalizzazione dalle grandi rotte del commercio internazionale.

Le attuali (ma forse sarebbe più opportuno dire storiche) inefficienze sul fronte infrastrutturale e logistico pesano ogni anno per valori compresi tra 25 e 35 miliardi di Euro, equivalenti all'1,5-2% del PIL. **Impatto positivo e i benefici generabili dalla PLN in termini di recupero di efficienza nel sistema si attestano su valori**

compresi tra 7 e 10 miliardi di Euro, pari al 7,5% del PIL nel settore logistico e allo 0,5% del PIL italiano.

La PLN migliora il sistema in termini di:

1. **Digitalizzazione dei nodi** (porti, nodi logistici, ecc.) con l'integrazione e la piena compatibilità tra i rispettivi sistemi informativi
2. **Maggiore connessione tra *player* della logistica** (ad es., accesso prioritario, card unica, appuntamento intermodale, ecc.)
3. **Condivisione in tempo reale dei flussi informativi** tra tutti gli attori coinvolti nella filiera dagli armatori al cliente destinatario finale della merce (ad es. Port Community System, sdoganamento in mare, ecc.)
4. **Semplificazione delle procedure burocratico-amministrative** cui sono tenuti gli operatori (ad esempio, corridoio controllato doganale, applicazione della logica "*once*" per la fornitura delle informazioni in una sola volta*, ecc.)
5. **Sicurezza e protezione** delle merci e delle informazioni trasmesse (ad es., trasporto di merci pericolose, previsione di aree di *buffering* e sosta attrezzate per gli autotrasportatori, ecc.).

Inoltre, la possibilità di presidiare in modo più semplice, trasparente ed efficiente la supply chain, tramite la **digitalizzazione della logistica, consente nel medio/lungo periodo di passare dal franco fabbrica al franco destino**. La maggioranza delle aziende manifatturiere italiane vende all'estero a condizioni franco fabbrica e ciò implica che l'intero trasporto sia organizzato dallo spedizioniere estero nominato dal compratore estero, sottraendo il controllo dell'intero processo logistico agli operatori italiani, con impatti negativi per il sistema economico nazionale, in termini fatturato, valore aggiunto, occupazione e gettito fiscale.

Se si considera, anche, che in un numero crescente di settori posizionare i prodotti sul mercato è più importante che produrli, e come conseguenza il valore aggiunto della distribuzione è maggiore rispetto a quello della produzione, emerge con forza come il sistema logistico italiano necessiti di un miglioramento di performance, efficienza e competitività, perseguibili sia attraverso l'implementazione di soluzioni di logistica digitale, sia attraverso il potenziamento delle attuali infrastrutture o la realizzazione di nuove.

In sintesi, UIRNet e Logistica Digitale sono impegnate a realizzare soluzioni innovative usando la leva del digitale per offrire a tutti gli stakeholder, operatori logistici, mondo produttivo e delle imprese, servizi sempre più innovativi, sicuri e di alta qualità, con benefici potenziali enormi per il Paese.

È quindi doverosa una riflessione che consenta di evidenziare il ruolo che la logistica digitale può svolgere anche in una situazione emergenziale come quella che recentemente ha colpito la città di Genova.

Con 54,2 milioni di tonnellate movimentate nel 2017 e trend di crescita positivi rispetto al 2016, sia per i traffici containerizzati che convenzionali, il porto di Genova si configura come una delle principali realtà portuali del paese². Tuttavia, il crollo del ponte Morandi avvenuto lo scorso agosto rischia di compromettere il primato del porto ed il tessuto economico della città. Per tale motivo, UIRNet ha pensato a soluzioni innovative che siano in grado di ottimizzare i flussi veicolari e delle merci anche in una situazione emergenziale, preservando così il ruolo che il porto di Genova ricopre nelle rotte di navigazione e terrestri.

² *Assoport*, 2019.