



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'UTILIZZO DELLE
TECNOLOGIE DIGITALI E DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE
NELLA PIANIFICAZIONE, NELLA COSTRUZIONE E NEL
MONITORAGGIO DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI,
AUTOSTRADALI, FERROVIARIE, PORTUALI E
AEROPORTUALI E LOGISTICHE

63^a seduta: martedì 10 ottobre 2023

Presidenza del presidente FAZZONE,
indi del vice presidente ROSA

INDICE**Audizione di rappresentanti di Anitec Assinform, Assiterminal
e Federazione italiana autotrasportatori (FIAP)**

| | | | |
|----------------------|-----------|---------------|----------------|
| PRESIDENTE: | | | |
| - FAZZONE | Pag. 3, 9 | DESSÌ | Pag. 9, 12, 13 |
| - ROSA | 13, 18 | FAINA | 3, 8 |
| BASSO (PD-IDP) | 7, 12, 17 | * PERON | 13, 17 |
| PETRUCCI (Fdl) | 13, 16 | | |

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori

Sigle dei Gruppi parlamentari: Azione-Italia Viva-RenewEurope: Az-IV-RE; Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE; Cd'I-NM (UDC-CI-Nci-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-Patt, Campobase, Sud Chiama Nord): Aut (SVP-Patt, Cb, SCN); Misto: Misto; Misto-ALLENZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per Anitec Assinform, Eleonora Faina, direttore generale, accompagnata da Ettore Russo, policy advisor; per Assiterminal, Renato Dessì, Contship Italia group chief information officer e per la Federazione italiana autotrasportatori (FIAP), Alessandro Peron, segretario generale.

Presidenza del presidente FAZZONE

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web* e satellitare del Senato della Repubblica, e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è adottata per il prosieguo dei nostri lavori.

Avverto inoltre che, previa autorizzazione del Presidente del Senato, la pubblicità della seduta odierna è assicurata anche attraverso il resoconto stenografico.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti di Anitec Assinform, Assiterminal e Federazione italiana autotrasportatori (FIAP)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sull'utilizzo delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale nella pianificazione, nella costruzione e nel monitoraggio delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali e logistiche.

La seduta odierna prevede l'audizione della dottoressa Eleonora Faina, direttore generale di Anitec Assinform, accompagnata dal dottor Ettore Russo, *policy advisor*; per Assiterminal, Renato Dessì, Contship Italia group chief information officer e per la Federazione italiana autotrasportatori (FIAP), Alessandro Peron, segretario generale.

Cedo subito la parola alla dottoressa Faina.

FAINA. Signor Presidente, onorevoli senatori, vi ringrazio per la disponibilità e per l'invito. Anitec Assinform rappresenta le imprese ICT

che operano in Italia, costituendo di fatto il 70-80 per cento del mercato digitale italiano. Abbiamo una rappresentanza che va dalle imprese italiane a quelle estere basate nel nostro Paese. Ci siamo occupati e ci occupiamo oramai da tempo di intelligenza artificiale e di tecnologie digitali. Da cinquantatré anni, pubblichiamo due volte l'anno un rapporto sul mercato digitale, quindi sul peso del settore digitale nel mercato italiano. Quest'anno tale mercato si avvicina agli 80 miliardi di euro di valore e cresce regolarmente anno dopo anno: il tasso di quest'anno è stato del 2,4 per cento, mentre l'anno precedente viaggiava ampiamente sopra la crescita del PIL; ci aspettiamo che nel 2026 si arrivi a 90 miliardi di valore. Si tratta quindi di un settore che cresce enormemente, anche se se ne parla forse un po' poco rispetto a quanto si fa con altri comparti.

Ci occupiamo delle tecnologie digitali e di intelligenza artificiale applicate ai diversi settori produttivi e ai diversi comparti. In questo caso abbiamo fatto un *focus* per l'audizione odierna, ma in realtà le nostre aziende stanno già lavorando da tempo sul ruolo dell'intelligenza artificiale e del digitale per le infrastrutture di trasporto e per l'infrastrutturazione del Paese in generale. Il punto di partenza è che oramai non c'è nessun settore che possa operare senza occuparsi di digitale, quindi anche comparti che appartengono alla manifattura più tradizionale o a settori più invasivi da un punto di vista del proprio peso specifico, sia in termini di fatturato che di tipologie di materiali, devono guardare al digitale per poter agire sia nell'interesse pubblico che nell'interesse privato, ma soprattutto nell'interesse di cittadini e consumatori.

Se guardiamo al ruolo del digitale oggi per le infrastrutture di trasporto, emerge con primissima forza l'importanza per l'interesse pubblico: l'obiettivo della digitalizzazione è agire sulla sicurezza delle infrastrutture, avere maggiore consapevolezza dello stato di sicurezza delle nostre infrastrutture viarie e di trasporto marittimo, su strada e su ferro. L'obiettivo principale è quello di coniugare le due transizioni, quella digitale e quella ecologico-sostenibile, e in questo caso le infrastrutture digitali ci consentono di abilitare un controllo maggiore per esempio dei consumi, ci consentono di verificare al meglio la tenuta di queste infrastrutture e quindi anche l'utilizzo di materiali che siano più sostenibili e capaci di avere un maggior ritorno in termini di riduzione delle emissioni climalteranti e di emissioni in atmosfera.

C'è anche un tema di economicità della gestione. Siccome gran parte delle nostre reti viarie, se togliamo gli affidamenti in concessione autostradale, sono affidate al pubblico, sia a livello di ANAS che a livello di Comuni, Province e realtà territoriali regionali, avere una maggiore consapevolezza di quali sono le qualità delle infrastrutture quando è il momento di intervenire e poterle gestire ci consente di ridurre e di programmare al meglio la spesa per una gestione più efficace della risorsa economica, che mi sembra un obiettivo condiviso.

Vi è poi un tema d'impatto della qualità delle infrastrutture, e questo è un discorso che ovviamente avrete sentito da tantissimi altri operatori. Mi riferisco all'impatto nella gestione di infrastrutture e quindi quanto su

queste infrastrutture ci siano dati sicuri sulla manutenzione e sugli operatori che le usano. Quanto alla riduzione dei tempi, nei trasporti e nella logistica sappiamo che l'Italia ha un ritardo rispetto ai grandi *player* internazionali: penso al porto di Rotterdam e al porto di Anversa, se guardiamo alle infrastrutture portuali, ma pensiamo anche in generale alla difficoltà per il trasporto su gomma di riuscire ad arrivare oltre confine in tempi più che accessibili. Sapere quant'è il flusso di traffico quando ci sono per esempio interruzioni nella gestione o banalmente avere contezza di quali sono in questo momento le disponibilità dei rifornimenti, la presenza di altri operatori sulla strada o sulla rete, ci consente di avere una programmazione anche delle reti logistiche più adeguata e più coerente con i fabbisogni dei tempi delle imprese.

Ovviamente c'è un tema di riduzione degli incidenti. Avere dei dati sulla disponibilità della rete stradale o ferroviaria, senza citare casi di eventi recenti, ci consente anche di avere, tramite la digitalizzazione e attraverso le infrastrutture tecnologiche, una maggiore sicurezza delle nostre strade e conseguentemente una maggiore conoscenza per la riduzione dei numeri degli incidenti.

Quello che cerchiamo di sottolineare, sempre dal lato privato, è che avere contezza del mercato digitale e quindi sapere cos'è il valore dei dati consente di abilitare anche servizi nuovi per il trasporto e per la gestione delle infrastrutture. È un mercato a due versanti: non è solamente quello che può fare il digitale per altri operatori o per altre *industry*, ma è anche un problema di cosa un comparto digitale, vivace, dinamico e ricco, applicato a settori che sono i più eterogenei, può consentire alle imprese del mondo non solo IT, ma anche del trasporto, per sviluppare servizi ulteriori sia ai consumatori che alle imprese. Pensiamo per esempio a tutto quello che può essere, grazie a un'integrazione dei dati, la disponibilità di servizi ulteriori sui rifornimenti o su servizi collegati al mondo turistico; pensiamo a quello che si può obiettivamente offrire quando si ha una maggiore conoscenza dello stato delle infrastrutture e dei servizi che vi viaggiano.

Tutto questo ha una ricaduta positiva sui consumatori e sui cittadini in generale, se pensiamo all'affidabilità dell'infrastruttura e alla capacità di offrire contenuti e servizi che siano sempre più customizzati sulla base dei bisogni dei singoli turisti o cittadini. Noi crediamo che tutti questi benefici si portino dietro un elemento importante d'investimento da parte delle imprese, ma anche di consapevolezza diversa rispetto alle politiche pubbliche che possono essere adottate per abilitare la digitalizzazione di questo settore. La prima cosa è agire sull'interoperabilità: i sistemi non possono essere chiusi e i dati devono essere interoperabili, soprattutto se vengono da fonti diverse, il che vuol dire fondamentalmente che sono collezionati in maniera diversa e questo rende più difficile per i sistemi inter-operare e parlare tra di loro. Questo è uno dei primi limiti che vediamo ad esempio in tutto quello che è l'*Internet of Things* o in generale il mondo dell'interconnessione.

Ovviamente, maggiore è la mole dei dati e più c'è bisogno di *cloud*, cosa di cui in questo momento si parla molto, soprattutto lato PSN, ma c'è un bisogno diffuso di avere *cloud* non solo nel campo più tradizionale ma soprattutto in quello *edge*, quindi quello più prossimo a dove vengono collezionati e trattati questi dati. Ciò peraltro si porta dietro anche un tema di sicurezza del dato. Quando parliamo di infrastrutture di trasporto facciamo riferimento a infrastrutture critiche per definizione, dove c'è possibilità nell'ambito dei perimetri di cybersicurezza di mettere a repentaglio anche la sicurezza collettiva. È evidente che avere un *cloud* di qualità, una collezione dati di qualità e un intervento sulla rete di infrastrutturazione importante in tema di *cybersecurity* ci mette non solo nelle condizioni di fare investimenti affidabili e di fornire servizi affidabili, ma soprattutto di proteggere i dati delle persone e degli operatori, che è un interesse ovviamente generale per tutta la collettività.

Non dirò nulla di nuovo se aggiungo che gli investimenti nel 5G sono fondamentali, perché più la rete è capace di gestire dati in quantità importante, più si abbassa il tempo nel trasferimento di questi dati e più le informazioni sono sicure, certe e disponibili al momento in cui servono.

Un altro tema su cui stiamo lavorando molto con le nostre aziende sono le applicazioni *digital twin*, cioè le realtà virtuali che sono dei gemelli del mondo fisico. Questo è un elemento che rileva e che viene applicato probabilmente troppo poco ad esempio nei casi di disastri naturali, quando dobbiamo fare prevenzione del territorio. Pensiamo al caso di Ischia o a tantissimi casi come le alluvioni in Emilia-Romagna: avere la disponibilità di conoscere cosa succede virtualmente a un'infrastruttura prima che un fatto accada, quindi avere una sorta di fotografia in tempo reale di un'infrastruttura fisica su cui agire, ci consente anche di intervenire nel caso bisogna mettere in atto misure di precauzione e prevenzione rispetto ai disastri naturali.

Questi sono tutti elementi che lasceremo nella memoria che depositeremo in Commissione.

L'attenzione alla digitalizzazione è ancora più importante se guardiamo anche all'intelligenza artificiale come a uno degli abilitatori fondamentali della transizione digitale di questo Paese. Il mercato dell'intelligenza artificiale, nell'ambito di quei miliardi di cui parlavo all'inizio, ha una crescita esponenziale: viaggiamo intorno al più 28 per cento annuo ed è un mercato in continua espansione, che arriverà probabilmente a più di 1,2 miliardi nel 2026. Stiamo quindi parlando di un mercato che, seppur cresce molto meno di quanto accade probabilmente nel resto del mondo, sicuramente cresce più di tutte le altre tecnologie digitali. Adesso siamo intorno ai 500 milioni, quindi in pochi anni c'è stato un balzo sicuramente molto importante.

L'AI è alla base di tantissime altre tecnologie e applicazioni (penso al metaverso ma anche al *digital twin*); senza l'intelligenza artificiale si può fare molto poco oggi rispetto a quello che si faceva prima, ma si può fare molto di più rispetto a quello che stiamo facendo adesso. Nel caso di utilizzo dell'intelligenza artificiale, che è un sistema di allenamento

(alleniamo dati per avere informazioni nuove che autoapprendono e ci danno informazioni aggiuntive rispetto alla sola e mera collezione di dati, anche se lo facciamo con i *big data*), c'è la capacità di agire sulla predittività; questo appartiene anche al mondo della manifattura: quando parliamo di 4.0, spesso parliamo di manutenzione predittiva delle macchine. Di fatto, è la stessa cosa che si può fare con le infrastrutture di trasporto e in generale per tutto il sistema di reti. C'è un tema di ottimizzazione dei flussi, perché l'intelligenza artificiale ci consente ad esempio di predire, di sapere prima, quanto traffico ci sarà su un'arteria o quanto immaginiamo sarà la domanda di trasporto in un determinato picco dell'anno, e quindi di poter modulare conseguentemente una serie di servizi alla collettività.

Ho parlato di *digital twin*: avere un *digital twin* che si basa su tecnologie di intelligenza artificiale ci consente di simulare il più possibile i comportamenti delle infrastrutture sottoposte a determinati tipi di stress. Questo solo per dare un quadro di quello che si può fare, in maniera sintetica e non certamente esaustiva. Credo che ci siano un paio di messaggi fondamentali: qualsiasi provvedimento oggi tocchi gli ambiti infrastrutturali – noi stiamo dialogando anche con grandi *player* del mondo delle infrastrutture – deve guardare al digitale come un prezioso alleato. Spesso si è parlato del BIM (*Building Information Modeling*) – penso che anche in questa Commissione se ne sia parlato parecchio – ed è solo un pezzo di quello che si può fare con il mondo digitale; direi che forse è il pezzo più antico rispetto alle innovazioni ovviamente importanti. Quindi, oggi qualsiasi decreto o qualsiasi provvedimento dovrebbe guardare al digitale come uno strumento, anche in un periodo di risorse scarse a livello economico, per ridurre l'impiego di risorse pubbliche e cercare di incentivare invece il coinvolgimento del privato.

L'altra considerazione è che il digitale in questo momento è considerato un settore un po' a parte. Si parla molto di etica e di intelligenza artificiale con un'accezione legata al mondo dei diritti, ma poco si parla delle opportunità che può dare a un sistema produttivo che ha bisogno di fare un salto importante sull'innovazione e ha bisogno di farlo anche nei settori che tradizionalmente innovano tantissimo all'estero: nel caso delle infrastrutture, si tratta delle grandi aziende, *general contractor* che sono fortissimi quando escono dal nostro Paese e sono un'eccellenza. In Italia la gestione di alcune infrastrutture può essere mitigata in termini di rischi e renderla più coerente anche con una domanda crescente di servizi che viene sia dalle imprese che dal cittadino.

L'auspicio è che, da oggi in avanti, si riesca a fare un lavoro importante per inserire la parola « digitale » e un po' le soluzioni che noi offriamo all'interno dei tanti provvedimenti che questo Parlamento e questo Governo vorranno adottare.

BASSO (*PD-IDP*). Signor Presidente, vorrei porre rapidamente due domande.

La prima è la seguente: fra tutte le *policy* che in questo momento potrebbero essere adottate, lei, dottoressa Faina, quale ritiene potrebbe essere la più urgente e che avrebbe la possibilità di essere realizzata in maniera più veloce per dare un'accelerazione in questo settore e in particolare in quello dei trasporti?

La seconda domanda: avete mai fatto o è possibile fare una valutazione dell'impatto che ogni euro potrebbe avere sulla riduzione del traffico utilizzando infrastrutture tecnologiche come quelle di cui lei ci ha parlato, ossia *digital twin*, intelligenza artificiale e predizione del traffico, rispetto all'equivalente su un'infrastruttura fisica? Vorrei capire qual è il livello di investimento che, dedicato all'ottimizzazione dei flussi di traffico, potrebbe ridurre l'impatto anche dal punto di vista dell'inquinamento. Proprio in questi giorni abbiamo in discussione un decreto-legge che riguarda una direttiva europea che impone misure al nostro Paese per il superamento dei limiti del PM10 e di altri inquinanti. Vorrei capire quanto, a parità di investimento nel digitale, si potrebbe andare a ridurre rispetto alla costruzione di nuovi assi viari.

FAINA. Innanzitutto la ringrazio per la domanda, senatore Basso.

Per quanto riguarda l'ultimo quesito, non abbiamo dei dati al riguardo, però è uno stimolo a fare nuovi studi; l'anno prossimo aggiungeremo agli studi previsti anche una valutazione sull'impatto; al momento non abbiamo una correlazione da poterle dare. Ovviamente l'auspicio è che sia alta, ma in realtà credo che sia poi un problema di programmazione.

Soffermandomi sulla prima domanda, abbiamo fatto due ragionamenti e uno di essi concerne il codice dei contratti pubblici, cioè lo strumento dell'acquisto fondamentalmente nella pubblica amministrazione: il digitale è intervenuto moltissimo quando si parla del mondo dei servizi, cioè nell'acquisto di beni e servizi, mentre è intervenuto un po' meno nella fase di programmazione, nella costruzione dei progetti esecutivi e quindi nella revisione di tutta l'attività di acquisto. Ci tengo a dire questo perché è un punto importante: le tecnologie corrono molto più velocemente dei tempi di esecuzione delle opere, che siano pubbliche, in *project financing* o in partenariato pubblico privato (PPP).

Il tema è che oggi, nel momento in cui faccio un appalto con una soluzione di AI, nel 90 per cento dei casi lo chiuderò fra dieci anni, includendo i ricorsi, per cui tutto quello che ho programmato con quella soluzione tecnologica potrebbe non essere più adeguato. Quindi c'è un tema di allineamento temporale o di trovare delle soluzioni a livello normativo che ci consentano non dico di aggiornare, ma sicuramente di tener conto di questa variabile importante. Quanto digitale si mette dentro è un elemento che, secondo me, anche quando si vanno a costruire i criteri qualitativi nei bandi pubblici, deve essere qualificante. Magari il contratto verrà chiuso fra cinque anni, in più c'è il ricorso e poi sono previsti altri cinque anni di esecuzione. Potrei fare l'esempio del ponte sullo Stretto, se volete. Oggi posso provare a programmare con il digitale attuale

quello che si avrà fra dieci anni, ma probabilmente fra dieci anni avrò tutt'altra tecnologia. Capire come la tecnologia si inserisce in procedure amministrative che hanno dei tempi molto lunghi è un punto di riflessione rispetto al quale non ho oggettivamente una risposta, ma pongo il tema all'attenzione del legislatore.

Per quanto riguarda gli strumenti di programmazione, i Ministeri, il CIPE, i piani come il PNRR e tutti gli altri strumenti di programmazione devono definire quali sono gli strumenti programmatici per Ferrovie dello Stato, per ANAS e così via. Già in quel momento porre attenzione alle soluzioni digitali, ancorché senza fare una scelta tecnologica (non ci innamoriamo dell'intelligenza artificiale per forza, ma dell'atteggiamento e della filosofia che porta con sé il digitale), vuol dire consentire alle imprese di avviare un dialogo e di trovare delle soluzioni che siano le migliori rispetto al tipo di infrastruttura, alla durata dell'infrastruttura in termini di ciclo di vita, e soprattutto di avere delle informazioni che consentano di abilitare servizi.

Se dovessi mettere mano, probabilmente lo farei sul codice degli appalti, ancorché è un argomento chiuso, perché questa filosofia non è stata del tutto assorbita.

PRESIDENTE. Vi ringraziamo nuovamente per la disponibilità.

L'ordine del giorno reca altresì, per Assiterminal, l'audizione dell'ingegner Renato Dessì, a cui do il benvenuto e a cui cedo subito la parola.

DESSÌ. Signor Presidente, mi chiamo Renato Dessì, sono il direttore AIT di Contship e rappresento oggi Assiterminal, l'associazione dei terminalisti. Sono un ingegnere informatico e mi soffermerò sull'impatto che l'intelligenza artificiale e la quarta rivoluzione industriale avranno sul mondo della logistica dei trasporti.

Inizierò con una digressione su quello che è successo in passato nelle precedenti rivoluzioni industriali, per capire che cosa possiamo aspettarci e quali saranno i potenziali impatti che dovremo affrontare. Nello spiegarvelo, farò un'analogia tra le innovazioni tecnologiche e quello che è similamente rappresentato dal corpo umano. Partiamo dalla prima delle rivoluzioni industriali, quella che ha avuto luogo alla fine del Settecento e che è stata contraddistinta dalla meccanizzazione, che ha sostituito i muscoli di animali e di persone con la macchina a vapore.

Passano circa cento anni e abbiamo un altro elemento caratterizzante, che è l'elettrificazione: viene capito come generare energia elettrica lontano dal punto in cui l'energia viene utilizzata. Questo, seguendo ancora l'analogia con il corpo umano, è analogo a quello che avviene per l'apparato circolatorio, dove il nutrimento delle cellule avviene remotamente. Si è trattato di un grosso sconvolgimento, perché come conseguenza dell'elettrificazione è stato possibile creare le catene di montaggio, le linee produttive. Immaginate cosa ha significato dal punto di vista sociale: l'urbanizzazione, l'abbandono delle campagne e quindi sconvolgimenti sociali decisamente importanti.

Trascorrono altri cento anni e c'è la terza rivoluzione industriale, questa volta focalizzata sull'informazione – in questo caso l'analogia anatomica riguarda l'apparato neurale, con piccole informazioni che costantemente scorrono nel nostro corpo – il che, dal punto di vista tecnologico, ha significato che l'elettronica e l'informatica sono entrate a far parte della nostra quotidianità. Cinquant'anni fa c'erano interi piani di aziende con dattilografi che scrivevano a macchina e facevano i calcoli per produrre delle fatture. Adesso c'è il computer.

Arriviamo ai tempi attuali. L'elemento caratterizzante di quella che ormai è riconosciuta essere una quarta rivoluzione industriale, al di là di quello che potrebbe apparire, non è l'intelligenza artificiale ma sono i dati, l'enorme quantità di dati. Le più importanti società americane fanno il loro *business* esclusivamente con i dati. Sui dati si usano tutta una serie di algoritmi che fanno parte di quello che adesso viene riconosciuto come intelligenza artificiale e la certificazione dei dati come *blockchain*. Continuando e finendo la nostra analogia, abbiamo il cervello, che raccoglie tutta una serie di informazioni dal corpo, le elabora e prende decisioni.

Ho fatto questa premessa per arrivare a dire che saremo obbligati ad adattarci a questa rivoluzione, non avremo scelte; possiamo provare a pensare cosa significherebbe, per un apparato produttivo attuale, tornare a trecento anni fa con la macchina a vapore: capiamo benissimo che è impensabile; ma lo sarebbe anche tornare a cinquant'anni fa, con l'uso della macchina da scrivere. Il cambiamento accadrà necessariamente anche con questa quarta rivoluzione industriale. Andiamo quindi ad esaminare come siamo messi dal punto di vista delle aziende terminalistiche.

La strada da intraprendere è complessa. Le aziende del mondo della logistica delle merci sono molto eterogenee, quindi stiamo parlando di aziende strutturate, ma anche aziende minuscole – pensiamo al proprietario di un camion – veramente ridotte all'osso. Quindi abbiamo operatori che sono completamente privi di sistemi informativi ed operatori che hanno dei sistemi informativi evoluti, ma la strada da percorrere, che è complessa, va fatta inevitabilmente.

A tale proposito ho contraddistinto tre tappe importanti. La prima è sicuramente l'interconnessione di operatori pubblici e privati, perché ad oggi siamo ancora sommersi dalla carta. Se voi entrate in un *terminal*, troverete tanta, tantissima carta.

La fase successiva è quella dell'efficientamento intra-aziendale. Ciascuna delle aziende del settore dovrà efficientarsi, perché dovrà mettere in atto tutta una serie di operazioni legate agli aspetti tecnologici di cui stavamo parlando.

L'ultima, che però è la più importante, è l'efficientamento sistemico. Efficientare la catena logistica vuol dire efficientare il Paese non solo dal punto di vista delle aziende verticali del mondo della logistica, ma soprattutto perché attraverso la catena logistica passano tutti i beni intermedi e tutti i beni rivolti al consumatore finale. Quindi efficientare la catena logistica vuol dire efficientare i costi economici e i costi ambientali della catena stessa.

Con una foto vi spiego cosa dovremmo fare. Come potete vedere nell'immagine che vi sto mostrando, sulla sinistra c'è una nave: ultimamente nel porto di La Spezia è arrivata una nave che ha 24.000 *container*; noi a livello di capacità produttiva riusciamo a gestire fino a 2.000-3.000 *container* al giorno, il che vuol dire movimentarli, scaricarli, posizionarli in un piazzale lungo diverse centinaia di metri. Al centro di questo modello c'è l'uomo, con tutti i suoi limiti. Immaginiamo una persona in una *control room* da gestire: anziché sei schermi, possiamo fornirgliene dodici o anche ventiquattro, ma come fa a decidere dove è meglio mettere il singolo *container* che viene sbarcato dalla nave? Lo dovrebbe fare sulla base di dove dovrà andare (se so che un *container* è destinato a Milano, è opportuno che lo metta insieme agli altri destinati a Milano); ma c'è anche il fattore tempo: quando ci sarà il primo treno che va verso Milano? C'è una complessità che, ad oggi, non è materialmente gestibile dall'uomo. In questo l'intelligenza artificiale ci aiuterà.

Ho portato alcuni spunti ed è importante il titolo: le opportunità da cogliere. Infatti noi le abbiamo identificate, ma di nuovo torniamo al concetto del sistema-Paese: noi le abbiamo identificate, ma tutto il mondo andrà in questa direzione, quindi arrivare per primi o arrivare per ultimi farà la differenza.

Il primo elemento da portare all'attenzione è l'ottimizzazione dell'area di stoccaggio terminale: è proprio l'esempio che stavo facendo. L'intelligenza artificiale deve essere in grado di determinare che è meglio mettere un *container* in un luogo del *terminal* piuttosto che in un altro. Metterlo sotto una catasta vuol dire che, nel momento in cui arriva il camion, per poterlo prendere devo sciogliere la catasta, prendere il *container*, metterlo sul camion e ricreare la catasta. Immaginate cosa vuol dire questo in termini di CO₂: le gru che movimentano questi *container* consumano tantissima energia e bisogna evitare l'inefficienza.

Il secondo punto è l'ottimizzazione in campo logistico. Faccio un esempio banale: oggi abbiamo dei treni che viaggiano pieni all'andata e magari al ritorno sono semivuoti; se riesco a fare dei conti in modo tale che il treno sia sempre pieno sia all'andata che al ritorno, sarebbe come avere un'auto collettiva per spostarci da una città all'altra.

Il terzo punto è l'ottimizzazione della comunicazione. Facevo prima l'esempio dei piccoli padroncini: i piccoli padroncini adesso comunicano via *e-mail* e presumibilmente continueranno a farlo, perché non possiamo certo pretendere che si dotino di sistemi informativi evoluti, in quanto economicamente non è sostenibile. Ecco la *generative AI*, che sarebbe *Chat GPT* per intenderci, è l'intelligenza artificiale che simula il comportamento umano – è una branca dell'intelligenza artificiale – e potrà fare in modo di trasformare le *e-mail* direttamente in operazioni sui sistemi.

Ultimo elemento: attualmente ciascuna delle aziende di comparto spende tantissimo tempo nel *cross check* delle attività fra fornitore e cliente. Ho movimentato duecento *container*? Dall'altra parte, c'è qualcuno che controlla che ne ho movimentati duecento, e lo fanno tipicamente con degli *Excel* che vanno ad incrociare. Ecco, su questo la

blockchain offrirà la possibilità di avere un notaio digitale, che certifica la singola transazione e quindi libera questa attività dall'onere dell'intervento umano.

Concludo mostrandovi una frase, che è stata scritta proprio da *Chat GPT* e che vi invito a leggere, perché è sorprendente come sia possibile anche solo chiedere di fare una frase ad effetto per presentare l'intelligenza artificiale e leggere una frase che, dal punto di vista della lingua italiana, è strutturata in questo modo.

BASSO (*PD-IDP*). Signor Presidente, desidero rivolgere una domanda – che proporrò a tutti gli auditi – eventualmente anche chiedendo se può farci avere una risposta per iscritto in seguito, per integrare la documentazione con cui stiamo portando avanti l'indagine conoscitiva, che comunque durerà nel tempo. La domanda è: alla luce della descrizione che ci ha fatto, in un ambito molto particolare e preciso che è quello di un *terminal* portuale, quale potrebbe essere, secondo la vostra associazione di categoria e quindi anche rispetto a tutte le aziende che rappresentate, una *policy* che potrebbe accelerare e, usando le sue parole, permettere al nostro Paese, se non di arrivare primi, di arrivare insieme ai primi nella digitalizzazione di questi processi?

DESSÌ. Senatore, parlerò con l'associazione, ma posso già rispondere almeno parzialmente a questa domanda. Ci sono delle iniziative che sicuramente riguardano la pubblica amministrazione nell'ambito della comunicazione e queste devono partire al più presto possibile. Partendo proprio dai concetti, la prima *slide* è fondamentale: l'importanza di quello che andremo ad affrontare si basa sui dati. È chiaro che, se i dati sono sulla carta, non ne abbiamo e quindi dobbiamo necessariamente partire da quel punto. Questo è il primo *step*, su cui possiamo intervenire immediatamente, perché ci sono tutti i vari *step* della catena logistica che hanno bisogno di affrontare quel tema.

Ci sono poi dei fattori legati alle tecnologie abilitanti, su cui porto un paio di esempi entrambi significativi: uno può essere affrontato in maniera centralizzata e uno in maniera decentralizzata. Ad esempio, i singoli trasportatori, nel momento in cui consegnano o ritirano la merce, in qualche modo devono certificare il ritiro o la consegna della stessa. La cosa più semplice da fare è che abbiano una *app*, che deve però connettersi con tutto il mondo che la circonda. L'analogia in questo caso può essere quella con il telefono cellulare: nel momento in cui mi muovo attraverso il territorio, mi collego a varie celle. Ciò deve risultare trasparente all'autista, che ha una scolarità informatica bassa. Quindi non possiamo prescindere da ciò e, da questo punto di vista, il Paese può intraprendere delle azioni che possono facilitare questo tipo di iniziativa.

Il terzo elemento che porto riguarda invece ciò che deve essere decentralizzato. Non possiamo pretendere che ogni azienda sia uguale all'altra. Ho appena fatto vedere il *layout* del porto di La Spezia ed esso ha delle peculiarità, che in un altro porto saranno necessariamente di-

verse. Non possiamo pretendere che ci sia un investimento da parte dello Stato per un meccanismo di intelligenza artificiale che sia adatto a tutti. In questo dobbiamo invece individuare delle soluzioni, che consentano ad ogni azienda di muoversi con quella libertà che possa essere utile a loro e al loro funzionamento.

PETRUCCI (*Fdi*). Quindi, con riferimento al reperimento dei dati, non c'è anche un problema di *privacy*?

DESSÌ. Siamo fortunati sul fronte della *privacy*, perché non trattiamo dati relativi alla clientela. Provengo da realtà in cui l'elemento centrale è il cliente e l'utente e in quel caso c'è tutta una serie di problematiche relative al regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR), che in questo caso fortunatamente non abbiamo. Noi vediamo i *container* come fossero dei mattoncini Lego e, paradossalmente, possiamo anche ignorare cosa c'è dentro. Quindi il settore non ha problematiche particolari, fortunatamente, da questo punto di vista, sebbene ne abbia tante altre.

Presidenza del vice presidente ROSA

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, ringraziamo il nostro audito per la collaborazione.

Passiamo all'audizione dei rappresentanti della Federazione italiana autotrasporti professionali (FIAP), a cui diamo il benvenuto.

Cedo la parola al segretario generale, Alessandro Peron.

PERON. Ringrazio il Presidente, il Vice Presidente e tutti i componenti della Commissione. Cercherò di essere veloce ed efficace in quello che dirò. Premetto che la FIAP è una delle organizzazioni più antiche nel mondo dell'autotrasporto, perché nasce nel 1949. Rappresentiamo circa 2.000 imprese, con altri 10.000 soggetti in subappalto, che vengono denominati subvettori. Tuttavia, fondamentalmente, un terzo di queste imprese è composto da aziende strutturate, che ormai, più che aziende di autotrasporto, sono veri e propri operatori logistici, cioè fanno circolare la merce – come diciamo noi, fanno girare la merce – utilizzando vari strumenti, che possono essere la nave, il ferro, l'aereo e la gomma.

Voglio fare una premessa, perché credo che l'argomento di oggi sia estremamente importante. In un sistema economico come quello italiano, in cui, a parte il turismo, abbiamo due grandi *pillar*, che sono il *made in Italy* e l'agroalimentare, con un tessuto imprenditoriale fatto di piccole e medie imprese. Tra l'altro, si tratta di imprese che sono prevalentemente di trasformazione: non siamo un Paese che ha tutte le materie prime, ma le importiamo; quindi le lavoriamo e poi, tramite il *made in Italy*, le esportiamo in tutto il mondo. Per ciò che riguarda l'agroalimentare, invece, fortunatamente le produciamo qui, ma è comunque molto interes-

sante il suo aspetto distributivo. Pertanto, è chiaro che per l'esportazione e l'importazione un tassello fondamentale è rappresentato dal trasporto e dalla logistica. A questo aggiungiamo lo sviluppo dell'*e-commerce*, per cui oggi, come avete visto sui vari giornali, stiamo parlando di dati a due cifre. La scelta a favore dell'*e-commerce* non viene fatta perché si compra al miglior prezzo o si compra il più bel prodotto, ma perché il prodotto arriva domani mattina. Pertanto l'importanza del servizio oggi, in un mercato globale, sta superando quella della qualità o dell'entità del prodotto. Questo è molto importante perché, come diciamo noi, un trasporto e una logistica forti rendono forte l'economia del Paese e aiutano soprattutto un tessuto imprenditoriale, come quello italiano, fatto di piccole e medie imprese, ad arrivare con i loro prodotti in tutto il mondo in maniera molto più efficace ed efficiente. Qui la digitalizzazione può essere estremamente importante e strategica.

Andiamo a fare un *focus* sul nostro comparto, che vede circa 100.000 imprese iscritte all'albo per chi fa trasporto merci conto terzi. Di queste, però, 20.000 non hanno veicoli o addirittura sono consorzi che fanno tutta una serie di servizi che non c'entrano niente con l'autotrasporto. Anzi, servono a drenare ulteriori risorse, facendo intermediazione, riduzioni e sconti di pedaggi, perché abbiamo una normativa che favorisce l'esistenza di consorzi. Di quelle 80.000 imprese, se facciamo un'analisi, poco più di 800 hanno almeno 100 dipendenti, mentre sopra i 300 dipendenti ne abbiamo un centinaio. Questo vuol dire che oggi non abbiamo dei campioni nazionali della logistica. Ciò è molto importante perché è chiaro che, se mi trovo di fronte 79.000 imprese che sono formate da 20 o 25 dipendenti, dunque piccole imprese che lavorano fondamentalmente in subvezione, cioè nella mera operazione di trasporto da un punto A ad un punto B, è chiaro che l'aspetto della digitalizzazione forse viene visto come un obiettivo secondario. Ecco perché prima vi dicevo che per molte di quelle 800 imprese, che sono un po' il fulcro dell'economia, è molto importante discutere di questa situazione.

Tenete presente che poi anche il mondo delle associazioni non è assolutamente rappresentativo. Oggi, all'albo – che è l'ente che rappresenta le associazioni, perché il comitato centrale dell'albo al suo interno ha tutte le associazioni che rappresentano il mondo dell'autotrasporto – abbiamo tredici associazioni, la maggior parte delle quali rappresentano imprese monoveicolari, perché non viene dato un valore alla quantità di merce, ma alla numerosità. Addirittura, come accade attualmente – ed è ancora peggio – la norma impone che l'associazione del trasporto deve aderire a una confederazione, la quale sceglie addirittura qual è l'associazione che si siede al tavolo. Sottolineo questo perché la confederazione rappresenta i clienti degli operatori logistici. Ci troviamo dunque in una dicotomia, con un tessuto parcellizzato, fatto di piccole imprese che operativamente fanno il mero trasporto e abbiamo poche imprese che si occupano di fare gli operatori logistici. Questa è una visione miope, che forse si è sviluppata negli anni per due motivi: in primo luogo perché gli stessi committenti sono abituati a scegliere solo per il prezzo e, in se-

condo luogo, perché forse i passati Governi hanno deciso di approvare dei provvedimenti a pioggia, che non hanno favorito la crescita delle grandi imprese.

Questo lo premetto perché, se parliamo di digitalizzazione, il nostro *target*, per poter coinvolgere e per rendere l'economia italiana più efficiente, è molto ristretto, visto che stiamo parlando di poco più di un migliaio di aziende. Tuttavia, da un altro punto di vista, ciò facilita anche tutti i possibili provvedimenti per aumentare l'efficienza. La digitalizzazione, secondo noi, può operare su due aspetti e in primo luogo sull'efficienza del sistema logistico. Se creo un sistema logistico più efficiente, vuol dire che esso è più veloce e più economico e che le mie imprese, sia nel mondo dell'agroalimentare sia in quello del *made in Italy*, sono più competitive nel mercato. Questo credo sia assolutamente importante, pertanto la logistica non va vista come un costo del prodotto, ma come un *asset* e una chiave di *marketing* per vendere meglio il prodotto. Ecco perché investire nel comparto del trasporto e della logistica, anche nell'ambito della digitalizzazione, può aiutare tutta l'economia del Paese.

L'altro aspetto riguarda i controlli e non è una cosa banale, visto che viviamo in un Paese in cui – diciamolo chiaramente – l'irregolarità è abbastanza diffusa. La fatturazione elettronica ha aiutato tantissimo gli organi di controllo a « matchare » e a fare i controlli. Tuttavia, anche qui dobbiamo fare dei passi in avanti. Per esempio, siamo uno dei Paesi europei che non ha ancora adottato il CMR elettronico (e-CMR) e siamo in ritardo. Questo potrebbe aiutare, perché tutte le truffe di frontiera sulle varie fatture vengono fatte con la falsificazione del CMR cartaceo; se lo si porta in formato elettronico, lo si semplifica. L'albo, ad esempio, ha già fatto un esercizio di digitalizzazione. Se oggi affido un viaggio, posso controllare se il vettore a cui affido il viaggio è regolare o non regolare, andando sull'albo e inserendo la partita IVA o l'iscrizione all'albo. Ci pensa l'albo a fare un controllo su sette banche dati per verificare la bontà dell'impresa. Questi sono esempi virtuosi che aiutano a fare i controlli.

Abbiamo problemi di cabotaggio e avete visto sui giornali tutto ciò che può comportare la somministrazione di manodopera, fatta magari in subappalto, che ha tutta una serie di problemi. Digitalizzando tutti questi dati, essi possono essere forniti facilmente agli organi di controllo, aiutando non solo lo Stato per i controlli, ma soprattutto le aziende virtuose. Oggi un imprenditore che paga le tasse, fa tutto in modo regolare, investe sulla sua azienda, poi si trova un collega vicino che magari fa un po' più il furbetto, riesce ad essere più « flessibile » e gli fa concorrenza. Pertanto, in questo momento, non è banale questo tipo di situazione.

Le proposte che mettiamo sul tavolo sono quelle che vi ho raccontato e che abbiamo scritto anche in un documento che vi abbiamo inviato. Sicuramente è molto importante una cabina di regia, cioè è molto importante mettere intorno al tavolo gli *stakeholder* che utilizzeranno la piattaforma. Non credo che lo Stato debba sostituirsi, ma non può lasciare in mano ad operatori privati l'integrazione o la piattaforma di logistica che deve connettere tutti i vari operatori. Quando parlo dei vari

operatori, mi riferisco al fatto che oggi, se devo spedire una merce, mi trovo a dovermi confrontare con l'autotrasportatore, ma paradossalmente anche con l'aereo, con la nave, col ferro, col terminalista, col porto. I soggetti che sono all'interno di una filiera per consegnare una merce sono tantissimi e, secondo me, lasciare in mano a un terzo l'integrazione di questi processi non è strategico. Sarebbe invece molto importante che fosse lo Stato a governare, che non vuol dire mettersi in casa una propria piattaforma, ma per esempio scegliere dei modelli di interconnessione e di comunicazione, tali per cui tutto questo dialogo sia facilitato e semplificato. Non vorrei creare un carrozzone come è stato fatto in passato, che veniva chiamato UIRNet, che conoscete molto bene, che poi è diventato l'occasione per un assalto alla diligenza da parte di tutte le associazioni socie. Dobbiamo cioè costruire un modello moderno di interconnessione, in cui però lo Stato garantisca la fluidità dei dati e in cui non ci siano situazioni di monopolio.

Un esempio per coinvolgere in una cabina di regia può essere il progetto, che era stato fatto anche dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un anno e mezzo fa, che è stato chiamato Moveo. Si tratta cioè di un tavolo di confronto, a cui vengono chiamati i più importanti *stakeholder*, ovvero le associazioni di rappresentanza, che rappresentano però gli operatori logistici strutturati. È inutile chiamare – senza togliere niente a nessuno, perché sono fondamentali e importantissimi – il rappresentante che rappresenta un monoveicolare che trasporta dal punto A al punto B, perché questo soggetto la digitalizzazione la subirà. Dobbiamo parlare con chi invece ha bisogno di diventare competitivo a livello globale e di portare la merce in tutto il mondo.

Pertanto è fondamentale coinvolgere loro e la filiera, dunque i committenti. Occorre cioè ragionare per filiere: farmaceutica, agroalimentare, del *made in Italy*. Naturalmente tutto questo, a nostro avviso, va supportato ponendo anche il tema degli incentivi. Una delle cose che ha funzionato in passato, oggettivamente, sono stati i progetti di ricerca e sviluppo di Industria 4.0. Mettere in campo un progetto di logistica 4.0 per incentivare le imprese, anche quelle più strutturate, ad avere un credito di imposta su tutti gli investimenti digitali sarebbe davvero molto importante, perché aiuterebbe. Se creo dei sistemi e degli *standard* di interconnessione e poi lascio che le imprese investano nelle varie tecnologie, anche con un investimento modesto, ottengo dei risultati importanti e favorisco la digitalizzazione del comparto. Va però sempre tenuto presente quali sono gli obiettivi che dicevo prima, ovvero maggiori controlli, lotta alla irregolarità, ma soprattutto maggiore efficienza e minor costo, da cui deriva un aumento della competitività del sistema economico italiano.

PETRUCCI (*Fdi*). Intervengo solo per capire un punto: lei ha detto giustamente di chiamare al tavolo gli *stakeholder* principali, però è importante che poi i piccoli non vengano lasciati da parte e cioè che continuino a essere nel tessuto economico, altrimenti rischiamo di creare un monopolio di pochi. Se da 7.000 i soggetti si riducono a cento, rischiamo

poi di uccidere quel mercato. Quindi è importante che i più grandi facciano parte del tavolo, ma tenendo conto di questo tessuto sociale.

BASSO (*PD-IDP*). Condivido che ci devono essere i medi, non i piccolissimi, né i giganti. Alla domanda che vorrei rivolgere a tutti gli auditi di questa indagine conoscitiva, in parte lei ha già risposto. A proposito infatti di quali *policy* si possono mettere in campo, lei ha parlato degli incentivi e della cabina di regia. Le domando ora, anche eventualmente fornendo una risposta da inviare alla Commissione e da lasciare agli atti, se dovesse immaginare una di queste azioni, in particolare con riferimento agli incentivi, qual è il più urgente, per dare un *boost* ovvero un'accelerazione forte all'interconnessione del sistema di cui parlava, per permettere questa integrazione, fatta non solo da pochi soggetti privati – credo fosse questo lo spirito della domanda della collega – e consentire a tutte le medie e grandi strutture italiane di essere un'alternativa valida a soggetti più grandi che magari non hanno l'interesse nazionale, perché hanno altra origine e quindi altri interessi. C'è dunque una *policy* che lei, in questo momento, vede come più urgente da adottare? Le chiedo pertanto, anche confrontandosi con la sua associazione, di farci avere una priorità delle *policy* che servono a raggiungere lo scopo che lei stesso ci ha ricordato.

PERON. La ringrazio per la sua domanda, a cui rispondo subito. Quando parlavo di aziende strutturate, parlavo di aziende strutturate italiane, perché oggi abbiamo un problema enorme: con la scusa che abbiamo cercato negli anni di difendere tutto e tutti, oggi abbiamo dei *player* internazionali che stanno venendo in Italia e stanno facendo man bassa di tutto. Questo per due motivi: in primo luogo perché economicamente sono più forti; in secondo luogo perché, come dicevo prima, lo stesso imprenditore che ha investito nella sua azienda, che è regolare e paga tutto (mentre magari il suo collega non paga nulla), ormai si è stancato. Questa è la cosa peggiore: quando gli imprenditori sono demotivati, come accade oggi nel tessuto imprenditoriale soprattutto del trasporto e della logistica, sono facilmente acquistabili dai grandi *player* internazionali. Oggi abbiamo un sistema logistico che sta diventando, anzi che è già un monopolio. Chi oggi vuole inviare un pacco a Toronto o a Shanghai deve usare necessariamente un operatore straniero, tra l'altro molte volte controllato da uno Stato straniero. La logistica non è un *asset* normale, perché sapete benissimo che la circolazione di merci è un bene primario. È strategico avere il controllo della circolazione delle merci, perché se controllo la circolazione delle merci di un Paese, controllo l'economia di quel Paese e ne controllo il fatturato.

È vero che devo difendere i piccoli, assolutamente: i miei grandi vettori italiani devono fare da « mamma chioccia » per i piccoli. Li devo tutelare e li devo integrare. Li devo spingere a fare squadra tra di loro, anche se sappiamo benissimo che non è facile fare squadra in Italia, perché si tratta di uno *slogan* che usiamo spesso, ma è molto complicato.

Abbiamo però un grande rischio. Sono dell'idea che va bene difendere tutto e tutti, ma ad un certo momento dobbiamo fare delle scelte e noi abbiamo bisogno di costruire dei campioni nazionali italiani. Il nostro *made in Italy* e il nostro settore agroalimentare devono essere portati in giro per il mondo da imprese italiane, perché ne va del controllo della loro strategicità, ed è fondamentale.

Rispondo poi alla seconda domanda, che chiedeva quali sono le *policy*. Se devo rendere più competitive e più efficienti le mie imprese, è chiaro che il sistema del credito d'imposta è fantastico: in primo luogo, perché si incentiva chi investe; in secondo luogo, si incentiva chi oltretutto paga le tasse, perché il modello F24 lo scarica chi paga le tasse e non chi invece fa il furbetto.

Occorre fare attenzione anche al fatto che sulla sostenibilità abbiamo degli obiettivi abbastanza importanti e la digitalizzazione può aiutare moltissimo anche, ad esempio, sul tema dell'impatto ambientale. Non c'è bisogno solo di comprare *camion* elettrici o di nuove tecnologie. Se rendo più efficiente la logistica, riduco i consumi e vado a ridurre i tempi morti. Se metto in piedi un progetto di logistica 4.0, investendo su tutti i progetti di innovazione tecnologica, certificati da un ente terzo, ciò porta ad una riduzione dell'impatto ambientale. Riducendo i tempi morti, riducendo i costi e rendendo la logistica più efficiente ottengo due vantaggi. Infatti, da una parte, le imprese si strutturano, sono più digitali e offrono più servizi ai loro clienti, e dunque l'imprenditore, che deve ad esempio portare i suoi taralli leccesi in tutto il mondo, è facilitato. Dall'altra parte, aiuto a raggiungere l'obiettivo 2030-2050, che – ve lo posso assicurare – sarà molto arduo per noi, ma anche la digitalizzazione può dare il suo contributo. Spero di aver risposto adeguatamente ai quesiti posti.

PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri auditi per la loro disponibilità.

Dichiaro pertanto conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,35.

