

IL NOTIZIARIO TTS ITALIA

www.ttsitalia.it

**PROSEGUE LA COLLABORAZIONE CON LA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TELEMATICA PER I TRASPORTI E LA SICUREZZA
CON LO SCOPO DI CONTRIBUIRE AL MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA
E DELLA SICUREZZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI ITALIANO**

INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE UNICO DI RAM SPA, IVANO RUSSO: "DIGITALIZZARE LA LOGISTICA È STRATEGICO: LAVORIAMO ALLA CREAZIONE DELLA PIATTAFORMA NAZIONALE"

È uno degli obiettivi strategici del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e declina per l'Italia una altrettanto strategica visione della Commissione Europea: parliamo della transizione digitale che, insieme alla transizione ecologica, costituisce la principale sfida per il futuro dell'Europa. Due rivoluzioni strettamente intrecciate, destinate a cambiare le nostre vite e, come per molti settori, ad avere un impatto profondo sul modus operandi dei trasporti e della logistica.

Due i driver principali che hanno messo in moto la transizione digitale nel nostro Paese. Il primo è il Regolamento Europeo 1056 eFTI, l'electronic Freight Transport Information che impone di rendere interoperabile in tutti gli Stati membri lo scambio di dati e informazioni tra tutte le piattaforme e tutti gli operatori, pubblici e privati, che intervengono a vario titolo nel trasporto delle merci. Il secondo, la specifica linea progettuale individuata dal PNRR, la M3C2 - Digitalizzazione della catena logistica, che mobilita investimenti per ben 250 milioni di Euro nel periodo 2021-2026, con il vincolo di completare il 70% di quanto previsto entro il Giugno 2024, pena il blocco dei finanziamenti.

Di tempo, dunque, non ce n'è molto. Titolare di questa mission innovativa e ambiziosa è RAM - Logistica, Infrastrutture, Trasporti, la Società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, che promuove e supporta tecnicamente l'elaborazione, l'attuazione e la gestione delle linee di intervento in materia di trasporto e logistica. Più nello specifico, a RAM è affidato il progetto di realizzare la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN).



1. Ivano Russo, Amministratore Unico di RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti SpA

A fare il punto per noi sullo stato dell'arte delle azioni per lo sviluppo e l'implementazione della digitalizzazione della logistica e dei trasporti è Ivano Russo, l'Amministratore Unico che da Luglio guida RAM. Russo - un passato recente come Direttore Generale di Confetra, la Confederazione Generale dei Trasporti e della Logistica, e meno recente come Consigliere e Dirigente in diversi Ministeri e Istituzioni pubbliche - ha impresso una forte accelerazione al processo di digitalizzazione del trasporto delle merci. Ha fatto sedere l'Italia ai tavoli europei dove si discute di questo obiettivo, ha riprofilato il progetto originario della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), insediato tre tavoli di lavoro attuativi coinvolgendo gli stakeholders pubblici e privati e dato il via alla Cabina di Regia del Progetto. Last but not least, ha scelto Leonardo SpA come partner tecnologico e Cassa Depositi e Prestiti come partner amministrativo-giuridico, anche in ottica Polo Strategico Nazionale, soggetto scelto dal Governo per mettere in cloud e in sicurezza cibernetica tutte le banche dati delle Pubbliche Amministrazioni.

"La transizione digitale del settore rappresenta un'importante opportunità di cambiamento - spiega subito l'Amministratore Unico - perché avrà un impatto significativo per tutti gli attori coinvolti: Pubblica amministrazione e servizi che eroga, Imprese della logistica, operatori del trasporto e nodi di consolidamento e transito delle merci. Lo spostamento delle merci è accompagnato da un ampio flusso di informazioni, ancora scambiate in larga parte tramite documentazione cartacea tra Imprese e tra Imprese e Autorità di controllo. La merce è sottoposta a molte procedure di controllo, da parte di diverse amministrazioni pubbliche: la digitalizzazione può contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del trasporto e della logistica, a patto che concorra a snellire e facilitare gli adempimenti amministrativi e le interazioni tra gli ope-



2. ratori, aumentando così la competitività delle Imprese e del sistema Paese”.

Secondo la Commissione Europea, la sola riduzione degli oneri amministrativi che derivano dall'utilizzo di moduli digitali permetterà agli operatori di risparmiare fino a 27 miliardi di Euro nei prossimi 20 anni e sarà determinante per raggiungere gli obiettivi del Green Deal. “Proprio per questo – commenta Russo – ha varato il Regolamento Europeo 1056 che impone l'interoperabilità per tutti, sia per la fase operativa che per quella delle procedure organizzative e comprende l'intero ciclo del trasporto, a partire da quando la merce sbarca in banchina fino alla destinazione finale. Regolamento che vanifica qualsiasi idea di approccio nazionale, più o meno creativo”.

L'eFTI entrerà in vigore nel 2025 per le Autorità pubbliche, dalle Dogane alle Capitanerie di Porto alle Autorità di Sistema Portuale, e nel 2029 per le Imprese private che, se non si adegueranno, non potranno più interagire con la Pubblica Amministrazione. Come funzionerà? “Sarà una specie di SPID per le merci. O se vogliamo fare un esempio ancora più comprensibile - spiega Ivano Russo - la piattaforma interoperabile agirà come un ATM, lo sportello telematico bancario da cui si ritira denaro cash grazie al dialogo machine to machine, a prescindere dall'Istituto in cui si ha il conto corrente. La declinazione italiana di eFTI, e cioè la Piattaforma Logistica Nazionale interconetterà digitalmente i nodi pubblici e le reti del trasporto merce - porti, rete autostradale, rete ferroviaria, interporti - attraversati dai flussi di merce con i sistemi digitali delle Amministrazioni che effettuano il ciclo dei controlli e delle verifiche sui diversi segmenti del ciclo logistico. Quindi tutti i sistemi, pubblici e privati, dovranno garantire l'interoperabilità delle informazioni”.

Non tutte le informazioni, ma quelle necessarie: l'eFTI stabilirà un set di informazioni minime universali che, sia le Amministrazioni pubbliche che i grandi generatori di dati, dalle autostrade all'Anas, dai porti a Rete Ferroviaria Italiana, si dovranno impegnare a condividere. “Il primo pilastro sarà la condivisione tra Autorità pubbliche - chiarisce l'Amministratore Unico di RAM -, il secondo pilastro la condivisione tra pubblico e operatori privati. Molti di questi dispongono già di infrastrutture digitali e andranno quindi adeguate recependo standard e architetture che sono in via di definizione in ambito UE”. Ovviamente comprendendo la sicurezza informatica, la cosiddetta cybersecurity, dando applicazione alla direttiva NIS I, la National Information Security, a cui seguirà la NIS II che sta per essere diramata.

RAM è diventato soggetto attuatore per la gestione e l'implementazione della Piattaforma Logistica Nazionale in virtù del DL 152/2021 convertito con la Legge 233/2021: ha trasferito le funzioni prima in carico alla Società UIRNET/DIGITALOG al Ministero che, a sua volta, ha scelto di avvalersi della sua Società in house per il supporto operativo con l'Atto Attuativo stipulato tra il MIT e RAM il 5 Agosto 2022 e registrato l'8 Settembre. “In questi pochi mesi da quando siamo diventati soggetto attuatore ci siamo seduti ai tavoli di Bruxelles che stanno elaborando le specifiche tecniche di interoperabilità - racconta Russo - per partecipare alla loro definizione. Abbiamo quindi ripensato il progetto di PLN a partire da tre principi: interoperabilità verso l'eFTI; riuso, come previsto dal Codice dell'Amministrazione Digitale; gestione in sicurezza dei dati secondo la direttiva NIS I. Ne consegue un modello di cooperazione tra tutti gli attori della catena logistica per realizzare un ecosistema digitale e interoperabile e sicuro. Infine, insediato tre tavoli di lavoro: il primo sui “Generatori dati” con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, l'Agenzia delle Dogane, RFI, ANAS, Autostrade e Assoporti; il secondo “Responsabili Port Community System (PCS) delle Autorità portuali” con i responsabili IT delle stesse; terzo “Operatori della PLN” con tutte le Associazioni di categoria che rappresentano i soggetti di mercato che si interfacciano con le piattaforme dati dei “generatori””.

Per concretizzare la digitalizzazione della catena logistica come previsto dalla linea progettuale M3C2, il PNRR ha stanziato 250 milioni: 30 per la realizzazione della PNL, 45 per il cofinanziamento dei PCS nei porti e 175 per il cofinanziamento dell'upgrade tecnologico delle Imprese di trasporto e logistica, anche per il recepimento del Protocollo eCMR, la lettera di vettura elettronica. “Dobbiamo correre perché almeno il 70% dei PCS delle Autorità portuali - conclude l'Amministratore Unico di RAM - dovrà essere interoperabile, sia tra i porti stessi che con la PLN entro il 30 Giugno 2024, altrimenti le risorse si bloccano. Per la nostra parte, abbiamo accelerato molto e continueremo a farlo: centreremo l'obiettivo”.

Ulteriori informazioni sulle attività dell'Associazione possono essere richieste a ttsitalia@ttsitalia.it.

(1) Giornalista, Esperta di Economia e Trasporti e Collaboratrice di TTS Italia

