

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

5.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 SETTEMBRE 2012**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **SILVIA VELO**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		De Dominicis Rodolfo, <i>Presidente e amministratore delegato di UIRNet Spa</i> .....	3, 8, 9
Velo Silvia, <i>Presidente</i> .....	3	Bassi Nicola, <i>Project manager di UIRNet Spa</i> .....	7
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA DELLE RETI</b>		Lovelli Mario (PD) .....	9
<b>Audizione di rappresentanti di UIRNet Spa:</b>		Toto Daniele (FLpTP) .....	8
Velo Silvia, <i>Presidente</i> .....	3, 8, 9, 12	<b>ALLEGATO:</b> Documentazione depositata dai rappresentanti di UIRNet Spa .....	13

**N. B.** Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, Democrazia Cristiana): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA; Misto-Iniziativa Liberale: Misto-IL.

**PAGINA BIANCA**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
SILVIA VELO

**La seduta comincia alle 15,05.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti  
di UIRNet Spa.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza informatica delle reti, l'audizione di rappresentanti di UIRNet Spa.

Do la parola al professor Rodolfo De Dominicis, presidente e amministratore delegato di UIRNet Spa, e quindi all'ingegner Nicola Bassi, *project manager* di UIRNet Spa, per lo svolgimento della relazione.

RODOLFO DE DOMINICIS, *Presidente e amministratore delegato di UIRNet Spa.* Grazie, presidente. L'argomento è complesso, ma cercheremo di stare nei tempi.

UIRNet è una società realizzata con la partecipazione di quasi tutti gli interporti italiani a valle del decreto ministeriale n. 18T del 2005 a firma del Ministro Lunardi, che destinava una somma di 30 milioni di euro alla realizzazione di un

intervento di sistema piuttosto che a una serie di interventi parcellizzati sul sistema intermodale nazionale.

Si trattò quindi di un'importante decisione strategica, perché furono utilizzate le risorse per far partire un intervento complessivo sul cosiddetto « sistema logistico nazionale », costituito dai poli intermodali cosiddetti « secchi », gli interporti, da quelli cosiddetti « bagnati », i porti, che sono i nodi del sistema, e dalla rete viaria stradale, autostradale e ferroviaria.

L'Italia quindi è vissuta come un reticolo costituito dai nodi e dagli assi strategici, sui quali si muovono le merci. Come sapete, in questo Paese abbiamo percentuali molto importanti di traffico su gomma (intorno all'85 per cento), mentre il resto viene diviso in maniera non uguale fra le varie altre modalità ovvero il mare, il ferro (4-5 per cento) e la modalità aerea.

In questo Paese abbiamo un grandissimo problema di sistema: i flussi di merci camminano in maniera assolutamente casuale sulla rete e vanno ovviamente a intrappolarsi all'interno dei nodi. Tutte le compagnie di trasporto stanno ottimizzando i loro flussi, che però automaticamente perdono questo valore quando vanno a impattare su un sistema completamente non ottimizzato, in cui le infrastrutture fisiche sono insufficienti e soprattutto c'è un problema legato al tempo necessario per realizzare le infrastrutture.

Il progetto prevedeva fin dall'inizio la possibilità di far sì che il sistema logistico complessivo fosse più efficiente, diminuendo quindi complessivamente le inefficienze di sistema (dopo citeremo qualche numero). Nel documento che abbiamo consegnato abbiamo riportato i riferimenti normativi che sono alla base del progetto, in particolare la legge n. 311 del 30 di-

cembre 2004, che stabilì le risorse iniziali investite nel progetto. Successivamente ci sono state altre leggi, ma qui abbiamo segnalato solo le più importanti. La legge n. 311 del 30 dicembre ha dato luogo al decreto ministeriale n.18T del 2005, che ha attuato le disposizioni di legge. Successivamente, c'è stato un punto di snodo con l'articolo 61-*bis* della legge 24 marzo 2012 n. 27, in cui la società che *pro tempore* rappresento è stata individuata come soggetto attuatore unico della piattaforma logistica nazionale digitale.

L'articolo 61-*bis* citato prevede esplicitamente, visto che il sistema parte dagli interporti, di aprire il sistema stesso ai porti. L'articolo 23 della legge n. 135 del 7 agosto 2012, la cosiddetta « *spending review* », individua un ulteriore ampliamento della piattaforma, estendendolo alle cosiddette « merci pericolose » e definendo un ulteriore finanziamento.

Le ultime due leggi hanno complessivamente definito un finanziamento ulteriore di circa 5 milioni di euro, che non è una grande cifra ma che in un momento come questo nell'economia del Paese è un segnale forte di impegno da parte del Governo e del Parlamento, che ovviamente è intervenuto nel momento della conversione del decreto-legge iniziale.

L'ultimo intervento normativo, ossia la legge del 24 marzo 2012 ha dato luogo al decreto ministeriale n. 319 del 2012 a firma del Ministro Corrado Passera, che chiude la partita sulla natura giuridica di UIRNet Spa, definendola esplicitamente organismo di diritto pubblico per tutta una serie di motivi sui quali non vi sto a tediare ma sui quali eventualmente si può entrare nel dettaglio.

In sostanza, questo apre la strada all'ingresso del sistema UIRNet nell'Agenda digitale. Nel piano strategico dell'Agenda digitale, infatti, UIRNet nella parte terza è uno dei progetti strategici, l'unico che si occupa della razionalizzazione della logistica e dell'intermodalità all'interno del Paese.

In questo momento la società è controllata all'82 per cento dagli interporti, si sta aprendo ai porti, è partecipata

dalle più importanti società di servizi delle associazioni dell'autotrasporto, e questo era fondamentale per utilizzare un approccio *bottom-up* e non *top-down*, perché un approccio *top-down* in questo caso avrebbe creato problematiche di disaffezione da parte di quelli che sono i primi utilizzatori del sistema ovvero gli autotrasportatori.

Un sistema di questo genere non può che vivere sul consenso di coloro che lo devono usare, un consenso informato in cui chi deve usarlo deve partecipare, essere attivo e non passivo. Questo serve a migliorare il sistema stesso, in quanto siamo partiti dai bisogni dell'autotrasporto.

All'interno della compagine sociale ci sono quattro soci privati, che sono Finmeccanica con Selex Eltag, Telespazio, Autostrade per l'Italia e Telecom Italia. Questi quattro fra i più importanti operatori nazionali sono entrati nella compagine sociale perché il decreto ministeriale n. 18T citato poneva la necessità di un cofinanziamento che gli interporti non erano in grado di garantire da soli.

Quando è partita la gara per la scelta del raggruppamento che avrebbe dovuto realizzare la piattaforma telematica logistica nazionale, abbiamo chiesto al vincitore e a tutti i partecipanti un acquisto di quote della società, con un sovrapprezzo importante, pari a 25 volte il valore nominale. Il Consiglio di Amministrazione è composto da 5 persone.

Per semplificare, perché occorrerebbe troppo tempo per andare più nel dettaglio, prendiamo ad esempio un autocarro che parta con un carico da un interporto. Appena esce dalla stazione di partenza parte un segnale che raggiunge la stazione di arrivo segnalando la partenza di un autocarro che deve raggiungerla. Arrivato a un certo punto del suo cammino, l'autocarro manda un segnale per comunicare che sta arrivando, viene tracciato per tutta la sua traiettoria, e infine il nodo di arrivo invia un segnale per segnalare se il camion possa arrivare.

Può però succedere che un camion che parta da Padova per recarsi a Genova (e

ce ne sono tanti perché molti *container* arrivano a Genova e sono trasportati a Padova e viceversa) a venti chilometri da Genova si fermi perché il porto di Genova non è in condizioni di poterlo ricevere ad esempio a causa del vento.

A questo punto il camion, anche se ha impiegato tre ore per arrivare, è costretto ad aspettare quattro ore per poter entrare, e, avendo uno *slot* di due ore in cui scaricare, perde lo *slot* all'interno del porto. Il camion quindi deve una penale, come se fosse arrivato in ritardo per colpa sua, e la merce non viene scambiata all'interno del centro intermodale.

La Cassa depositi e prestiti ha fatto un'analisi dell'inefficienza del sistema dovuta a questo tipo di problematiche e ha valutato in circa 12 miliardi di euro all'anno l'inefficienza provocata da questa mancanza di fluidità di accesso nel nodo e dal fatto che i nodi non riescano a gestire i flussi in maniera efficiente.

Questo spiega anche perché le merci provenienti dall'estremo Oriente non sbarchino nei porti italiani, ma facciano il giro di Gibilterra e vadano a sbarcare nei porti di Amburgo, Anversa, Rotterdam, facendo sei giorni di navigazione in più.

Questo significa che abbiamo un sistema logistico che non solo distrugge 12 miliardi di euro all'anno per il solo fatto di esistere (e per essere precisi ne distrugge non 12 ma circa 40, perché il nostro sistema ha l'enorme problema dei cosiddetti « ritorni a vuoto » per cui il camion arriva, scarica e torna vuoto alla destinazione successiva), ma anche altri 4-5 miliardi l'anno di prodotto interno lordo, giungendo quindi a 16-17 miliardi.

Con la bolletta di Kyoto che andiamo a pagare per le emissioni nocive e gli altri miliardi buttati per altri tipi di motivazioni (abbiamo tabelle precise, perché la Consulta dell'autotrasporto ha fatto analisi estremamente importanti su questo argomento) si arriva a circa 40 miliardi. Supponiamo pure che 40 miliardi sia un dato allarmistico, comunque 30 miliardi di euro all'anno vengono distrutti per il solo fatto che siamo inefficienti.

A questo aggiungiamo che le merci vanno in altri porti e che il sistema nazionale appare talmente inefficiente da sconsigliare investimenti stranieri nel nostro sistema produttivo. Se calcoliamo quanto perdiamo — e la sede è troppo importante per sottolineare questi noti argomenti — per il solo fatto di essere uno dei Paesi in cui gli stranieri investono meno, constatiamo come a questo punto in questa partita non vi sia scelta.

È infatti necessario costruire le infrastrutture in tempi brevi (4 o 5 anni), in modo che quando l'economia ripartirà (presumibilmente intorno al 2015) e il prodotto interno crescerà del 2,5 per cento, saremo finalmente in grado di investire, mentre, se per realizzare le infrastrutture impiegheremo 15 anni (siamo così bravi da impiegare 15 anni per realizzare una strada!), saremo completamente fuori mercato, quindi o decidiamo di intervenire, oppure sarà difficile che la ripresa possa investirci. Non a caso le valutazioni sulla crescita del PIL nel nostro Paese indicano un incremento più o meno costante dello 0,5 per cento negli anni successivi al 2014.

Dato che per fare gli investimenti occorre un aumento del PIL pari almeno al 2 per cento, ci troviamo nella difficoltà materiale di investire in infrastrutture.

Il sistema che stiamo proponendo con l'impegno dei maggiori operatori nazionali e con i vari Governi succedutisi che anch'essi si sono impegnati in questo tipo di operazione fa risparmiare, in termini di prodotto interno lordo distrutto, solamente il 20 per cento di quei 40 miliardi, anche se in ogni caso si tratta di circa 8 miliardi l'anno risparmiati che non sono pochi, considerato che 8 miliardi sono il valore di una legge di stabilità.

Una serie di servizi è stata costruita per il sistema che andiamo a realizzare e sono essenzialmente questi che vedete elencati all'interno del documento: *Smart truck control tower*, che serve a controllare il flusso che cammina sulla rete, *Booking*, che serve a fare le prenotazioni (quando un camion sta per arrivare prenota tutto

quello che gli serve nella stazione di arrivo), *Dangerous Goods*, che serve a gestire i flussi di merci pericolose.

Per inciso, sapete che c'è una problematica estremamente importante per la gestione dei flussi di merci pericolose, perché su un tratto di strada può camminare a una certa distanza un numero prefissato di autobotti che trasportino idrocarburi o merci esplodenti, ma spesso senza saperlo (perché ovviamente questo aspetto non viene gestito) su un tratto di mezzo chilometro si ritrovano tre autobotti che trasportano idrocarburi. La gestione del rischio di questa situazione non può che essere centrale, quindi questi flussi debbono essere organizzati evitando che più di un'autobotte trasporti merci pericolose su un arco di un chilometro, in maniera tale che un'eventuale esplosione o un incidente di una di esse non possa coinvolgerne altre sulla stessa tratta.

*Freight Taxi* è il modulo che serve a legare la domanda e l'offerta, cercando di far tornare il meno possibile i sistemi vuoti, e *Gnoscere* è la nostra piattaforma di *business intelligence*, che raccoglie i dati e permette a chi deve prendere le decisioni di effettuare piccoli o grandi interventi sulle infrastrutture, al fine di eliminare gli imbottigliamenti.

Lascero senz'altro questo documento agli atti della Commissione, ma chi è interessato potrà chiederci qualunque ulteriore documentazione. Nel documento viene illustrata la modalità di allocazione nel tempo dei finanziamenti di UIRNet, dal 2009 in poi, per la realizzazione di moduli della piattaforma.

I finanziamenti sono erogati a stato di avanzamento dal Ministero delle infrastrutture, che li eroga però solo dopo aver collaudato il modulo testato. A valle del collaudo, quindi, il Ministero decide di erogare i finanziamenti, che però vengono decisi solamente sulla carta per il semplice motivo che ormai i soldi vanno in perenzione dopo tre anni e quindi i finanziamenti arrivano con il contagocce, perché impiegano 8-9 mesi per tornare dalla pe-

renzione. Al momento siamo comunque in condizioni di portare avanti l'attività ancorché con qualche problema.

Questa è l'altra piattaforma che abbiamo messo a punto e cioè la realizzazione di sistemi di messa in sicurezza degli interporti di primo livello, quindi essenzialmente interporti del nord e quelli campani di Marcianise e Nola. Questi sono stati dotati di sistemi di accesso automatizzati e gestiti da remoto. Tutti questi dati vengono poi raccolti dalla piattaforma centrale ed elaborati.

La quantità di dati che transita nel sistema a causa della gestione dei flussi è tale che stiamo arrivando alla conclusione che non basti utilizzare la modalità cosiddetta « *machine to machine* », che prevede una macchina a bordo e una a terra, ma sia necessario utilizzare canali fissi di trasmissione dei dati, in particolare la fibra ottica.

Poiché con grande impegno il Governo ha ripreso la partita dell'utilizzazione e della diffusione della fibra, riteniamo che il collegamento dei nodi logistici, che sono non solo porti e interporti, ma anche le imprese, con fibra a banda larga e ultralarga ci permetterà di far camminare i dati senza intasare la nuvola.

Sapete infatti che tutti i dati finiscono su una nuvola, che poi li ritrasmette a terra. Difficilmente questa si satura, però può succedere che i dati vengano messi in serie e il servizio non riesca a funzionare in tempo reale, ma occorranza alcuni minuti per ottenere la risposta dal sistema.

Nel nostro caso abbiamo due grandi necessità: che i dati siano gestiti in tempo reale e che siano sicuri, quindi non ci possono essere intromissioni dall'esterno su queste masse di dati sia per motivi industriali, laddove ognuno ha i suoi dati e non vuole che vengano utilizzati in maniera fraudolenta da terzi, sia per problemi di sicurezza nazionale, perché molti di questi possono essere rilevanti per la sicurezza del Paese.

Non entro nel dettaglio, ma sapere istantaneamente come si muovono le merci in un Paese, da dove vengono e dove vanno costituisce un sistema di dati rile-

vanti per l'economia ma anche per la sicurezza del Paese. Faccio un esempio: se un'autobotte che trasporti idrocarburi non viene tracciata in maniera opportuna oppure viene tracciata da qualcuno che ha interesse a usarla in maniera anomala, la si potrebbe utilizzare in una città per finalità di tipo terroristico o comunque pericolose per la sicurezza generale.

Abbiamo quindi un interesse importante ad avere sotto controllo questo aspetto come Paese, e per questo collaboriamo con l'Agenzia delle dogane e stiamo aprendo una collaborazione con il Ministero dell'interno, facendo una sperimentazione su uno dei porti più importanti d'Italia, il porto di Gioia Tauro, che è un porto di *transhipment* in cui transitano 2.500.000 teus all'anno.

Vorrei mostrarvi come funziona la piattaforma. Non mi sono dilungato su aspetti tecnici o gestionali del progetto, ma sono pronto a dare qualunque indicazione. Ovviamente si può ampliare facilmente sia la parte ferroviaria che la parte navale e anche aerea, se fosse necessario. Credo che non ci siano difficoltà particolari, ma debba essere semplicemente implementato il sistema con moduli opportuni.

L'ingegner Bassi provvederà a fare questa rapida dimostrazione.

NICOLA BASSI, Project manager di *UIRNet Spa*. Grazie a tutti dell'attenzione. Questo è il prodotto UIRNet, la piattaforma suddivisa in moduli funzionali, in modo che ogni modulo possa rispettare le specifiche esigenze delle specialità logistiche.

Ad esempio se entriamo nel sistema come azienda di autotrasporto, in questo caso l'Autamarocchi, che è nostra partner per quanto riguarda sia la progettazione che l'affinamento del prodotto, vediamo quello che vedrebbe un gestore della flotta Autamarocchi quando si connette con la piattaforma.

Ogni riga della tabella che questo gestore vede rappresenta un veicolo e in ogni momento riceve dei dati reali; si può vedere la posizione dei veicoli, per esempio il veicolo in via degli Artigiani nel Comune

di Crocetta del Montello, quindi la piattaforma eroga un servizio e l'Autamarocchi incomincia a usufruirne. Le informazioni che mancano sono relative agli orari stimati dai punti di destinazione, in quanto l'Autamarocchi sta provvedendo a integrare i propri sistemi di gestione con i nostri.

Tra qualche settimana, a integrazione avvenuta, UIRNet comincerà a calcolare i tempi di percorrenza dei veicoli dall'origine alla destinazione e avviserà la destinazione dell'arrivo del veicolo, comunicando il tempo che manca all'approssimarsi del *gate* di accesso.

Altre informazioni sono relative agli allarmi su ciascun veicolo, al controllo che il veicolo stia seguendo il percorso assegnato, che la documentazione allegata alla merce che sta trasportando sia in regola, che non entri in aree proibite o non si allontani dall'area in cui in cui deve stare, alla segnalazione di eventuali incidenti che incidono sul suo percorso, calcolati tramite la direzione di percorrenza o in un raggio che potrebbe interessarlo, alla verifica del corretto funzionamento dei sensori e di altri allarmi di tipo tecnico sulla strumentazione di controllo.

È possibile per ogni veicolo verificare anche i dettagli, quindi cosa stia trasmettendo, dove stia andando, l'ultima posizione acquisita, cosa stia trasportando e tutta la documentazione allegata al trasporto.

Un altro servizio è legato invece alle aziende che si occupano dalla parte logistica di gestione della merce. Mi sono dimenticato di dire che il nostro sito è [www.UIRNet.it](http://www.UIRNet.it) e il numero verde che vedete corrisponde al nostro *Contact Center*, che funge da appoggio all'autotrasporto e alle aziende di logistica che incominciano a collaborare con UIRNet.

Adesso proviamo ad accedere al sistema con l'utente relativo all'Autorità portuale di Genova e andiamo a verificare come chi accoglie veicoli, carica e scarica merce possa beneficiare del sistema. Prendiamo quindi visione di quello che in gergo chiamiamo « tabellone degli arrivi », i veicoli e l'ora stimata di arrivo. Anche in

questa tabella ogni riga corrisponde a un veicolo, per cui viene indicato a quale azienda appartenga, il cellulare del referente per contattarlo in caso di eventuali anomalie o problemi, a che ora fosse pianificato l'arrivo e quello effettivo stimato.

Forniamo quindi due tipi di dato: il dato che l'azienda di autotrasporto ha inserito per quanto riguarda la pianificazione e il dato reale che ricaviamo dalla percorrenza del mezzo. Questo per consentire a chi aspetta il veicolo di valutare l'onda d'urto di accesso degli autoveicoli e anche di sapere quali veicoli stiano arrivando, cominciando quindi a organizzare l'accoglienza degli autisti e la gestione del ciclo merci.

È possibile vedere anche la documentazione che porta il veicolo e quindi effettuare operazioni di *pre-check*, verificando ad esempio la scheda di carico prima che l'autista la porti all'Ufficio merci e quindi intercettando eventuali problemi prima che l'autista si presenti. Intercettare prima il problema significa evitare all'autista di fare la coda e di intasare il nodo, e consente di trovare una soluzione tra il committente, l'azienda di trasporto e il nodo logistico.

Fin qui abbiamo visto la possibile combinazione tra autotrasporto e centro merce. Una combinazione più forte, basata sul concetto di prenotazione, come diceva il presidente De Dominicis, si fonda su *Booking*.

**RODOLFO DE DOMINICIS, Presidente e amministratore delegato di UIRNet.** Noi potremmo andare avanti per tre o quattro ore, ma non mi pare il caso. Vorrei aggiungere tre battute per chiudere questa parte dell'esposizione.

A fronte di un investimento di circa 40 milioni di euro, di cui almeno 8 al momento di privati, ci può essere un risparmio annuo stimabile fra i 4 e gli 8 miliardi di euro. Siamo alla fine del collaudo con il Ministero, in quanto al 31 dicembre il Ministero avrà collaudato tutta la piatta-

forma e alla fine del 2013 saremo in condizione di sostenere 250.000 abbonati contemporaneamente.

Ricordo che sono 10 milioni i mezzi pesanti che transitano sulle nostre strade, 5 italiani e 5 di cui si ignora la provenienza e la destinazione, perché sbarcano ma sono fuori controllo.

La piattaforma è aperta e non esiste un'altra piattaforma simile in Europa o nel mondo, ma esistono piattaforme locali, per esempio in Olanda nella zona di Rotterdam, dove hanno un sistema estremamente efficiente. Noi siamo costretti ad averla per la conformazione dell'Italia.

Siamo pronti, attraverso un investimento non rilevante, a trasformare questa piattaforma, che per il momento funziona con un sistema UMTS (c'è una scheda UMTS all'interno della struttura messa a bordo del camion) in una piattaforma satellitare. Quando sarà funzionante Galileo potremo transitare su quel sistema per essere uno dei primi Paesi europei in grado di collegarsi direttamente alla piattaforma europea. Grazie.

**PRESIDENTE.** Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

**DANIELE TOTO.** Grazie, presidente. Ringrazio il presidente di UIRNet per la relazione. Non accade sovente in questa Commissione che un piano operativo sia di livello così importante.

Mi pare di aver capito che la tecnologia di riferimento sia europea e in tal senso credo di poter avallare questa sintesi del presidente De Dominicis perché, come si sa, in nessun altro Paese europeo c'è un sistema di flussi di questo tipo.

Questo sposta l'interesse dalla densificazione infrastrutturale all'ottimizzazione, perché è inutile fare opere infrastrutturali assurde quando attraverso un'opera di ottimizzazione, che ha un costo assolutamente inferiore rispetto all'infrastrutturazione, si possono ottimizzare i flussi e guadagnare cifre come quelle citate dal presidente. Facendo un esempio, è inutile spendere 10 miliardi per il tunnel del

Gottardo, se poi, nell'ambito dell'ottimizzazione del trasporto delle merci, sarà difficile che si passi dal Gottardo.

Vorrei porre qualche domanda, e innanzitutto soddisfare una mera curiosità personale. Ormai si parla sempre di tecnologia duale, che indica quella tecnologia che parte dal militare e può essere utilizzata anche sul civile. Mi pare di capire che, stante l'avanguardia della vostra tecnologia, anche in questo caso si sia parlato di tecnologia duale.

Immagino che attraverso il processo Galileo si possa integrare, ma mi interessava anche la possibile integrazione con il progetto SESAR, che Finmeccanica sta individuando a livello strategico europeo per il pattugliamento dei cieli nell'ambito dell'abbandono delle rotte normali degli aeromobili.

Mi pare di capire che lo sviluppo di UIRNet preveda inoltre la possibilità che diventi un *provider* di rete. Vorrei conoscere la vostra posizione in merito. Mi perdonerò, ma da un punto di vista più prosaico, poiché vi siete finanziati attraverso un progetto del Ministero che ha determinato un certo *budget* e, se gli azionisti sono quelli che lei ha testé enunciato, anche attraverso partecipazioni azionarie, vorrei conoscere la vostra idea di autosufficienza finanziaria quando diventerete massa critica nell'ambito del vostro mercato. Grazie.

MARIO LOVELLI. Ringrazio il professor De Dominicis e l'ingegner Bassi per l'illustrazione che peraltro avevo avuto l'opportunità di ascoltare anche in sedi convegnistiche in relazione a progetti europei specifici come quello che riguarda in particolare il Corridoio 24.

Le informazioni che abbiamo ricevuto sono molto interessanti anche relativamente alle disfunzionalità della catena logistica e a quanto possa incidere questa operazione nel contribuire ad abbatterne gli extra-costi che oggi sono stati quantificati in 40 miliardi di PIL distrutto.

Questi dati in altre sedi vengono congegnati diversamente, ma l'entità è certamente importante. Vorrei fare una do-

manda molto semplice perché mi sembra tutto molto chiaro e il collega Toto ha già posto alcuni quesiti. Si prevede che dal 2013 250.000 utenti su 5 milioni siano collegati alla piattaforma UIRNet, tralasciando i 5 milioni provenienti dall'estero che sono tendenzialmente fuori controllo, anche se sarebbe utile sapere se ci siano dei progetti mirati in quella direzione.

Vorrei sapere, a proposito di questi 250.000 utenti, quale progetto di sviluppo ci sia per gli anni successivi, perché è chiaro che, finché il rapporto tra gli utenti della piattaforma e il numero dei veicoli circolanti non è adeguato, anche le stesse previsioni formulate sul viaggio possono essere sottoposte a variabili imprevedibili. È quindi utile sapere quale effettivo sviluppo abbiate in mente e — mi collego alla domanda del collega Toto — che tipo di risorse si possano mettere in campo per ottenere questo risultato.

Conosciamo tutti i principali nodi critici della rete nazionale, e, provenendo da quelle parti, conosco in particolare il nodo di Genova e so come si presenta in certe fasce della giornata, per cui un trasportatore non deve arrivare a Genova fra le 18.00 e le 20.00. Se arriva dopo le 20.00 trova magari la dogana chiusa, quindi c'è il problema di guidare l'operatore ma c'è anche un problema di efficienza complessiva, in quanto la guida dell'operatore non sostituisce l'infrastruttura che manca e, se l'infrastruttura che riceve non è adeguata, si ritorna al discorso iniziale.

Più che una domanda, la mia è un'affermazione, ma è utile avere qualche considerazione da parte vostra, anche perché qui ci siamo occupati molto anche di legislazione, a cominciare dalla legge sugli interporti che adesso è all'attenzione del Senato, per cui le vostre valutazioni potranno servirci. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti di UIRNet per la replica.

RODOLFO DE DOMINICIS, *Presidente e amministratore delegato di UIRNet Spa*. Innanzitutto vi ringrazio per le domande che sono, come si suol dire, «sitate»,

quindi estremamente connesse e inerenti alle problematiche che viviamo tutti i giorni.

Per quanto riguarda il problema della tecnologia cercherò di rispondere in maniera segmentata. Stiamo utilizzando i nostri fornitori, che sono il meglio che in questo momento c'è in Italia, con tutte le difficoltà del caso (nessuno lo nasconde) in quanto stiamo usando una tecnologia che può essere facilmente commutata.

È inutile dire che utilizzare una tecnologia militare in senso stretto per applicazioni civili porterebbe un aggravio di costi stratosferico. L'applicazione di norme militari nella realizzazione di oggetti determina prassi talmente complesse che i costi aumentano in maniera esponenziale, ma questo non significa che non si debba utilizzare la migliore tecnologia possibile, trasferendola dal militare al civile.

Per SESAR in questo momento (credo meglio di Galileo, che ha qualche sbandamento legato alla mancanza di coerenza connessa a fatti esterni) le imprese stanno facendo quello che possono e quindi abbiamo qualche ritardo, ma stiamo adoperandoci affinché la tecnologia usata sia la più avanzata.

Ricordo a me stesso che, se ci si va a divertire utilizzando il sito *Flight status* per vedere dove si trovino gli aerei di linea e si è capaci di vedere dove sta un aereo, si è veramente fortunati, perché il sistema risponderà quasi certamente che l'aereo è su una massa d'acqua e di conseguenza non si riesce a indicare dove, in quanto effettivamente le tecnologie, per quanto sofisticate, hanno una serie di problemi.

Noi siamo avvantaggiati perché, lavorando su territorio nazionale ma con una prospettiva europea, evitiamo di camminare troppo sull'acqua e questo ci consente di avere segnali che salgono e scendono. La risposta al discorso del trasferimento di tecnologia avanzata è sicuramente sì, stiamo facendo il possibile per utilizzare la tecnologia più avanzata, ovviamente mantenendo i costi a livelli contenuti.

Faccio un esempio: le cosiddette box, ossia le cassette da installare a bordo per quanto ci riguarda non devono costare più di 300 euro più 50 per il montaggio, perché, superata la fase in cui diamo in comodato d'uso gratuito, l'autotrasportatore dovrà acquisirle. Non voglio citare altri progetti che, avendo seguito strade diverse, si sono poi impantanati anche su problematiche di costi, oltre che di tecnologia.

Certo, nessuno di noi avrebbe mai pensato di ricavare e riversare dati attraverso una chiavetta USB che viene staccata e riattaccata molte volte, perché dopo trenta volte la feritoia USB comincia a slabbrarsi, alla centesima volta la chiavetta comincia a ballare e alla centocinquantesima volta il segnale non c'è più, quindi stiamo parlando di tecnologia semplice, ma allo stesso tempo più avanzata possibile.

Per quanto riguarda il discorso del *provider* di rete, è esattamente così: ci è ormai chiaro che lavorare tutto *machine to machine* è praticamente impossibile. Siamo partiti con la cosa più complicata che è l'attività *machine to machine*, ma siamo del parere che UIRNet dovrà lavorare all'interno dell'Agenda digitale sicuramente con l'appoggio del Governo — e il Parlamento può fare un'opera estremamente importante — per far sì che la rete non sia solamente quella *machine to machine* che abbiamo finora utilizzato, ma sia anche una rete fissa.

È infatti sulla rete fissa che camminano le grandi quantità di dati, è sulla rete fissa che abbiamo la certezza che il dato non può essere inquinato, essendo opportunamente protetta dai sistemi di arrivo e di partenza, senza considerare poi il problema del costo. Noi dovremo andare quindi nella direzione di diventare un *provider* di rete.

Abbiamo fatto una valutazione su quello che questo Paese sta facendo in termini di fibra: ora ci si è fermati, ma per un periodo si metteva fibra ovunque, perché il problema era arrivare dentro le città. Qui il problema non è arrivare dentro la città per far lavorare zia Maria

(con tutto il rispetto per zia Maria) e per farla entrare facilmente sul sito: il problema è fare arrivare la fibra nelle aziende, perché sono i centri logistici che devono essere dotati della fibra perché da lì partono e arrivano i dati.

Da ultimo il finanziamento: è chiaro che la fase del finanziamento Arlecchino che abbiamo utilizzato finora, che è quella di chiedere al Governo sforzi anche in un momento difficile come questo, ai nostri partner finanziamenti, alla Cassa depositi e prestiti finanziamenti, deve invece essere sostituita dalla previsione di un finanziamento complessivo, perché dal 2014 in poi questo sistema deve essere finanziato dal mercato.

È inutile dire che nessun Paese al mondo può reggere il funzionamento di un sistema di questo genere, se il mercato non lo sostiene. Il finanziamento di questo progetto passa per il fatto che verrà scelto con gara europea (con gara mondiale, scusate la durezza di questo termine) un *provider* di servizi che gestirà la piattaforma, farà gli investimenti successivi per far sì che sia una piattaforma da mercato, pagando un canone al soggetto attuatore (UIRNet).

Con questo canone UIRNet farà le implementazioni della rete, facendo quella manutenzione evolutiva che permetterà di arrivare facilmente al mantenimento della piattaforma per 20 anni. Abbiamo messo a lavorare su questo la società McKinsey, perché abbiamo voluto utilizzare i migliori consulenti strategici del mondo, perché su questa partita noi e il Governo non possiamo sbagliare.

Per quanto riguarda le domande dell'onorevole Lovelli, è vero che nel 2013 abbiamo l'ambizione di collegare 250.000 camion, percentuale molto piccola del totale. Faccio una distinzione: su 5 milioni di mezzi 1 milione è rappresentato da quelli superiori a 3,5 tonnellate, quindi 250.000 sono superiori a 3,5 tonnellate, quindi siamo su un quarto del mercato complessivo del trasporto pesante. È ancora poco ma è indubbiamente parecchio.

Se parliamo poi delle Vanette e di mezzi intorno a una tonnellata che por-

tano le merci nelle città, ci andremo a collegare ai sistemi di gestione delle merci nelle città, la cosiddetta *City logistic* che in questo Paese non è decollata per una serie di motivi, perché non è un'attività che può essere retta da un privato, così come per l'intermodalità ferroviaria. Chi crede infatti che questa possa essere sviluppata da un privato non ha mai fatto un conto, perché altrimenti saprebbe che da lì non può guadagnare.

C'è quindi bisogno di una grande attività per arrivare a quei 5 milioni di mezzi, quindi entrando sulla tonnellata e mezzo delle Vanette che vanno nelle città c'è bisogno di un grande impegno della mano pubblica, non solo il Governo ma anche città, Regioni, grandi progetti sulle *Smart Cities* al cui sviluppo stiamo assistendo.

Stiamo parlando di Horizon 2020: è là che bisogna investire perché le risorse possano essere canalizzate in modo intelligente per arrivare alla soluzione in un Paese che, se non fa questo, nel 2020 starà esattamente come oggi, con un sistema completamente congestionato. L'onorevole citava Genova, ma possiamo citare almeno altri quattro nodi che si trovano in condizioni anche peggiori.

Per quanto riguarda il discorso dei camion provenienti dall'estero che sono una dannazione per i nostri trasportatori che hanno i loro uomini in regola con l'INPS, l'idea è quella di dotare all'ingresso, in accordo con le dogane, almeno una parte di questi (quelli sensibili a questo tipo di attività) di un dispositivo che può costare da 1 a 10 euro, che ci permetterà di sapere dove sono.

Il nostro problema è infatti ignorare dove siano, dove vadano, se si fermano, se entrino a Bari ed escano a Ventimiglia. Non sappiamo niente di questa massa di mezzi, e questo diminuisce la sicurezza complessiva del sistema, non perché siano stranieri ma perché, mentre i nostri mezzi sono soggetti a una serie di controlli (vengo da Arcese di Trento che è una azienda tra le più importanti del mondo e soprattutto più avanzata come tecnologia e pianificazione), per quei mezzi non è così: sono imprese spesso con un solo camion e

un autista che lavora 15-20 ore. È ovvio che c'è un problema su questa partita e c'è un piccolo investimento da fare, perché la Polizia stradale non può certo fermare tutti i camion.

Per quanto riguarda i nodi critici, la capienza del nodo è sicuramente uno dei problemi essenziali di questa partita. Noi abbiamo tutti i porti schiacciati nelle città (non solo Genova, ma anche Napoli, Salerno, Bari). Dobbiamo uscire dal modello per cui il porto fa tutto nel porto: il porto non può fare tutto nel porto, ma deve utilizzare un sistema di « bufferizzazione » del traffico che ormai in un Paese come il nostro può stare anche a una distanza di 60-70 chilometri.

Se però si trova a 60-70 chilometri, emerge un ruolo diverso della ferrovia e finché la ferrovia continuerà a dire di fare solamente tratte punto-punto di 800 chilometri, è chiaro che nessuno farà una tratta di 70 chilometri oppure la farà chi pensa che sia redditizia.

Una tratta di 70 chilometri, se il *business plan* è fatto seriamente, è redditizia, se si utilizzano treni a configurazione bloccata, stantuffi vai e vieni che arrivano, scaricano, vengono caricati e ripartono, e qui c'è anche un problema di costo del lavoro. Se questo è un Paese moderno, deve affrontare le problematiche emergenti perché su un treno di questo genere non ci possono essere due macchinisti.

Il problema è che i retroporti devono essere parte essenziale del porto, e quindi ben venga l'articolo 46 del decreto-legge « Salva Italia » poi diventato legge, in cui le autorità portuali si aprono alla logistica.

Abbiamo chiesto a McKinsey di farci sapere se si possa individuare un investitore in grado di sostenere la mano pub-

blica nello sviluppo di questa piattaforma, in cui c'è una parte *machine to machine*, una parte fibra, una parte legata alla realizzazione di piccoli *buffer* da 2-300 camion, i cui flussi vengono canalizzati, i semirimorchi vengono staccati, il trattore gira ventiquattro ore su ventiquattro, l'autista lavora 8 ore a turni di 3 e si cammina solamente se c'è modo per arrivare alla destinazione finale (è inutile andare a Genova con la dogana chiusa: quando arrivo dopo le 20.00 vado direttamente nel *buffer*, l'autista va a mangiare e l'autotrasporto smette di essere l'anello debole della catena). A questo punto, invece, diamogli dei posti in cui può andare. I *buffer* costano 3-4 milioni di euro, non devono costare 30 milioni di euro perché altrimenti diventa un'altra speculazione. Per finanziarci stiamo cercando grandi investitori, che possano diventare lo strumento per far crescere questa piattaforma senza gravare eccessivamente sulle casse dello Stato. Io sono fiducioso.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di UIRNet per essere intervenuti e per la documentazione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 16,05.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

---

*Licenziato per la stampa  
il 29 ottobre 2012.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



## **La Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)**

*Indagine conoscitiva sulla sicurezza informatica delle reti*

### **Legge 27/2012 Art. 61 bis**

*La società UIRNet SpA è soggetto attuatore unico per la realizzazione e gestione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, come definita nel decreto ministeriale 20 giugno 2005, n. 18T, che è estesa, oltre che agli interporti, anche ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche*



## **Audizione presso la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**

### **Agenda**

- ◇ UIRNet S.p.A.
- ◇ La Piattaforma Logistica Nazionale Digitale
- ◇ Sostenibilità del progetto
- ◇ I benefici dei servizi UIRNet
- ◇ La sicurezza delle informazioni

## **Audizione presso la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**

### **Agenda**

◇ UIRNet S.p.A.

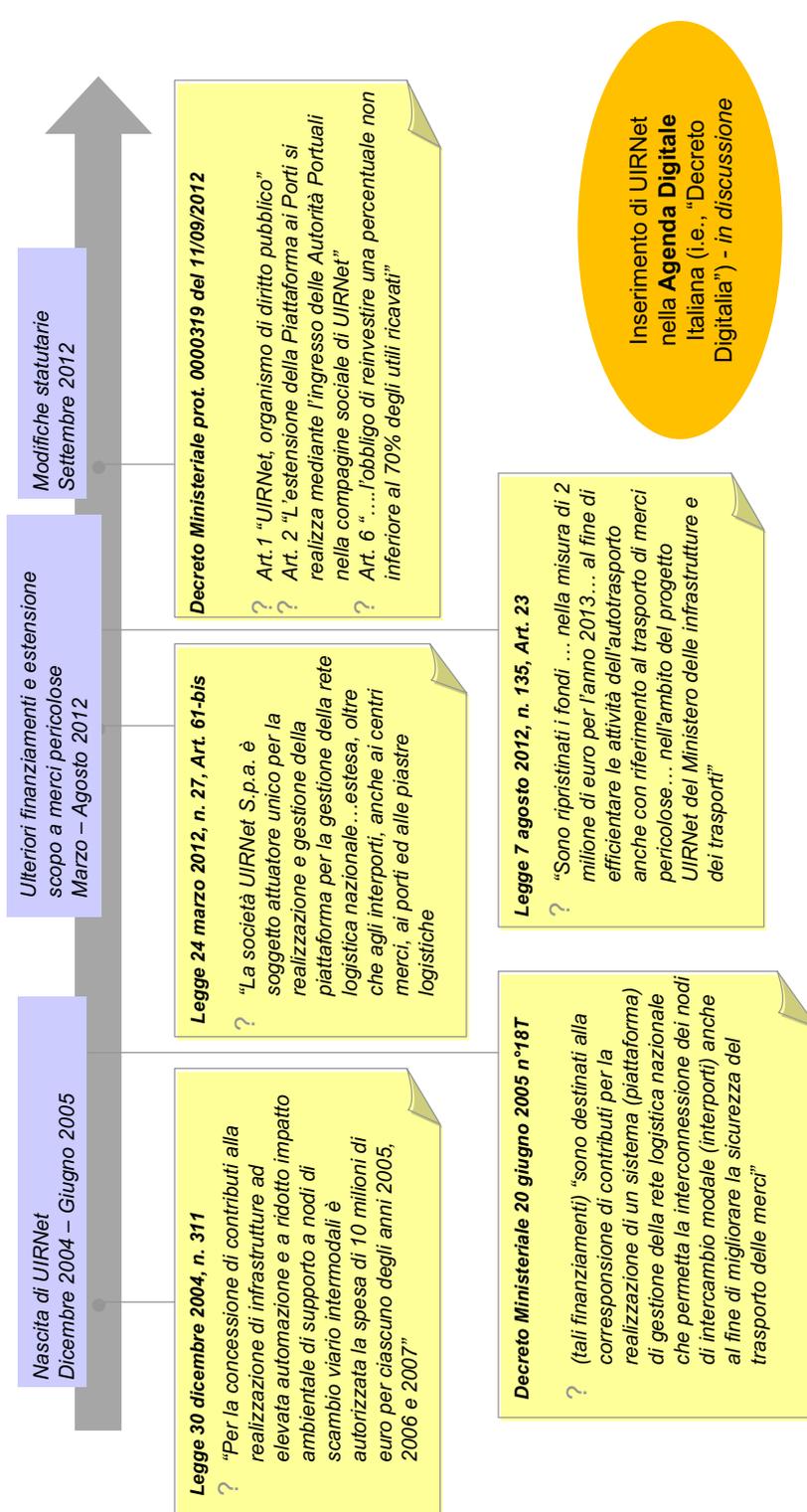
◇ La Piattaforma Logistica Nazionale Digitale

◇ Sostenibilità del progetto

◇ I benefici dei servizi UIRNet

◇ La sicurezza delle informazioni

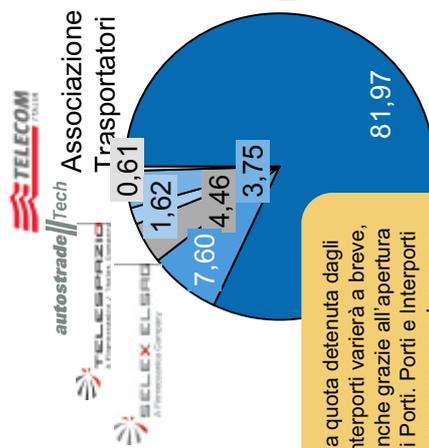
## I riferimenti normativi



# La società, la governance e la mission

UIRNet è controllata all'82% dagli interporti e focalizzata sulla realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale

## Azionisti e Governance



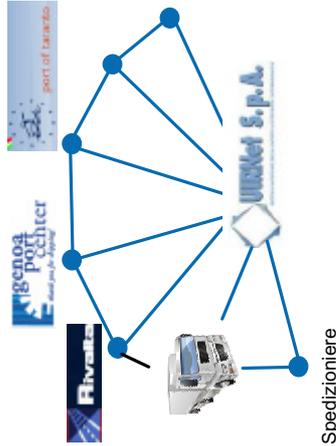
La quota detenuta dagli interporti varierà a breve, anche grazie all'apertura ai Porti. Porti e Interporti comunque manterranno la maggioranza assoluta

### CDA:

- Presidente & AD – Rodolfo De Dominicis
- AD – Raffaele Bonizzato
- Vice Presidente – Marcello Mariani
- Consigliere – Marco Susini
- Consigliere – Roberto Arghenini

## Missione e ITS

Realizzare il sistema di riferimento per la gestione della rete logistica nazionale, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sicurezza nella logistica in Italia



- Piattaforma aperta** per lo scambio in **tempo reale** di informazioni su:
- ? Pianificazione integrata **missione** con informazioni sul traffico
  - ? Gestione informazioni **arrivi/partenze di ciascun nodo** (es., porto, interporto), **smaterializzazione documentazione**
  - ? **Prenotazione** real time/online dei servizi di carico/scarico sui nodi
  - ? **Market place** domanda/offerta e integrazione con GPS, per incremento produttività autotrasportatori

## Il progetto UIRNet (1/2)

- ◇ UIRNet è focalizzata sulla costruzione della **Piattaforma Logistica Nazionale**, una infrastruttura di comunicazione digitale per lo scambio di informazioni logistiche
- ◇ Gli operatori della logistica potranno scambiare informazioni per concordare, verificare, programmare lo scambio della merce
- ◇ Il trasporto della merce è accompagnato da un flusso informativo che in tempo reale consente il monitoraggio della situazione (viabilità e operatività) e quindi l'adozione di interventi contingenti

## **Il progetto UIRNet (2/2)**

- ◇ Il progetto mira quindi a dotare la Logistica Nazionale di uno strumento di sistema per il coordinamento degli operatori
- ◇ La programmazione degli scambi in termini di appuntamento rende possibili scenari oggi limitati solo a particolari realtà:
  - **Finestre di arrivo**
  - **Buffer Merci**
  - **Telecontrollo delle aree scambio**
  - **Anagrafica unica dell'autotrasporto**
- ◇ Sarà necessario diffondere la banda larga a strutture oggi escluse dall'accesso alle autostrade digitali

## **Audizione presso la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**

### **Agenda**

◇ UIRNet S.p.A.

◇ La Piattaforma Logistica Nazionale Digitale

◇ Sostenibilità del progetto

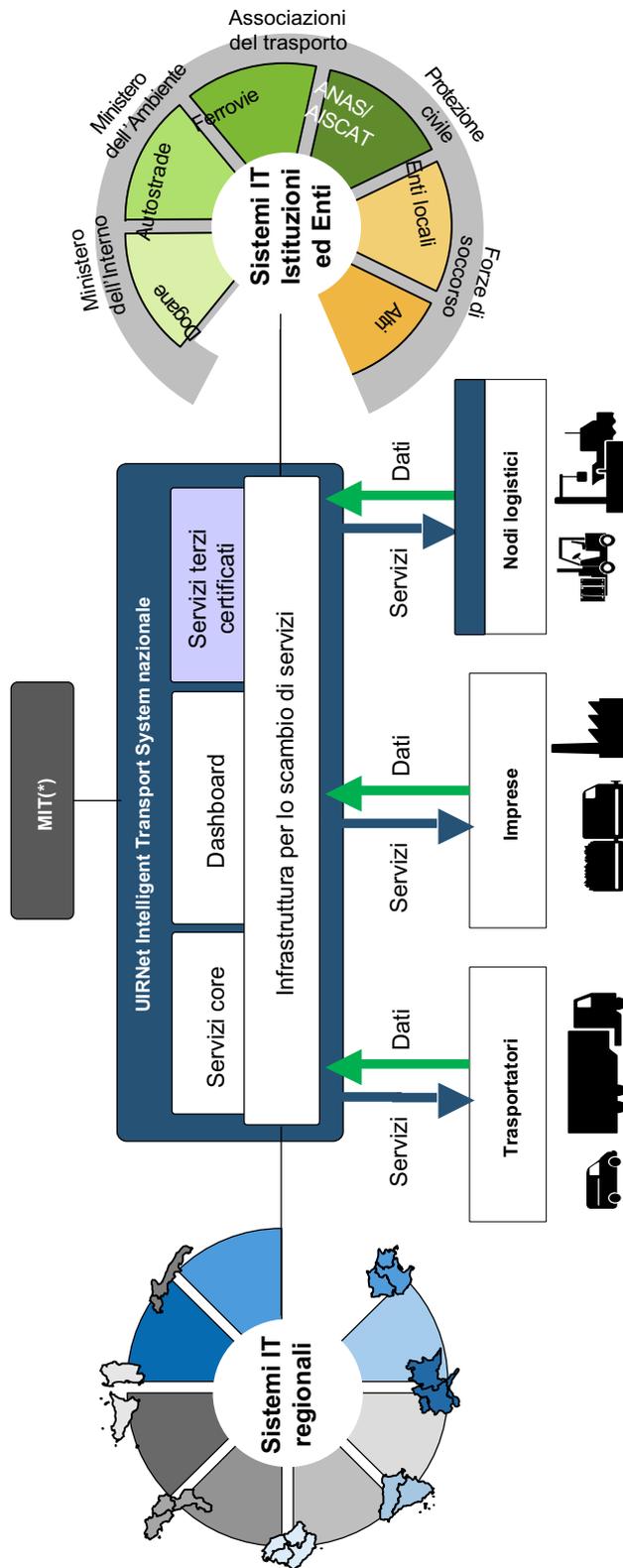
◇ I benefici dei servizi UIRNet

◇ La sicurezza delle informazioni

(\*) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

# L'architettura di servizio della PLN

PLN: architettura di servizio del sistema



**Cadenzamento flussi di traffico in REAL-TIME**

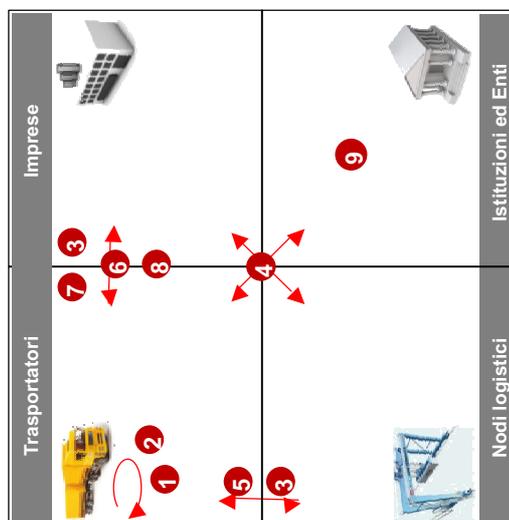
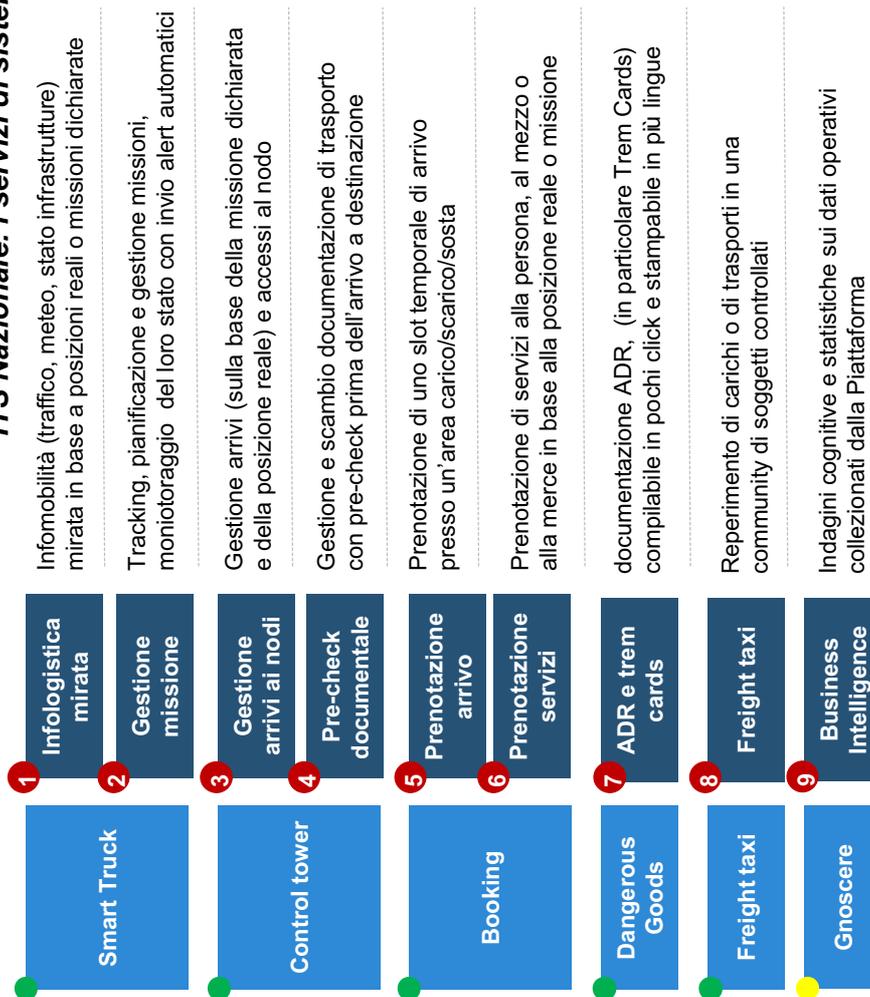
**Cadenzamento accessi ai nodi in REAL-TIME**

L'ITS raccoglie le missioni dei mezzi aderenti e li traccia dinamicamente, gestendo le congestioni e le contingencies con alert mirati e re-routing

L'ITS integra i sistemi legacy di imprese e nodi logistici creando delle torri di controllo virtuali per gestire i mezzi aderenti in arrivo presso di essi

# I principali servizi offerti dalla PLN

## ITS Nazionale: i servizi di sistema



- = Servizio collaudato e fruibile
- = Servizio in consegna

# Smartruck

## Pianificazione del viaggio



- Definizione missioni
- Definizione percorsi
- Scelta autisti / mezzi
- Impostazione policies di controllo
- Upload documentazione
- ...



## Monitoraggio del viaggio



- Tracking mezzi
- Time monitoring
- Corridor monitoring
- Geofencing
- Stato missione
- Stato documentazione
- ...



## Gestione del viaggio



- Monitor flotta
- Interazione con autisti
- Alert su traffico, rispetto policies, documentazioni
- Gestione contingencies
- Richiesta soccorso
- Update missioni
- ...



**User target:** trasportatori

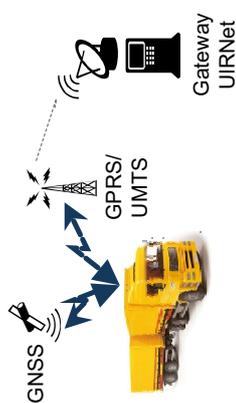
### Servizio in sintesi:

Smartruck permette ai trasportatori una facile programmazione dei viaggi e il monitoraggio della situazione operativa degli stessi. Smartruck permette di sapere dove sono i veicoli, se procedono regolarmente verso le proprie destinazioni, da quanto tempo stanno viaggiando, l'ultima sosta effettuata, i tempi di arrivo previsti tenendo conto della situazione del traffico. Permette inoltre di interagire con gli autisti e con i centri logistici connessi a UIRNet per intervenire sull'operatività, ma anche per prevenire e gestire situazioni di emergenza. E' possibile inoltre caricare la documentazione d'accompagnamento e creare proiezioni per organizzare i viaggi in maniera più efficiente. I dati raccolti nell'operatività rimangono poi a disposizione per analizzare le velocità medie di lavoro, i chilometri percorsi, i luoghi e i tempi di sosta, le ore di viaggio,...

### Benefici:

- Ottimizzazione dei flussi globali, tramite una gestione più efficiente dei singoli mezzi e dell'operatività reciproca

# Control Tower



## Monitoraggio dei viaggi

- Tracking mezzi
- Time monitoring
- Corridor monitoring
- Geofencing
- Stato missione
- Preavviso di arrivo
- Stato documentazione
- ...

**User target:** nodi, imprese, spedizionieri, MTO, agenti marittimi

### Servizio in sintesi:

Control Tower permette ad un nodo di avere informazioni, accurate e vicine al tempo reale, relative ai veicoli in viaggio verso di esso. Per ogni singolo mezzo in arrivo il nodo può conoscerne il tempo di arrivo previsto (ETA), può ricevere allarmi sulla viabilità che impattano sull'ETA e può ottenere in anticipo la documentazione del carico (se caricata dal trasportatore).

## Monitoraggio arrivi al nodo

- Visualizzazione aggregata mezzi in arrivo (con missione nota o preavviso di arrivo)
- Time monitoring (ETA)
- Stato documentazione mezzi in arrivo
- ...

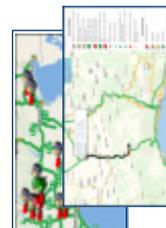


Tabellone arrivi



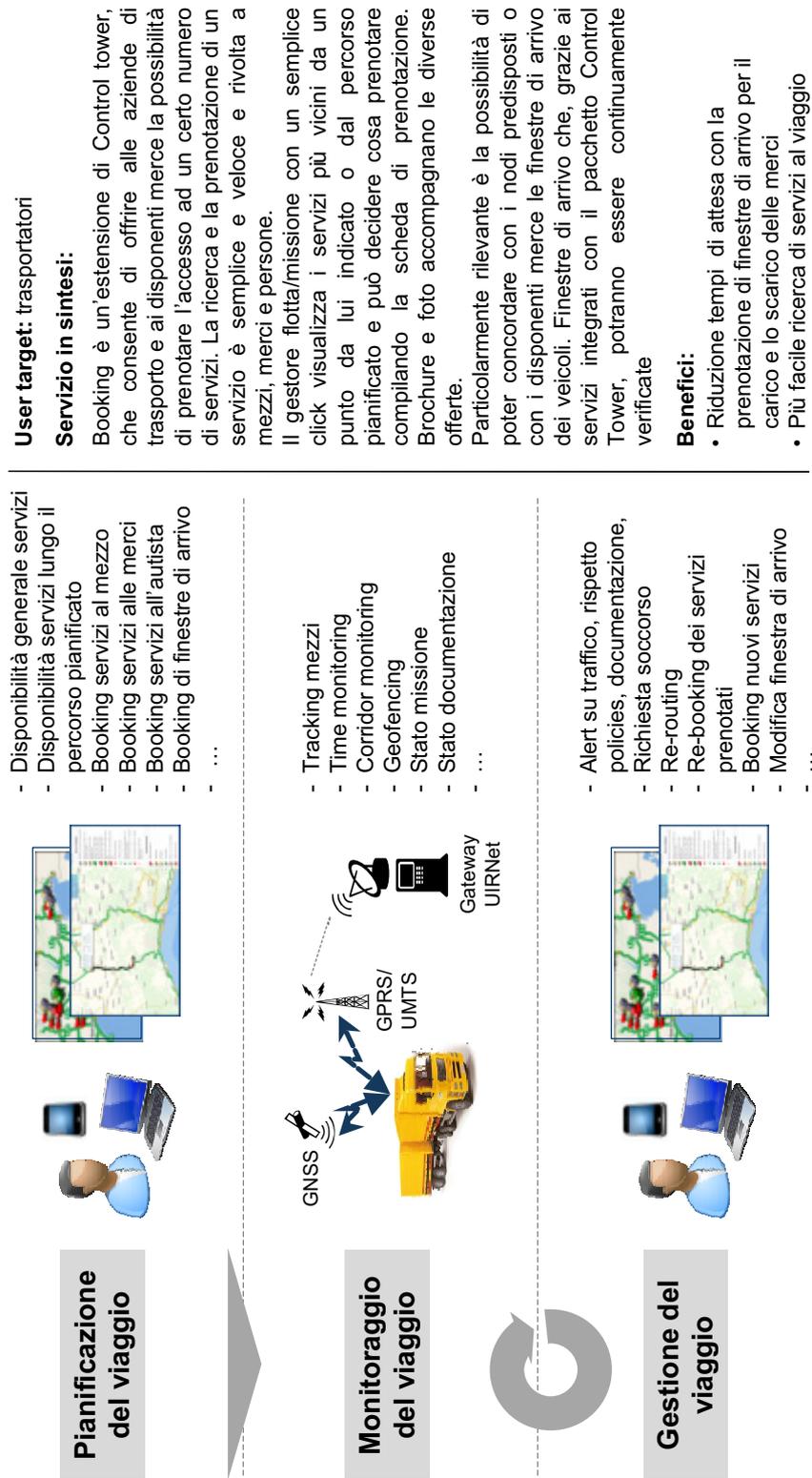
## Gestione arrivi al nodo

- Preparazione accoglienza
- Alert su congestione prevista, stato terminal, documentazione mezzi in arrivo non completa
- Gestione contingencies
- ...



### Benefici:

- Integrazione dei nodi con le flotte di autotrasporto
- Gestione più efficiente dei nodi logistici, grazie ad un flusso di veicoli più regolato



# Dangerous Goods

**Consultazione  
Merci  
pericolose**



- Consultazione materie ADR
- Consultazione etichette ADR
- Consultazione normativa
- Approfondimenti e news

Cerca materia:  Qualsiasi:  Classe:  Carica  Cancelli

Denominazione:

Materie trovate		Tutte
ONU	GL	Denominazione
1001	2	Acetilene disciolto
1002	2	Acetilene disciolto
1003	2	Ana liquida refrigerata
1005	2	Ammoniaca anidra

Schede:

Elenco Materie ADR

**Scheda materia**

(1) Numero ONU: 1001  
 (2) Denominazione: Acetilene disciolto  
 (3a) Classe: 2 (Gas)  
 (3b) Codice Classificazione: 4F (I)  
 (4) G.L. Massimo  
 (5) Etichette

**Etichette ADR**

Dettaglio Materie ADR

- Compilazione Trem Card multilingue
- Verifica compatibilità materie ADR
- Calcolo esenzioni
- Riepilogo viaggio con vincoli e restrizioni



Trem Card

**Preparazione  
trasporto**

**User target:** trasportatori

**Servizio in sintesi:**

Dangerous Goods è un'estensione di Smarttruck che aggiunge ad esso un potente strumento di controllo della documentazione delle merci pericolose. Fornisce un aggiornamento costante sulle novità in materia grazie ad un completo archivio dati e consente di comporre con pochi click la documentazione ADR (soprattutto le Trem Cards), salvarla e stamparla in varie lingue.

**Benefici:**

- Compilazione più facile della documentazione di trasporto delle merci pericolose
- Divulgazione cultura in materia

# ● Freight Taxi



**Gnoscere**

**Analisi e reporting**

- Inserimento offerta veicoli
- Ricerca offerte carichi
- Gestione preferiti
- Prenotazione carico

**User target:** chiunque svolga analisi

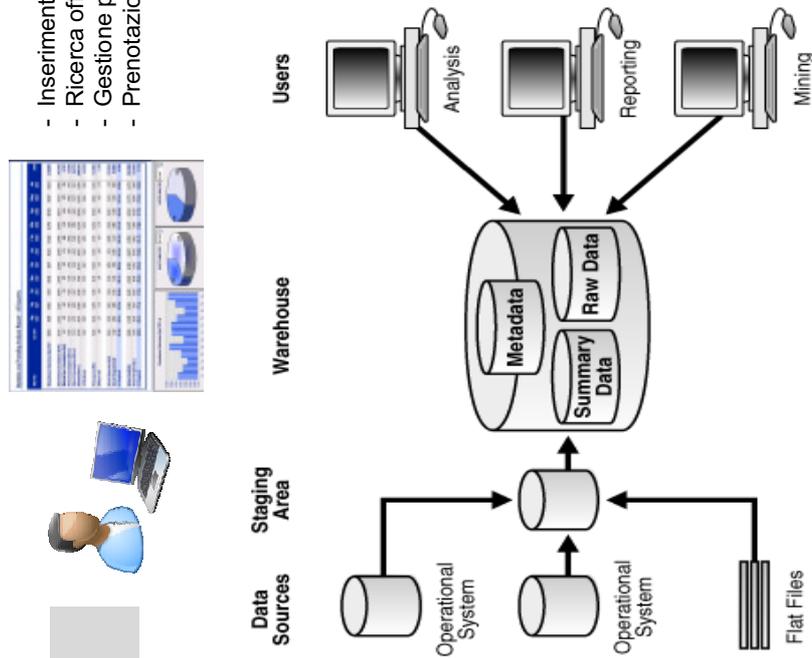
**Servizio in sintesi:**

Gnoscere consente di elaborare con logiche di business intelligence tutti i dati acquisiti durante l'operatività del Sistema e di presentarli in maniera semplice ed efficace. Le informazioni sono accessibili secondo diversi livelli di aggregazione: in particolare ogni utente UJRNet può visualizzare le statistiche di dettaglio della propria organizzazione quali ad esempio, nel caso di un'azienda di trasporto, i dati sull'utilizzo dei propri mezzi, i dati relativi alle procedure di carico/scarico (tempi, accesso ai punti di interesse, etc.) o quelli relativi agli accessi e alle partenze dai nodi.

Nella forma di massima aggregazione, tali analisi possono essere utili anche alle istituzioni per lo studio del comportamento del sistema di trasporto nel suo complesso.

**Benefici:**

- Facile stima delle criticità e delle inefficienze che caratterizzano l'operatività
- Maggiore conoscenza dei fenomeni che caratterizzano il sistema di trasporto o una sua parte, derivante da dati reali (e non statistici)

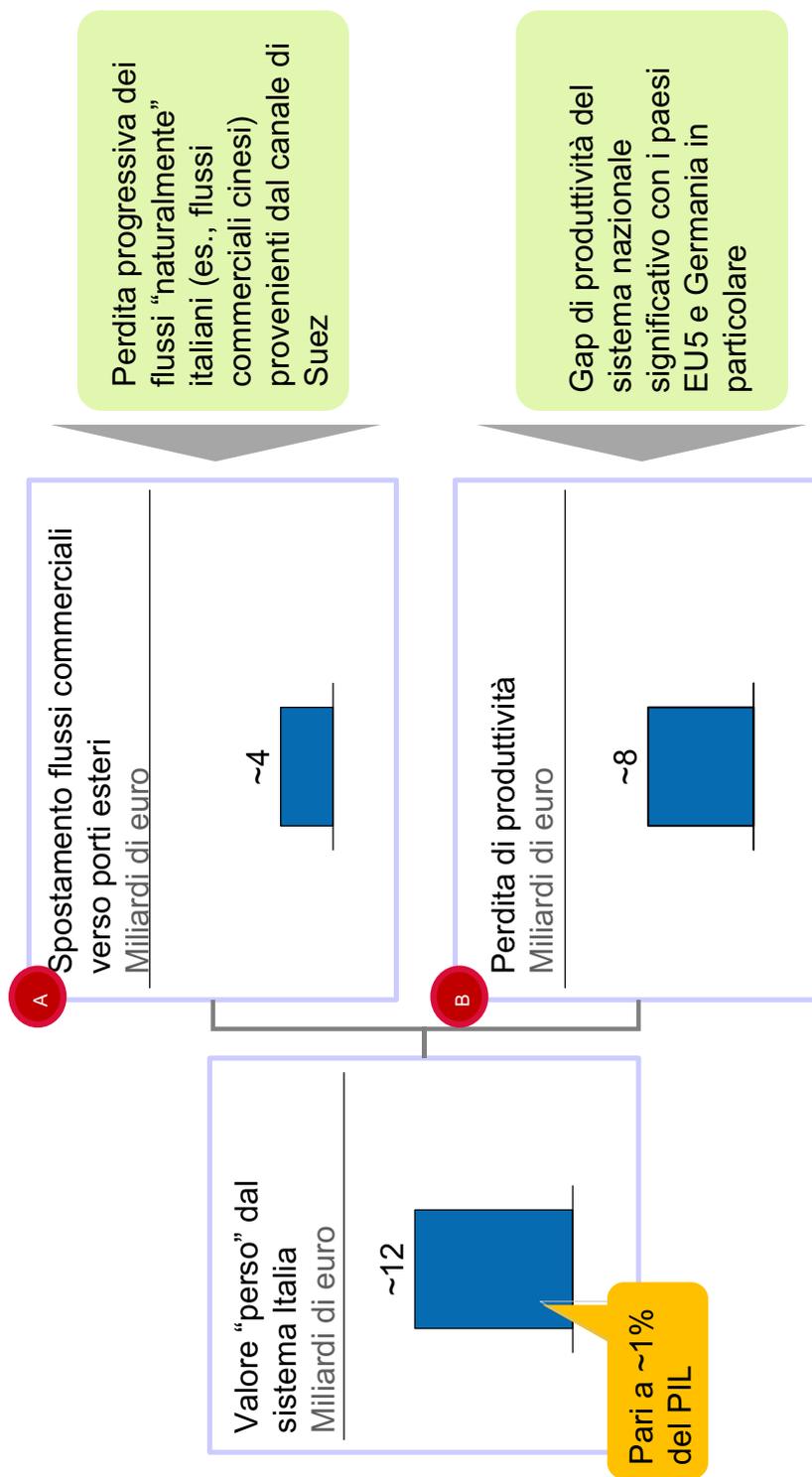


## **Audizione presso la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**

### **Agenda**

- ◇ UIRNet S.p.A.
- ◇ La Piattaforma Logistica Nazionale Digitale
- ◇ Sostenibilità del progetto
- ◇ I benefici dei servizi UIRNet
- ◇ La sicurezza delle informazioni

## Il costo del problema logistico



FONTE: CDP, Confcommercio, ACI, Politecnico di Milano, analisi del team

■ Core (National ITS) ■ Non Core (Stand alone)

# Convenzioni tra Ministero Infrastrutture e Trasporti e UIRNet

Il MIT ha sottoscritto 3 Convenzioni con UIRNet (PLN, PLR e Security) per un finanziamento complessivo di ~50M€, ...

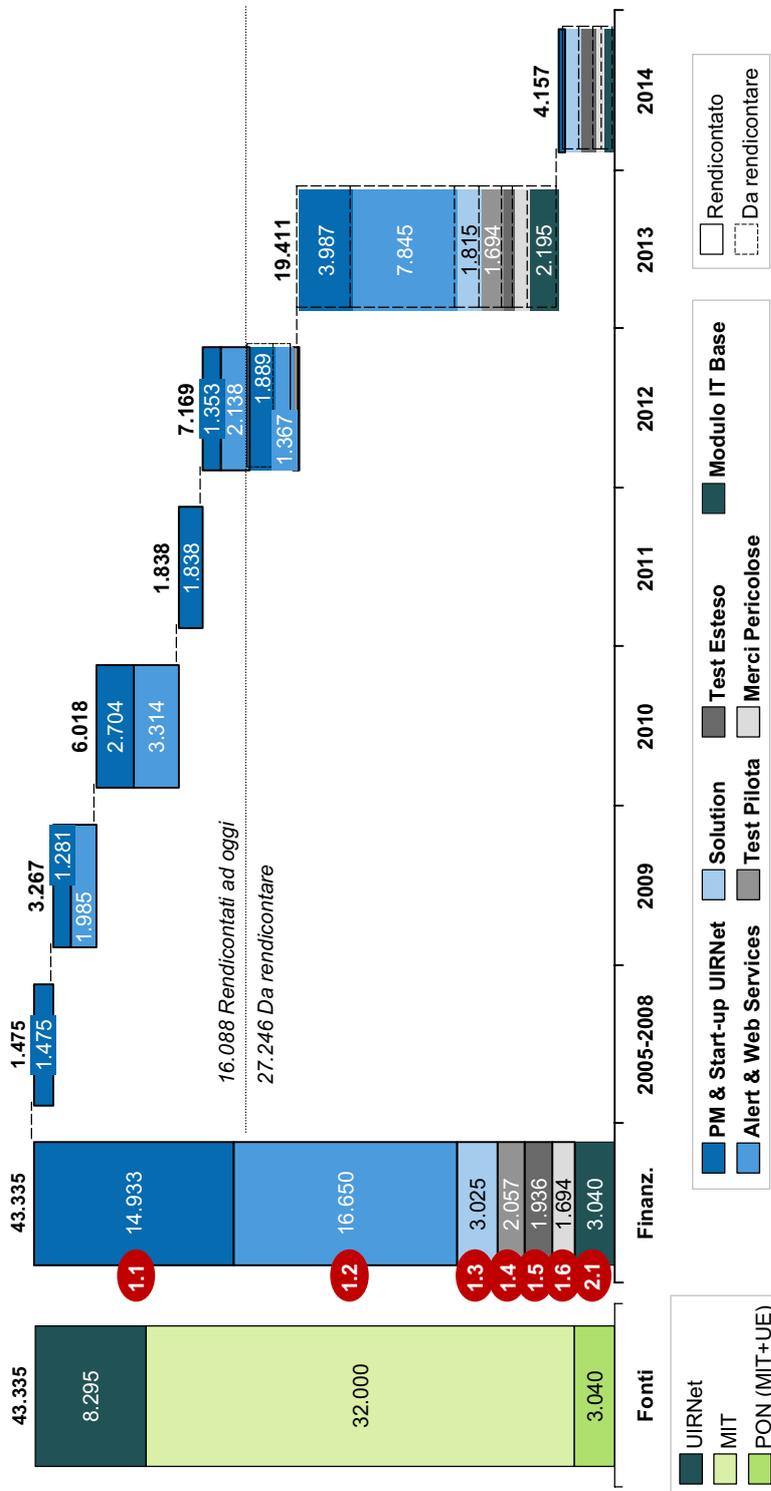


Convenzione	Progetto	Descrizione	Fornitori	Data	Status
1 PLN	1.1 PM & Start-up	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestione e coordinamento della realizzazione e del lancio della PLN</li> </ul>	UIRNet S.p.A.	09.09.2005	In corso
	1.2 Alert / Web Services	<ul style="list-style-type: none"> <li>Progettazione, sviluppo e test dei servizi core della PLN. Test su 2000 veicoli per 18 mesi</li> </ul>	autostrade//Tech TELESPAZIO	23.12.2008	In corso
	1.3 Solution	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di una soluzione IT con cui attrezzare i nodi da collegare alla PLN</li> </ul>	Da assegnare	Da definire	Da definire
	1.4 Test Pilota	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sperimentazione dei servizi della PLN su quasi 2000 veicoli e sui nodi logistici</li> </ul>	Da assegnare	Da definire	Gara in corso
	1.3 Test Esteso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sperimentazione dei servizi della PLN su altri veicoli e un maggior numero di nodi</li> </ul>	Da assegnare	Da definire	Da ideare
	1.4 Mercati pericolose	<ul style="list-style-type: none"> <li>Progettazione, sviluppo e test del modulo della PLN di gestione delle merci pericolose.</li> </ul>	Da assegnare	Da definire	Da ideare
	2.1 Modulo IT Base	<ul style="list-style-type: none"> <li>Progettazione, sviluppo e test dell'Enterprise Service Bus. Sperimentazione in Puglia</li> </ul>	SELEX ELSERG	Da definire	Scrittura contratto
3 Security	3.1 PM	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestione e coordinamento della realizzazione dei sistemi di security presso 8 interporti</li> </ul>	UIRNet S.p.A.	20.12.2007	In corso
	3.2 Security	<ul style="list-style-type: none"> <li>Progettazione, realizzazione e rilascio di sistemi di security presso 8 interporti</li> </ul>	autostrade//Tech SELEX ELSERG	27.11.2008	Collaudato. In garanzia
	3.3 Security economie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interfacciamento con la PLN dei sistemi di varco installati negli interporti</li> </ul>	Da assegnare	Da definire	Progetto da approvare

# L'ITS UIRNet – Finanziamenti ed erogazione

Stime di spesa

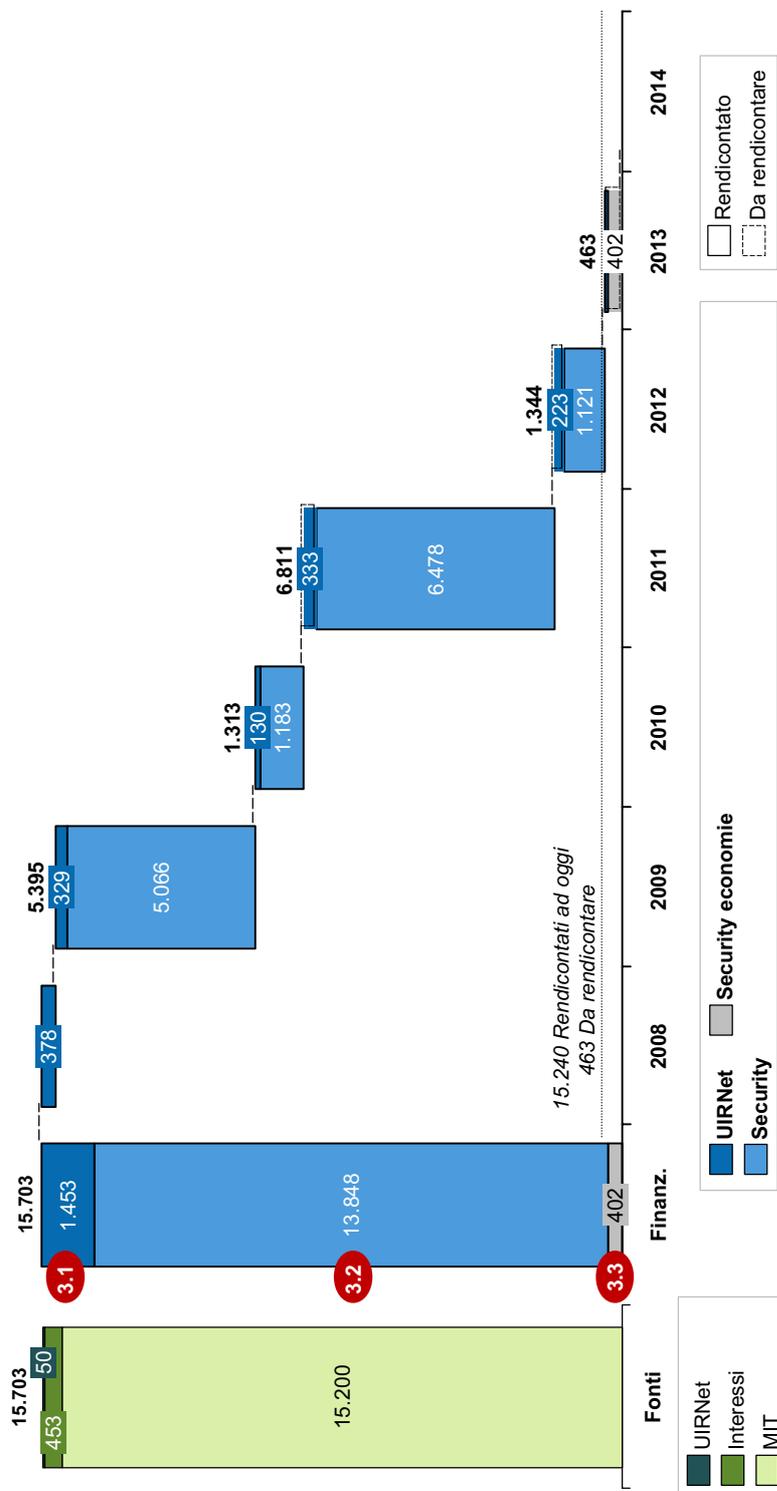
**Finanziamenti, impieghi e rendicontazione – PLN/PLR**  
 (~35M€ per la realizzazione dell'ITS UIRNet, vincolati ad un co-finanziamento di ~8,3M€)



# Security – Finanziamenti ed erogazione

Stime di spesa

**Finanziamenti, impieghi e rendicontazione - SEC**  
 (~15 per la realizzazione di sistemi di security presso 8 interporti di primo livello)



## **Audizione presso la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**

### **Agenda**

- ◇ UIRNet S.p.A.
- ◇ La Piattaforma Logistica Nazionale Digitale
- ◇ Sostenibilità del progetto
- ◇ I benefici dei servizi UIRNet
- ◇ La sicurezza delle informazioni

## Decongestione dei nodi logistici

- ◇ Il viaggio della merce è accompagnato dal viaggio virtuale della documentazione digitale: i controlli si effettuano prima dell'arrivo dell'autista
- ◇ Il sistema rende efficace la prenotazione delle finestre di arrivo ai nodi: l'autotrasporto non aspetta, il nodo programma l'attività
- ◇ Gestione delle emergenze in sicurezza: i problemi di viabilità e di operatività del nodo vengono affrontati e non subiti, l'autotrasporto è consapevole della situazione e può essere indirizzato verso situazioni alternative (Es.: Buffer Merci)
- ◇ L'appuntamento intermodale diventa flessibile e riprogrammabile... il miglior incentivo ad abbandonare la strada per salire sul treno

## **Migliori economie per la logistica**

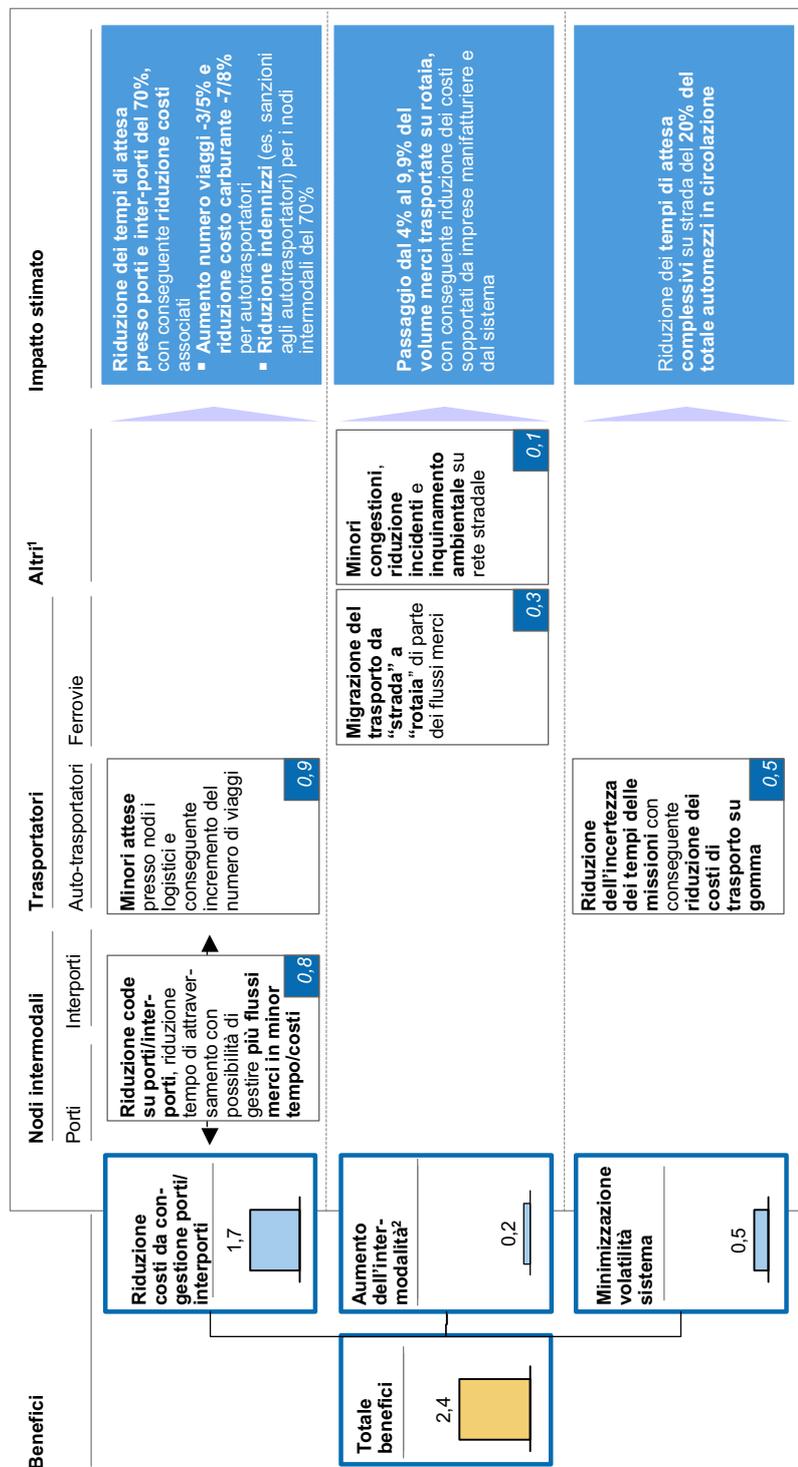
- ◇ Non aspettare al nodo per l'autotrasporto significa percorrere più chilometri pagati al giorno: più redditività per l'azienda e meno autoarticolati per le strade
- ◇ Il nodo può programmare le proprie risorse e i cicli merce carico/scarico: lavoro mirato sugli effettivi arrivi/partenze
- ◇ Le economie delle logistica possono riflettersi in un abbassamento dei prezzi al dettaglio (ad oggi “inspiegabilmente” più alti di altri paesi europei)

## **Conoscenza del sistema logistico**

- ◇ UIRNet fungerà da centro scambio messaggi per la logistica: sarà disponibile la matrice origine destinazione dei traffici merci del Paese (e prossimamente anche dei traffici Europei aventi l'Italia come termine o partenza)
- ◇ UIRNet raccoglie le tracce di percorrenza del trasporto merci: si potrà conoscere la pressione del traffico sull'intera rete stradale, si apre una nuova era per la programmazione territoriale

# Benefici attesi: 2,4 Mld € a fronte di un investimento limitato

STIME BASATE SU INTERVISTE AI PRINCIPALI ATTORI DEL SISTEMA ATTUALMENTE COINVOLTI NELLA SPERIMENTAZIONE



1 Include benefici per Stato (es., maggiore gettito per Cassa Eriale) e privati cittadini (es., riduzione congestioni autostradali, riduzione inquinamento ambientale)  
2 Al netto di esternalità negative per settore autotrasporto derivanti dall'aumento del grado di intermodalità (i.e. passaggio quota traffico merci da "strada" a "rotaia")

## **Audizione presso la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**

### **Agenda**

- ◇ UIRNet S.p.A.
- ◇ La Piattaforma Logistica Nazionale Digitale
- ◇ Sostenibilità del progetto
- ◇ I benefici dei servizi UIRNet
- ◇ La sicurezza delle informazioni

## **Le informazioni gestite**

- ◇ Le informazioni che la Piattaforma gestisce riguardano:
  - Le anagrafiche aziendali (autotrasporto, nodo) e le rispettive utenze di accesso
  - I dati operativi relativi agli scambi di informazioni
  - I dati delle tracce di posizione degli autoveicoli
- ◇ I dati operativi costituiscono il cuore del business dell'autotrasporto (permettono di individuare i clienti), è indispensabile che la piattaforma ne garantisca l'accesso ai soli autorizzati
- ◇ I dati delle tracce di posizione sono di proprietà dell'autotrasporto
- ◇ Le analisi di Business Intelligence saranno effettuate su dati epurati dalla riconoscibilità dell'appartenenza

## I canali di comunicazione

- ◇ La Piattaforma è accessibile tramite:
  - Portale Web
  - Web Service
  - Applicazioni mobile
- ◇ L'accesso al Portale Web avviene tramite login/password, utilizzo del protocollo HTTPS, gli utenti sono profilati per funzionalità e livello di accesso ai dati, accesso ai diversi moduli tramite Single Sign On
- ◇ I Web Service adottano il protocollo XML-SOAP su HTTPS, autenticazione basata su credenziali assegnate all'utente

## **La sicurezza dei centri di elaborazione dati**

- ◇ Il sistema di gestione della sicurezza dei centri elaborazione (Genova e Napoli) è certificato ISO/IEC 27001:2005
- ◇ L'accesso è consentito al solo personale autorizzato tramite sistemi di controllo
- ◇ Salvataggio dati su disco e nastro: i dati non lasciano mai il centro dati
- ◇ Disaster recovery: Aggiornamento dati temporizzato sul sito secondario (garanzia di Recovery Point, Recovery Time, Network Recovery Objective)

**PAGINA BIANCA**

€ 4,00



\*16STC0021040\*