

# IL POLO LOGISTICO ADESSO È VIRTUALE

Il progetto di logistica digitale integrata interessa gli operatori pubblici e privati della Regione. Creata anche la figura del "broker" dei trasporti.

di Enrico Minora

**S**til - acronimo che sta per "strumenti telematici per l'interoperabilità nelle reti di imprese: logistica digitale integrata per l'Emilia-Romagna" - è un progetto che consente di realizzare una piattaforma software capace di favorire l'interoperabilità dei sistemi di gestione degli operatori logistici della Regione Emilia-Romagna. Il suo obiettivo? Consentire alle aziende interessate ad accedere a servizi logistici a valore aggiunto da qualsiasi area geografica in cui esse siano insediate. La piattaforma viene definita "polo logistico virtuale" e rappresenta un'integrazione telematica di

tutti gli operatori privati e pubblici che gestiscono o usufruiscono di servizi logistici sul territorio regionale. Si tratta per l'esattezza di poli logistici (i cosiddetti *freight villages*) già esistenti e che saranno realizzati nell'immediato futuro; di imprese della logistica e dei trasporti e di aziende manifatturiere e di distribuzione.

L'iniziativa è nata dalla stretta collaborazione di sedi universitarie della

Regione Emilia-Romagna e imprese locali ed è stato coordinato da Domenico Ferrari, professore emerito d'informatica all'Università della California a Berkeley e ordinario all'Università Cattolica del Sacro Cuore di Piacenza. Gli strumenti sviluppati da Stil sono:

■ *un'architettura informatica interoperabile* che permette a sistemi informatici di natura completamente differenti di comunicare tra loro in modo semplice;

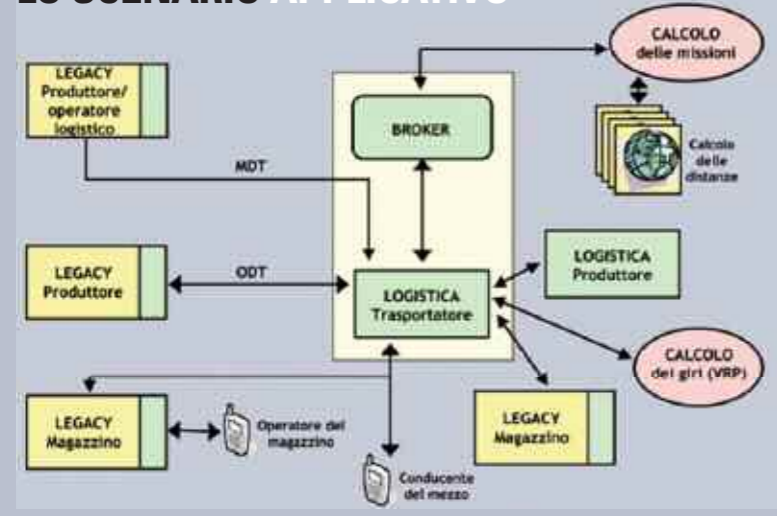
■ *un'ontologia comune*, ovvero un "dizionario" di riferimento che consente a tutti i programmi gestionali sviluppati o utilizzati dalle aziende di produzione o di logistica di parlare una lingua comune, tramite un semplice "traduttore";

■ *un insieme di moduli applicativi* (sia per *desktop* che per *palmare*) che forniscono servizi di base ed esemplificano il funzionamento di Stil.

**Ad esempio**, un'azienda manifatturiera che possiede un sistema *legacy* può esportare da esso gli ordini di trasporto e inviarli a un trasportatore o a un *broker* tramite un messaggio Stil. Il concetto di *broker* dei trasporti" è stato introdotto da Stil e consiste in un modulo in grado di raccogliere e consolidare richieste di trasporto di differenti utenti, quindi d'interrogare diversi trasportatori per ottenere un prezzo estremamente vantaggioso

**Si è realizzata una piattaforma software che favorisce l'integrazione telematica dei soggetti coinvolti**

## LO SCENARIO APPLICATIVO



(non ottenibile cioè dall'utente preso singolarmente).

**Il funzionamento** del broker può essere sintetizzato come segue:

1. più produttori, utilizzando sistemi gestionali diversi, inviano le loro richieste di trasporto (Odt) al broker;
2. il broker raggruppa gli ordini e utilizzando uno o più servizi Stil disponibili in rete calcola missioni di trasporto ottimizzate;
3. il broker seleziona e raggruppa le missioni e le invia a vari trasportatori per una valutazione economica;
4. il broker sceglie i trasportatori di costo minore e assegna loro la missione, informando i produttori che hanno originato le richieste di trasporto. ■

Ulteriori ragguagli su Stil si possono ottenere sui siti [www.stil-project.org](http://www.stil-project.org) e <http://stil.pc.unicatt.it>

**Enrico Minora**  
Centro di Ricerche sulle Applicazioni della Telematica alle Organizzazioni e alla Società (CRATOS) - Università Cattolica del Sacro Cuore di Piacenza

## IL CASO DI MODENA

Il progetto Stil ha prodotto un risultato applicativo importante: la nascita del broker logistico presso il Consorzio Attività Produttive (CAP) Aree e Servizi di Modena. "Il nostro consorzio - afferma il suo presidente Andrea Casagrande - è un ente totalmente pubblico formato da 13 comuni, incluso il capoluogo, la cui principale funzione è realizzare, per conto dei comuni associati, interventi in materia d'insediamenti produttivi. Il CAP ha realizzato nel corso della sua storia oltre 4 milioni di mq d'insediamenti, coprendo quasi la metà del totale degli insediamenti previsti dagli strumenti urbanistici. Negli anni si sono consolidati un forte rapporto e una continua interazione con le associazioni d'impresa che rappresentano i nostri interlocutori. Al momento dell'insediamento del nuovo consiglio d'amministrazione (ottobre 2004) i soci ci hanno affidato un mandato molto preciso: realizzare i nuovi insediamenti e riqualificare quelli esistenti all'insegna della sostenibilità ambientale". L'impostazione del consorzio è stata ed è quella di puntare alla realizzazione di aree 'eco-eco', cioè ecologicamente ed economicamente sostenibili. E' in questo ambito che ha affrontato prioritariamente i temi dell'energia e della logistica e che ha iniziato l'esperienza del broker. "Non avendo al nostro interno competenze specifiche in tema di logistica - prosegue Casagrande - ci siamo rapportati con ITL (Istituto per i Trasporti e la Logistica, fondazione creata dalla Regione Emilia-Romagna e da alcune province) e insieme abbiamo iniziato a lavorare con l'obiettivo d'individuare possibili cooperazioni in tema di logistica tra imprese già insediate in aree produttive realizzate dal CAP e di focalizzare criteri logistici per supportare la scelta delle aziende che s'insiederanno in aree industriale nuove, al fine di favorire la cooperazione tra le stesse con l'obiettivo di ridurre i flussi in entrata e in uscita dalle aree stesse". Il broker, che dopo una fase di studio e di simulazione è diventato operativo dal 5 maggio scorso, funziona in questo modo: presso il CAP opera Luca Ragazzi che quotidianamente raccoglie le esigenze di carico delle aziende; si avvale di strumenti informatici appositamente studiati, con la collaborazione del professor Bonfatti, e, sulla base delle razionalizzazioni che scaturiscono dalla elaborazione dei dati, formula gli ordini ai fornitori logistici e organizza i loro spostamenti. Le aziende inoltre mettono reciprocamente a disposizione i mezzi delle loro flotte. I risultati delle simulazioni sono stati molto confortanti, nell'ordine di una diminuzione di costi dal 15% al 25%, e ora si attendono i dati reali che comunque avranno una loro significatività fra qualche mese, dopo la fase iniziale di rodaggio.