

Data Stampa: 2053 Data Stampa: 2053
 Data Stampa: 2053 Data Stampa: 2053
 «La tecnologia
 va governata
 non rallentata»

Francesco Ferrari / PAGINA 12

Tecnologie digitali, il senatore Pd Lorenzo Basso ha scritto il documento della Commissione.

«Infrastrutture, l'intelligenza artificiale non sia un privilegio per poche aziende»

Oggi in Senato la presentazione del documento sulle tecnologie digitali. Basso: «L'innovazione va governata, non rallentata»



LORENZO BASSO
 SENATORE
 PARTITO DEMOCRATICO

Se il digitale diventa una barriera, abbiamo sbagliato strada. Dobbiamo rafforzare le filiere

Francesco Ferrari

Si alza oggi il sipario a Palazzo Madama sulla nuova strategia digitale per il sistema-Paese. Alle 11, nella Sala Koch, l'8^a Commissione del Senato presenta il documento conclusivo di un'indagine conoscitiva che punta a ridisegnare il futuro di strade, porti e ferrovie attraverso l'intelligenza artificiale. Il senatore Lorenzo Basso, estensore del testo, traccia una linea netta tra il passato delle ispezioni visive e un futuro di monitoraggio dinamico, in una missione che definisce «politica prima ancora che tecnologica».

Quando si parla di tecnologie digitali e AI emerge un'Italia a due velocità: eccellenze tecnologiche nei singoli operatori, ma una frammentazione dei dati ancora significativa. A che punto siamo realmente nel confronto internazionale? Il "modello italiano" può diventare un benchmark europeo?

«Non penso che l'Italia sia condannata all'inseguimento. Il nostro limite oggi è chiaro: abbiamo eccellenze vere, anche di livello internazionale, ma troppo spesso restano separate. Il problema non è la qualità delle competenze o delle tecnologie, ma il fatto che non siamo ancora riusciti a trasformare queste capacità in un sistema nazionale coerente. È uno dei punti che emerge con più forza dall'indagine: innovazione diffusa, sì, ma ancora frammentazione di dati, piattaforme e standard. Per me la questione è politica prima ancora che tecnologica. Il modello italiano può diventare un riferimento europeo solo se smette di vivere di casi isolati e costruisce finalmente una regia pubblica dell'innovazione. Senza interoperabilità non c'è né sicurezza né competitività. L'Italia è un grande Paese manifatturiero e trasformativo, la cui competitività industriale si misura sempre di più dalla qualità delle sue reti, dei suoi porti e della sua logistica. La vera sfida è passare dall'innovazione sparsa all'infrastruttura intelligente come politica di Paese».

Un altro dato che emerge è la necessità di nuove figure professionali che uniscano ingegneria civile, data scien-

ce e AI. Ma spesso queste competenze fuggono all'estero. Quali strategie concrete possiamo mettere in campo per rendere il settore delle infrastrutture pubbliche "attrattivo" per i giovani talenti?

«Se lasciamo che il settore pubblico appaia come il luogo della lentezza e dell'inerzia, i talenti continueranno ad andarsene. Ma le infrastrutture non sono un comparto burocratico, sono una delle grandi frontiere dell'innovazione. Chi oggi lavora su ponti, porti e ferrovie lavora sulla sicurezza del Paese. Le strategie devono essere concrete: bisogna aprire nella pubblica amministrazione profili nuovi, ibridi, con percorsi di carriera reali. Bisogna costruire un raccordo strutturale con università, ItsAcademy e centri di ricerca: laboratori congiunti, corsi mirati e stage nei cantieri digitali. E bisogna investire nella formazione continua di chi già lavora nel settore. Non basta chiedere competenze nuove, bisogna offrire una missione: rendere l'Italia più sicura e competitiva».

Mentre i grandi player come Fs hanno le risorse per investire in Building Information Modeling e "gemelli digitali", le piccole imprese



della filiera rischiano di restare escluse. Come si possono aiutare le aziende meno strutturate in questo passaggio obbligato?

«Su questo bisogna essere chiari: la transizione digitale o è di filiera, o non è. Se innovano solo i grandi, non modernizziamo il Paese, ma allarghiamo il divario. L'indagine mette in evidenza proprio questo rischio, anche per quanto riguarda il Bim e le difficoltà delle strutture più piccole davanti a obblighi pesanti sul piano operativo. Ritengo che la risposta non sia rallentare l'innovazione, ma governarla meglio. Servono standard aperti, piattaforme condivise, assistenza tecnica e incentivi mirati. Non possiamo chiedere alle imprese meno strutturate di affrontare da sole un passaggio che riguarda l'interesse nazionale. Se il digitale diventa una barriera, abbiamo sbagliato strada; se diventa uno strumento per rafforzare tutta la filiera, allora stiamo facendo politica industriale sul serio».

IA e sicurezza: in che modo i risultati di questa indagine diventeranno legge o indirizzo operativo per garantire che ogni singola opera sia monitorata digitalmente in tempo reale, superando le ispezioni visive saltuarie?

«Noi genovesi abbiamo ancora negli occhi la tragedia del crollo del Ponte Morandi. Una tragedia evitabile che obbliga tutti a una responsabilità più severa. Da lì è partita una campagna di monitoraggio che ha reso evidente una verità scomoda: molte opere italiane, realizzate nel secondo dopoguerra, stanno entrando nella fase critica della loro vita utile. Il documento richiama esplicitamente il sistema di monito-

raggio dinamico sviluppato dopo quella tragedia. Controllare di più è necessario, ma bisogna anche pianificare meglio. Ogni manutenzione mancata è un crimine, ma anche ogni intervento mal programmato è un danno alla competitività perché crea disagi e pesa sull'economia reale. La scelta indicata dall'indagine è precisa: passare dalle verifiche episodiche a una strategia continua, con un ranking nazionale delle opere critiche, più sensori e manutenzione predittiva. Bisogna governare il rischio, non inseguire le emergenze».

L'innovazione corre veloce, ma spesso l'uso di algoritmi si scontra con codici degli appalti complessi. Qual è il prossimo passo legislativo per garantire che l'IA sia strumento di semplificazione?

«L'intelligenza artificiale non deve aggiungere un altro timbro sulla burocrazia, deve togliere passaggi inutili. L'errore sarebbe usare gli algoritmi come una vernice moderna sopra una macchina amministrativa che resta lenta. Il punto non è sostituire la responsabilità pubblica con un software, ma rendere la decisione più informata, rapida e trasparente. Il prossimo passo legislativo deve riguardare standard comuni, interoperabilità dei dati e responsabilità chiare. Se ogni amministrazione continua a muoversi da sola, l'innovazione diventa complicazione. Se invece costruiamo una vera infrastruttura pubblica del dato e una regia nazionale, allora l'IA può diventare davvero uno strumento di semplificazione e sicurezza. Dobbiamo usare la tecnologia per rafforzare la capacità dello Stato di decidere meglio, non per nascondere le sue debolezze».