

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di politica economica dei trasporti e della logistica diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno XVII - n. 4

Giugno 2024

Rivista trimestrale on line

Registrazione del Tribunale

di Napoli

n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci

Luigi Battistelli

Andrea Boitani

Giacomo Borruso

Agostino Bruzzone

Giulio Erberto Cantarella

Fabio Carlucci

Loreto Colombo

Fabrizio Dallari

Giulio Maternini

Giuseppe Moesch

Pasquale Persico

Lanfranco Senn

Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Anna Crispino

Redazione

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano)

Napoli

Tel. +39 0813182132

segreteria.giordanoeditore@

gmail.com

Editore

Giordano Editore

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano)

Napoli

Tel. +39. 0813182132

www.roccogiordanoeditore.eu

La logistica è solo per i grandi gruppi?

La crisi che attualmente investe la economia del Paese, è una crisi globale che, determina per un periodo di almeno un decennio, un forte processo di assestamento nei diversi Paesi europei e che richiede politiche di intervento ad un duplice livello:

- il primo è di ordine generale e riguarda la crescita del PIL, il livello di indebitamento, la capacità di trovare le politiche giuste per rilanciare lo sviluppo e modificare l'assestamento in un progetto strutturato per l'economia del Paese;
- il secondo è di ordine settoriale e investe il settore dei trasporti e della logistica e più specificamente l'autotrasporto.

Riguardo al tema di ordine generale prendiamo a riferimento il dibattito in corso che sottolinea due aspetti generali:

- la globalizzazione ha stressato le economie dei diversi paesi del Mondo Occidentale;
- il mercatismo ha spinto i consumi sul superfluo facendo perdere di vista le priorità, i valori, le aspettative e le speranze.

A fronte di queste posizioni alcuni studiosi attenti hanno contrapposto non delle antitesi, ma dei richiami storici che ci possono aiutare non poco a comprendere le decisioni che potremmo prendere per l'economia del Paese e, più semplicemente, per riorientare l'antenna in modo da cogliere i segnali giusti che perverranno dalle politiche degli altri Stati, per riposizionare sul piano geo-politico, ma più ancora su quello geo-economico il nostro Paese. A questo primo richiamo bisogna aggiungere che la politica «mercantilista» degli ultimi anni aveva iniziato a modificare gli equilibri economici mondiali, accelerando un processo di trasferimento delle materie prime e dei prodotti per sostenere una politica consumistica avviata su un «ciclo teso» che non poteva reggere e che prima o poi si sarebbe spezzato.

Due sono state le «torsioni» del sistema economico:

- una forte bolla speculativa sul prezzo del petrolio e del gas;
- una fibrillazione del sistema finanziario che sta creando non pochi cambiamenti nei sistemi bancari soprattutto americani ed europei. Nessuno, però, si chiede perché non si registra con la stessa intensità una crisi nel sistema finanziario asiatico.

Tra i segnali che negli ultimi anni abbiamo registrato e su cui richiamiamo l'attenzione degli addetti ai lavori quali elementi anticipatori di un meccanismo che si andava inceppando nel settore dei trasporti e della logistica, giova ricordare due:

- Nel dicembre 2007, quando il settore dell'autotrasporto dichiarò il fermo, dopo 48 ore si bloccarono i più grandi gruppi industriali. L'evidenza era che il ciclo logistico era fortemente teso e che la compressione dei costi correva il rischio di mettere in crisi l'intera produzione;
- Negli anni dal 2003 al 2007 il settore dei trasporti, soprattutto stradale, vedeva crescere sempre più i veicoli-km e sempre meno le tonnellate-km. La prima interpretazione fu che il Paese andava cambiando pelle nei processi di produzione, cioè da trasformatore diventava sempre più assembleatore.

Se era vero questo, dopo abbiamo dovuto, nostro malgrado, constatare che il sistema produceva sempre più chilometri scarsamente produttivi. Infatti i veicoli viaggiavano ormai con coefficienti di carico prossimi al 60%. Vale a dire su 100.000 km 40.000 km erano a vuoto. Questi sono e restano segnali evidenti che il ciclo operativo non poteva reggere e che ormai il sistema economico-produttivo, lanciato in una sorta di carambola, prima o poi doveva fermarsi. Ora il ciclo si è spezzato. I grandi gruppi industriali sono in forte affanno.

Le aziende di autotrasporto sono in grande sofferenza. Quei gruppi industriali che per primi avevano avviato il processo logistico, concentrandosi sul core business, lanciano oggi segnali di una inversione, non per virtù ma per necessità. I grandi gruppi che prima si organizzavano con un magazzino viaggiante e con fornitori che stipulavano contratti quadro e che provvedevano a fornire le merci secondo i ritmi del ciclo di produzione, oggi corrono il rischio di restare soffocati da ordini a singhiozzo che ne compromettono la sopravvivenza.

Il settore dei trasporti e della logistica segue necessariamente questa sorta di stop and go. Per evitare che il fornitore possa andare al di sotto del livello minimo di produzione, compromettendo le forniture, i grandi gruppi – almeno quelli che non sono in forte sofferenza – stanno iniziando da un lato a fare magazzino e dall'altro a mantenere, sul piano finanziario, tempi e modalità di pagamenti tali da non spezzare il ciclo fornitura-produzione.

La catena britannica di grande distribuzione Tesco ha deciso di non rinnovare il contratto di outsourcing e riportare in casa le attività che finora erano svolte nella piattaforma di Daventry, specializzata nella movimentazione di prodotti di temperatura controllata. I grandi fornitori mondiali, soprattutto nell'indotto dell'auto, possono compromettere la produzione di una casa automobilistica nipponica a causa del fallimento di una casa automobilistica americana. Questa semplicità di descrizione di intreccio tra fornitori e produttori diventa esponenziale se si considera la scala di riferimento di livello mondiale. Per questo i grandi gruppi del settore automotive stanno iniziando a fare magazzino per lotti.

Le politiche mercantiliste con navi sempre più imponenti stazzate per un trasferimento di 12.000 container per viaggio era un segnale di un gigantismo di latta. La corsa ad una portualità diffusa che abbiamo sempre sostenuto non percorribile, va arrestata preferendo una politica capace di attestare il sistema portuale italiano su porti di «sistema».

Senza addentrarci in un ulteriore groviglio, i richiami solo per chiarire che i contesti sui quali dobbiamo misurare le nostre politiche dei trasporti sono sempre più sfuocati e sempre più complessi. Un dato che registriamo è che la grande stagione della logistica è ormai passata. A fronte di una logistica a ciclo teso, come quello messo in campo dai grandi gruppi, ci avviciniamo ad una logistica per lotti, ovvero su magazzini e scorte sul versante della produzione, mentre si farà sempre più complesso il ciclo della fornitura dei prodotti finiti, ultimo miglio che Amazon e DHL hanno saputo capire per primi. La riflessione che ci viene da fare è che la posizione dell'Italia nel Mediterraneo rende la nazione più strategica per interessi non solo geo-economici, ma anche geo-politici. Non vorremmo pensare che gli interessi geo-politici internazionali stiano sopravanzando quelli geo-economici e non riusciamo a trovare il posto giusto per salvaguardare e rivendicare gli interessi dei nostri operatori economici che in Italia devono combattere una concorrenza sempre più agguerrita

da parte degli operatori internazionali, mentre all'estero trovano difficoltà anche solo ad entrare nei nuovi mercati.

Accanto a questo dubbio – che, peraltro, esula un po' dai nostri interessi di analisi – un altro tema che stiamo affrontando è in quale modo il settore dei trasporti, ma soprattutto l'autotrasporto, che resta il comparto chiave per l'economia della mobilità nel nostro Paese, si stiano attrezzando alle sfide lanciate dalla meccanica manifatturiera, ma più ancora dalla mecatronica che va dall'automotive, all'avionica, all'aeronautica, al trasporto biomedicale, ecc. Sfida resa più complessa dalla comparsa sulla scena di nuovi protagonisti della distribuzione globale, quali Amazon, Alibaba, Milkman ecc.

Le politiche di sistema per il governo del Paese

Mettendo ordine negli archivi dei nostri uffici, ci sono balzati agli occhi scritti, saggi, ricerche e documenti di lavoro che trattano dei temi della mobilità delle persone e delle merci in un contesto politico che, a partire dagli anni Settanta del secolo scorso – e per almeno un ventennio – ha definito l'ossatura dei trasporti del Paese, operando soprattutto sulle medie-lunghe tratte con collegamenti che hanno «accorciato» il Paese in termini di distanza e di tempo; evidenziando le criticità che avevamo sui valichi alpini; portando in Italia, grazie a un'accorta politica europea, quattro corridoi europei su nove, anche se gli stessi interessano soprattutto l'Italia del Nord e solo marginalmente l'Italia Centrale, trascurando il Mezzogiorno.

Ma, mentre prendevamo visione della documentazione di lavoro, nella stessa libreria abbiamo trovato accostate le foto che accompagnano queste note, ovvero la figura di Pulcinella e il ritratto che impersona il Padrino. Pulcinella è il simbolo universale della napoletanità, di cui incarna l'esuberanza, il virtuosismo mimico e canoro, lo spirito ironico, canagliesco e generoso, la «filosofia pratica» e disincantata (dall'Enciclopedia Treccani). Il Padrino è il personaggio autorevole e insospettabile che specie in campo politico si serve del proprio potere per coprire azioni illecite e favorire i suoi protetti (sempre dall'Enciclopedia Treccani). È forse lo specchio del Paese? Questa casualità di accostamento di figure ci ha dato lo spunto per qualche riflessione ad alta voce sulla necessità di interventi per il Mezzogiorno d'Italia sia continentale che insulare, ma anche per l'Italia Centrale che gradualmente sta mollando le ancore che la tenevano ancorata al Nord per uno slittamento verso il Sud del Paese. Il nostro obiettivo resta

fissato sulle Macroregioni, che è l'unica strada per aggregare il Paese sul piano territoriale, sia funzionale che economico. Ma questi capisaldi si stanno sfaldando anch'essi. Dobbiamo, allora, mantenere la barra al centro nella nostra navigazione dei saperi, cercando di trasferire ai giovani, che hanno talento ma non buoni insegnamenti, distratti dai social che stanno omogeneizzando i comportamenti di massa. In verità, neppure le istituzioni, in questa fase storica, stanno dando un buon esempio, né tanto meno buoni insegnamenti sul piano etico e morale. In tutti i campi si avvertono pericoli che preannunciano una voragine istituzionale che non saremmo più in grado di tamponare.

Occorre ritrovare il senso dello Stato quale valore primario per i cittadini e ricominciare a definire prospettive lungimiranti per il Paese sulla capacità di programmare e pianificare, per curare innanzitutto il patrimonio di infrastrutture artistiche, culturali, ambientali e restituire ai cittadini del Nord, del Centro e del Sud del Paese la fierezza di essere cittadini italiani.

ROCCO GIORDANO

Il disegno di legge del Governo sull'A.I.

In concomitanza con l'adozione dell'A.I. Act da parte del Parlamento europeo, il Governo italiano ha mosso i primi passi verso l'adozione di un testo di legge che disciplini l'uso dell'intelligenza artificiale. Infatti, il 23 aprile 2024, Il Consiglio dei Ministri ha approvato un disegno di legge n. 1066AS con titolo "Norme per lo sviluppo e l'adozione di tecnologie d'intelligenza artificiale". Il disegno di legge ha l'obiettivo di promuovere "un utilizzo corretto, trasparente e responsabile, in una dimensione antropocentrica, dell'intelligenza artificiale, volto a coglierne le opportunità" (art. 1 d.d.l.). L'approccio antropocentrico all'intelligenza artificiale emerge dall'art. 3 del d.d.l. che prevede che l'utilizzo di questa nuova tecnologia avvenga nel rispetto dei diritti fondamentali previsti dalla Costituzione e dal diritto europeo e anche dei principi di trasparenza e proporzionalità dei processi, attendibilità e correttezza dei dati utilizzati per lo sviluppo dei sistemi di intelligenza artificiale.

Lo sviluppo dei sistemi di intelligenza artificiale è affidato a una strategia predisposta da un'apposita struttura della Presidenza del Consiglio, d'intesa con le Autorità nazionali competenti in materia di innovazione tecnologica, il ministero del Made in Italy e quello dell'Università. La scelta denota l'intenzione del governo di giocare un ruolo cruciale nel processo di sviluppo dei sistemi di I.A. Del resto, ciò si evince anche dalla scelta di affidare a AgId e all'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale il compito di garantire l'applicazione della normativa nazionale ed europea, essendo entrambe agenzie tecniche della Presidenza del Consiglio. All'interno della strategia per lo sviluppo dell'intelligenza artificiale rientra anche l'attività di venture capital del Ministero delle imprese e del Made in Italy, ossia l'acquisto di partecipazioni (fino all'ammontare complessivo di un miliardo di euro) in PMI (piccole e medie imprese), operanti nel settore delle nuove tecnologie, del calcolo quantistico ovvero delle telecomunicazioni e dotate di un alto potenziale di sviluppo. Il disegno di legge contiene una serie di principi da applicare ai settori: dell'informazione, dello sviluppo economico, della sanità, delle professioni intellettuali, dell'attività giudiziaria, della tutela degli utenti, del diritto d'autore e, infine, anche della tutela penale.

L'art. 4 si occupa dell'uso dei sistemi di I.A. in materia di informazione, prevedendo la tutela della democraticità e del pluralismo dei mezzi di comunicazione; le informazioni relative al trattamento di dati personali devono essere chiare e accessibili a chiunque, al fine di garantire ai diretti interessati la facoltà di opporsi alla loro condivisione. Il governo ritiene l'investimento nei sistemi di intelligenza artificiale un passo fondamentale per favorire lo sviluppo del tessuto imprenditoriale italiano; per questo motivo, l'art. 5 stabilisce che lo Stato e gli altri enti pubblici:

- promuovano l'utilizzo nei processi di produzione dell'I.A. per migliorare l'interazione uomo-macchina e incrementare la produttività;

- favoriscano lo sviluppo di un mercato italiano dell'intelligenza artificiale innovativo e aperto;
- garantiscano alle imprese impegnate nel settore l'accesso a dati di alta qualità;
- indirizzino le piattaforme digitali di approvvigionamento di cui si servono le pubbliche amministrazioni in modo che vengano privilegiate quelle soluzioni che garantiscono la localizzazione ed elaborazione dei dati critici presso data center posti sul territorio nazionale.

Rispetto a quest'ultimo punto, è peculiare la scelta del Governo di privilegiare fornitori che operino in territorio italiano piuttosto che, più genericamente, entro il perimetro del mercato europeo. Per quanto riguarda l'ambito sanitario, l'uso di sistemi di I.A. non deve tradursi nella selezione di criteri discriminatori per l'accesso alle cure e alle prestazioni mediche. Il principio del consenso informato viene declinato nel dovere di informare il paziente circa l'utilizzo di sistemi di intelligenza artificiale.

La disciplina dell'uso dell'I.A. è altresì cruciale nelle professioni intellettuali, ove può essere adoperata solo per lo svolgimento di attività meramente strumentali e, comunque, con prevalenza dell'attività umana. Anche in ambito giudiziario, i sistemi di intelligenza artificiale saranno utilizzati esclusivamente per l'organizzazione e la semplificazione del lavoro giudiziario nonché per la ricerca giurisprudenziale e dottrinale. Poiché l'uso dell'intelligenza artificiale si interseca spesso con la tutela degli utenti dei servizi audiovisivi o radiofonici e con la materia del diritto d'autore, l'art. 23 del d.d.l. stabilisce che qualsiasi contenuto informativo trasmesso su qualsiasi tipologia di piattaforma audiovisiva o radiofonica che sia stato interamente creato o modificato con sistemi di I.A. deve essere reso, a cura dell'autore o del titolare dei diritti di sfruttamento economico, riconoscibile da parte degli utenti mediante apposizione di un segno identificativo o una marcatura incorporata con dicitura "I.A.". In materia di tutela del diritto d'autore, invece, il d.d.l. all'art. 24 prevede la modifica dell'art. 1, L. 633/1941 in base alla quale rientrano tra le opere dell'ingegno, e dunque sono tutelate dalla predetta legge, anche quelle che siano state create con l'utilizzo dell'intelligenza artificiale, ove l'apporto umano sia comunque "creativo, rilevante e dimostrabile". Infine, il governo interviene anche in materia penale, punendo l'uso distorto dei sistemi di intelligenza artificiale, capace di creare nocumento a beni giuridici di un certo rilievo, come l'integrità morale degli individui. Infatti, viene introdotta una nuova fattispecie di reato all'art. 612-quater c.p., che punisce "Chiunque, al fine di arrecare danno a una persona e senza il suo consenso, ne invia, consegna, cede, pubblica o comunque diffonde l'immagine, un video o la voce, falsificati o alterati mediante l'impiego di sistemi di intelligenza artificiale e idonei a indurre in inganno sulla loro genuinità" con la reclusione da sei mesi a tre anni ovvero da uno a cinque anni se dal fatto deriva un danno ingiusto. Sono altresì previste una serie di aggravanti concernenti l'uso dell'intelligenza artificiale agli articoli 61, comma 11-novies, 494 e 501 c.p.

La struttura del disegno di legge

CAPO I - FINALITA' E PRINCIPI

ART. 1 Finalità e ambito di applicazione

ART. 2 Definizioni

ART. 3 Principi generali

ART. 4 Principi in materia di informazione e di riservatezza dei dati personali

ART. 5 Principi in materia di sviluppo economico

ART. 6 Disposizioni in materia di sicurezza nazionale

ART. 7 Criterio interpretativo e applicativo

CAPO II - DISPOSIZIONI DI SETTORE

ART. 8 Accessibilità e intelligenza artificiale

ART. 9 Libera utilizzazione dei dati ai fini della ricerca e della sperimentazione scientifica nella

realizzazione di sistemi di intelligenza artificiale in ambito sanitario

ART. 10 (proposta salute) Disposizioni in materia di fascicolo sanitario elettronico, sistemi di

sorveglianza nel settore sanitario e governo della sanità digitale

ART. 11 Disposizioni sull'utilizzo dell'intelligenza artificiale in materia di lavoro

ART. 12 Osservatorio sull'adozione di sistemi di intelligenza artificiale nel mondo del lavoro

ART. 13 Disposizioni in materia di professioni intellettuali

ART. 14 Principi in materia di pubblica amministrazione

ART. 15 Disposizioni in materia di amministrazione della giustizia

ART. 16 Modifiche al codice di procedura civile

CAPO III - STRATEGIA NAZIONALE, AUTORITA' NAZIONALI, FONDAZIONE PER L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE E AZIONI DI PROMOZIONE

ART. 17 Strategia nazionale per l'intelligenza artificiale

ART. 18 Autorità nazionali per l'intelligenza artificiale

ART. 19 [proposta DTD] Fondazione per la ricerca, la sperimentazione, lo sviluppo e l'adozione di sistemi di intelligenza artificiale

ART. 20 Misure di sostegno ai giovani sull'intelligenza artificiale

ART. 21 Fondi per il venture capital nei settori delle tecnologie emergenti e della cybersicurezza

ART. 22 Delega al Governo per l'attuazione del regolamento UE in materia di intelligenza artificiale

CAPO IV - DISPOSIZIONI A TUTELA DEGLI UTENTI E IN MATERIA DI DIRITTO D'AUTORE

ART. 23 [art.8 proposta DTD] Identificazione dei contenuti testuali, fotografici, audiovisivi e

radiofonici prodotti da sistemi di intelligenza artificiale

ART. 24 [art.2 e I proposta DIE] Tutela del diritto d'autore delle opere generate con/ 'ausilio

dell'intelligenza artificiale

CAPO V - DISPOSIZIONI PENALI

ART. 25 Modifiche al codice penale e ad altre disposizioni penali