

Audizione di UNIPORT

- Unione Nazionale Imprese Portuali –

dinanzi all'8^a Commissione del Senato della Repubblica - Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica - nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'utilizzo delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale nella pianificazione, nella costruzione e nel monitoraggio delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e logistiche

25 gennaio 2024

Presentazione di UNIPORT

UNIPORT- Unione Nazionale Imprese Portuali – è l'Associazione che aggrega e rappresenta aziende che svolgono nei porti italiani, in regime di autorizzazione ex art. 16 della legge n. 84 del 1994 e s.m. e i. o di concessione ex art. 18 della medesima legge, operazioni portuali (carico, scarico, deposito e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale), attività accessorie e complementari a quelle operazioni, altri servizi portuali, gestione di terminal per i traffici crocieristici e passeggeri. Aziende aderenti a UNIPORT operano tanto nei maggiori scali marittimi nazionali quanto in porti medio-piccoli; sono distribuite su tutti i versanti del territorio costiero, tanto a nord quanto a sud, ed a servizio di tutti i segmenti e tipologie di traffico portuale, dai contenitori ai Ro-Ro, dalle rinfuse ai carichi c.d. eccezionali; linee nazionali, di short sea shipping e traffici oceanici nonché (come detto) traffici passeggeri, crocieristi in particolare. Tra i nostri associati annoveriamo infatti stazioni marittime di primario livello ma anche imprese medio piccole e i maggiori terminal containers; in particolare il maggior terminal di transhipment (MCT di Gioia Tauro) ma anche grandi terminali a servizio di flussi merceologici a prevalente destinazione/provenienza aree a terra nazionali ed extra nazionali. Solo esemplificativamente si possono citare i terminal di Livorno, Napoli e Trieste.

In sintesi, la compagine associativa di UNIPORT è un'efficace spaccato della portualità nazionale, composta infatti da molti porti diversi tra loro per dimensioni, volumi e tipologie di traffici prevalenti. L'insieme delle imprese aderenti alla nostra associazione occupano direttamente circa 4000 lavoratori dipendenti, ma attivano un'occupazione ben maggiore in considerazione della domanda di lavoro portuale temporaneo e per altri servizi (es. manutenzioni, altre attività tecniche, ecc.) generata; producono un fatturato complessivamente di circa 640 milioni di cui oltre 400 milioni di fatturato specificamente riferito ad operazioni portuali e attività complementari e accessorie a quelle; sono state in grado anche nei più difficili periodi (vedasi tutta la fase dell'emergenza COVID) di garantire il servizio a favore del Paese; ha investito ed investe considerevoli risorse al fine di salvaguardare e migliorare la capacità competitiva dei porti, snodi centrali del sistema logistico dell'Italia e del versante mediterraneo europeo.

UNIPORT è parte stipulante, in rappresentanza delle imprese aderenti, del CCNL dei lavoratori dei porti; è aderente a Conftrasporto, confederazione di Confcommercio, ovvero a pieno titolo all'interno di una rete di relazioni e di una rappresentanza di associazioni di operatori di tutte le modalità di trasporto (da quella stradale alla ferroviaria alla modalità marittima) e della logistica.

Premessa

UNIPORT ringrazia vivamente la Commissione per averla invitata a fornire in un consesso di alto livello istituzionale un contributo di pensiero.

Il tema dell'utilizzo delle tecnologie digitali, ma soprattutto quello dell'intelligenza artificiale – IA – intesa come utilizzo di quelle tecnologie da parte di “macchine” in grado di acquisire un grandissimo volume di dati, elaborarli, associare a questi le possibili alternative risposte/ azioni, scegliere la risposta/azione ottimale e (addirittura) dare corso all'azione scelta, è tema di grande attualità e complessità. Non solo sotto il profilo tecnologico – pur non banale (anzi) – ma soprattutto per le implicazioni etiche, sociali, occupazionali ed economiche che, tra l'altro, vanno ben al di là di una dimensione nazionale.

Ben evidente questa dimensione sovranazionale dall'attenzione crescente che si va manifestando a questi argomenti da parte delle grandi potenze e in consessi di dimensioni mondiali (è tema cui si prevede riserverà attenzione il G7 proprio in questa fase di Presidenza italiana) ovvero da parte dell'UE.

L'ambito di attenzione sul quale la Commissione 8^a del Senato della Repubblica accentra la sua attenzione con l'indagine conoscitiva in argomento - l'utilizzo delle tecnologie digitali e dell'IA nella pianificazione, costruzione e monitoraggio delle infrastrutture – non pare avere rilievo per i profili più problematici (in particolare quelli etici) sopra indicati; solo in misura marginale pare incidere su aspetti sociali, anzi come si può evincere da quanto esposto in prosieguo maggiori si ritengono i vantaggi rispetto alle problematiche, e addirittura potrebbero emergere benefici dal punto di vista occupazionale, seppure non a brevissimo termine.

Tecnologie digitali, intelligenza artificiale e infrastrutture portuali

Sulla base delle premesse esposte, la scrivente associazione rappresenta alla Commissione una valutazione positiva riguardo l'utilizzo delle tecnologie digitali e dell'IA per le attività oggetto dell'indagine conoscitiva.

Il primo elemento che va preso in considerazione per compiutamente apprezzare questo giudizio è la natura complessa dei porti: infrastrutture "nodali" di una rete logistica intermodale, ovvero punto di convergenza e compresenza di infrastrutture stradali e ferroviarie oltreché esso stesso (il porto) insieme di infrastrutture marittime di utilità generale del porto – si pensi alle opere di segnalamento piuttosto che a quelle di difesa dal mare (dighe foranee, moli di protezione, simili) – oltreché terminal affidati in concessione e gestiti da operatori (imprese private).

Riteniamo quindi evidente come nella fase della pianificazione dell'infrastruttura portuale, per la quale hanno rilievo fattori macroeconomici, geostrategici, naturalistici, micro e macro ambientali (correnti, venti, tipologia dei fondali e dei terreni di cui si prevede l'utilizzazione a finalità portuali e logistiche, ecc.) – anche con una logica predittiva e comparativa (attenzione e valutazione di analoghi e contemporanei progetti e pianificazione di realtà portuali prossime o comunque potenzialmente concorrenti, valutazioni di soluzioni alternative, di impatti sulle comunità locali ed alto) - in aggiunta a elementi tecnico ingegneristici, anch'essi considerando le possibili evoluzioni di mezzi (in primo luogo le navi) e attrezzature funzionali a imbarco/sbarco/movimentazione delle merci, il numero delle variabili che entrano in considerazione sono tali e tante che l'utilizzo delle tecnologie digitali e l'IA costituisce un formidabile ausilio per il decisore pubblico. Non certo perché la tecnologia si sostituisca alle responsabilità e ai compiti di quel decisore, bensì per consentire a questo di meglio orientarsi per individuare una scala di priorità, e potrà altresì offrire al potenziale operatore privato (che comunque si fa carico di investimenti, onerosissimi, in sovrastrutture e attrezzature), più solidi elementi di valutazione della redditività potenziale degli investimenti facilitandone in definitiva l'azione in una sinergia pubblico-privato che genera benefici occupazionali e sociali.

Non molto minori sono le variabili che entrano in gioco nel monitoraggio delle infrastrutture portuali che, proprio per essere infrastrutture nodali a servizio di aree vaste e interdipendenti con le infrastrutture terrestri che interconnettono il porto al suo bacino di riferimento, devono anche tenere in conto degli esiti del monitoraggio dello stato di quelle infrastrutture lineari terrestri, anche al fine di interventi e programmi manutentivi tali da consentire la continuità delle attività operative in porto e sulla rete che si innesta nel porto.

Addirittura può sostenersi come le tecnologie digitali, per la capacità di rapida ed efficace gestione di grandi volumi di dati, e l'IA, intesa come strumento per individuare tra le diverse possibili la soluzione ottimale relativa al caso specifico, siano addirittura utili in fase di monitoraggio – logicamente funzionale e preordinato alla conservazione in efficienza del bene monitorato - anche in funzione della sicurezza degli operatori e degli utilizzatori dell'infrastruttura medesima. Tanto più in una realtà complessa come quella nazionale caratterizzata da un numero di siti portuali ben maggiore di quelli dei principali competitors a livello europeo e mediterraneo (salvo forse il caso della Grecia) e da una lunga sottovalutazione dell'esigenza di manutenzione delle infrastrutture.

Per quanto riguarda l'impatto delle tecnologie digitali e dell'IA sull'occupazione (uno dei timori più avvertiti) tanto sotto il profilo quantitativo quanto qualitativo, se ci limitiamo esclusivamente al settore di attività oggetto di indagine della Commissione - pianificazione, costruzione e monitoraggio delle infrastrutture, e per quel che ci riguarda in particolare alle infrastrutture portuali – pur non essendo UNIPORT rappresentanza di tecnici, ragionevolmente ritiene che, tecnologie che supportano professionalità tecniche qualificate e di livello tanto più se la tecnologia (come detto) è finalizzata a “fare di più e fare meglio”, non dovrebbe generare effetti negativi quantitativi ma piuttosto aggiungere vantaggi qualitativi (competenze più elevate, migliore qualità del lavoro e della vita) e, nel medio periodo probabilmente avere effetti benefici anche sul piano quantitativo

Ruolo del pubblico e del privato

In un contesto quale quello nazionale, nel quale il bene porto è per sua natura demaniale (quindi pubblico) e nel quale soggetti privati (terminalisti o altri concessionari) gestiscono e hanno la responsabilità e l'onere, in via ordinaria o largamente prevalente, della sola manutenzione ordinaria della porzione di porto a loro affidata, che è ovunque (o quasi) solo una parte minoritaria delle opere marittime costituenti il porto (e mai opere essenziali e più esposte all'usura quali, in particolare, le opere foranee e di difesa), è ben evidente che il compito di sviluppare tecnologie digitali e strumenti di IA funzionali alle attività di pianificazione, costruzione e monitoraggio delle infrastrutture portuali sinergicamente tali da interfacciarsi ed integrarsi con analoghi strumenti/sistemi funzionali alle altre infrastrutture (stradali, autostradali, ferroviarie e logistiche), è logicamente compito dell'Autorità di Sistema Portuale che amministra il singolo porto.

Meglio, anche in funzione della creazione di un "campo di gioco livellato" (pari condizioni di competitività) tra operatori dei diversi porti nazionali, sembrerebbe opportuno che con il concorso di risorse di tutte le AdSP le stesse si dotassero di una comune tecnologia digitale tale da consentire anche il necessario interfaccia con i diversi operatori i quali potrebbero far affluire al sistema digitale utili informazioni (non sensibili sotto il profilo commerciale ed operativo).

Ad oggi invero risulta che alcune AdSP stanno avviando progetti o esperienze concrete di monitoraggio delle infrastrutture del loro porto con tecnologie digitali, droni, simili. Il tutto, per quel che consta come frutto di iniziative singole non sinergiche o omogenee.

Le risorse necessarie allo scopo potrebbero essere (una quota) di quelle previste dall'art. 18-bis della legge 84 del 1994 annualmente assegnate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle singole AdSP.

Senza alcun onere aggiuntivo per le finanze pubbliche, facendo leva sui compiti di indirizzo sulle AdSP attribuiti dall'ordinamento al MIT, questi potrebbe destinare a ciascuna Autorità una quota di quelle risorse (anche distribuita su più annualità) al fine di mettere a punto e realizzare un programma di digitalizzazione e acquisizione di software e hardware funzionale alla pianificazione, costruzione e monitoraggio delle infrastrutture portuali.