

## **4 DRIVER, molte alternative**

### **Relazione Chiara Mancini, Genova, 12 dicembre 2019**

Buonasera a tutti e a tutte,

Ringraziamenti.

Adesso veniamo a noi.

Abbiamo ascoltato delle relazioni davvero molto interessanti, su quelli che abbiamo individuato come i 4 principali macro-driver del settore dei trasporti. Come ha sottolineato Cecilia questa mattina, il concetto di Driver è quello che ci è sembrato più adatto ad includere quei fenomeni che hanno un impatto determinante sullo sviluppo del nostro settore. Attenzione, però! I driver non sono forze naturali o esterne da noi. Il rapporto tra essi e il cambiamento nei trasporti è bi-direzionale, anzi direi quasi circolare, perché la politica dei trasporti, le imprese e i lavoratori possono avere con le loro azioni e strategie un impatto sui driver stessi. Insomma, possiamo e vogliamo essere parte di questi driver, orientare appunto le ALTERNATIVE. Ci tornerò alla fine.

#### **Slide - schema icone driver**

Quello che vorrei provare a fare ora è ragionare sulle interazioni tra i driver, e nel farlo porre alcuni interrogativi che possano essere utili anche per i gruppi di lavoro di domani.

# GEOPOLITICA

## Slide - geopolitica

Abbiamo scelto come primo driver quello geopolitico. Forse questa scelta suonerà strana, ma il nostro è un settore intrinsecamente geopolitico: gli scenari che si determinano su questo piano cambiano la quantità e i flussi delle merci nel mondo. E il driver geopolitico si trova ad un tornante della storia.

## Slide - Reagan - Oggi

I 40 anni della Filt coincidono quasi perfettamente con il lungo periodo di egemonia neoliberista nel mondo Occidentale. Nel 1980, mentre nasceva la Filt, Ronald Reagan veniva eletto Presidente degli Stati Uniti d'America. Negli ultimi 40 anni, il primo obiettivo condiviso di politica economica in Occidente è stato l'apertura dei commerci, l'idea che la liberalizzazione degli scambi internazionali avrebbe portato più crescita, più lavoro e più benessere. E' un'idea che ha cambiato il mondo. Secondo dati riportati da Limes, che citerò più volte nella relazione, nel 1989 le esportazioni valevano il 14% del Pil mondiale, oggi valgono il doppio, mentre il commercio internazionale vale il 55%, 11 volte di più del 1945.

Negli anni '90, dopo la fine del blocco sovietico, si è fatta strada, anche nella sinistra, una corrente di pensiero che interpretava il dominio globale americano e il libero mercato globalizzato come la "fine della storia": la fine del conflitto politico, o come dice il saggio *"una grande chiesa che parte da Che Guevara e arriva fino a Madre Teresa"*, con il mercato libero e la concorrenza a creare ricchezza e con gli Stati Uniti che, anche attraverso la potenza militare, garantivano la libertà dei commerci e la risoluzione dei conflitti.

Aveva vinto l'idea che con la globalizzazione tutti saremmo stati meglio. E questo in parte si è realizzato. Il libero commercio a livello globale ha sollevato interi popoli dalla povertà estrema, ma nel creare una divisione internazionale del lavoro più "fluida", ha fatto sì che le aziende possano spostarsi dove pagano meno tasse o dove il lavoro è più povero e senza diritti, creando catene globali del valore in cui lo sfruttamento di alcune parti della filiera ha rappresentato più

la regola che l'eccezione e allo stesso tempo mettendo sotto pressione i diritti e le condizioni di vita dei lavoratori Occidentali. Dopo 40 anni, possiamo dire che senza dubbio la globalizzazione ha ridotto le disuguaglianze tra paesi ricchi e paesi poveri, ma anche che ha amplificato le disuguaglianze DENTRO i paesi ricchi. Insomma, i perdenti netti della globalizzazione sono quelli che rappresentiamo noi come sindacato di un paese occidentale e che avrebbe dovuto rappresentare anche la sinistra politica.

### **Slide - Trump**

Ma oggi non siamo qui per fare un bilancio della globalizzazione, siamo qui per capire come sarà il mondo nei prossimi anni. E sembra proprio che siamo ad una svolta. Dopo decenni, e complice l'effetto peggiorativo della crisi, il consenso intorno all'ideologia neoliberista e della fine della storia si sta erodendo. Lo scenario geopolitico è profondamente mutato: non solo vi è un nuovo, marcato, asse di conflitto - quello tra USA e Cina, di cui ha ampiamente parlato Cuscito - ma lo stesso blocco Atlantico inizia a muoversi con coordinate ideologiche diverse, in grado di interpretare la fase economica e sociale dei nostri tempi.

La destra si sta liberando nei paesi occidentali del fardello del neoliberismo, facile da additare come responsabile principale delle crescenti disuguaglianze: e quando se ne fa interprete il Presidente degli Stati Uniti d'America, questo significa fine dell'era del commercio libero, ripresa della politica dei dazi, nuova regionalizzazione del conflitto globale. Insomma, se negli ultimi 40 anni il principale driver geoeconomico è stato l'apertura dei mercati, oggi ci sono segnali che lasciano pensare che nei prossimi decenni il mondo potrebbe andare verso una riduzione del commercio globale. Se ne vedono i primi: ad esempio nei primi tre mesi del 2019 il traffico container sulla rotta pacifica è diminuito dell'8%, dopo otto anni di crescita.

E allora, se il mio compito è quello di fare domande, la prima non può che essere questa: come ci poniamo di fronte a una possibile de-globalizzazione. Vogliamo essere i difensori del libero mercato contro chi ripropone dazi e frammentazioni? Oppure pensiamo che in un commercio globale più regolato sia più facile tutelare il lavoro? E' una domanda profonda, perché negli anni

della globalizzazione abbiamo visto più commercio - quindi più lavoro, ma anche più dumping sul lavoro. Vedrete che questo punto tornerà anche a proposito di sostenibilità ambientale.

### **Slide - Cina**

La dinamica appena descritta è occidentale, mentre in Oriente sta avvenendo una dinamica opposta: la Cina, che da fabbrica del mondo è diventata una grande potenza che ambisce a scardinare il primato americano, inizia a porsi il problema di aprire i mercati, come testimoniano gli accordi commerciali che sta sottoscrivendo con altri stati per realizzare le nuove vie della seta. La differenza è che questo processo non crea un mercato globale, come era avvenuto con la globalizzazione americana degli anni '90, ma potrebbe creare un mondo diviso a blocchi.

Questo è già evidente nei dati sul commercio globale che vedete nella slide.  
*Dati su slide, da non dire.*

In questo contesto, l'Europa appare nella contesa tra Stati Uniti e Cina come un soggetto senza identità. L'anello debole, che si trova nella posizione di essere alleato del blocco Atlantico ma di avere contemporaneamente interessi economici nelle nuove vie della seta cinesi, trovandosi infine in un sistema di dazi incrociati.

### **Slide - dati trasporto merci e persone (marittimo e aereo)**

Questo scenario ha un impatto notevole sui trasporti, tanto più che sia per il trasporto merci che per il trasporto delle persone gli attori che dominano - veri driver del settore - sono alleanze globali, legate a vario modo con i blocchi geopolitici che abbiamo identificato sopra.

*(non li dico, li mostro solo in slide).*

Come contrattiamo con questi soggetti? come può svilupparsi un livello di confronto di carattere sovranazionale? Tenendo ben presente quello che ha

cercato di dirci Cuscito nella sua relazione: non ci muoviamo solo sul piano economico, ma anche su quello geostrategico.

### **Slide - domanda Italia**

E ancora, nei confronti di questo scenario l'Italia come può porsi?

Gli investimenti cinesi legati alle nuove vie della seta hanno favorito il Mediterraneo contribuendo, insieme all'ampliamento del canale di Suez, all'aumento dei volumi di traffico (*dati solo su slide*).

Un paese che è un affaccio naturale sul mediterraneo e sul commercio globale non può non porsi questo problema, che ha in realtà a che fare più largamente con una strategia complessiva del paese tra quello che è possibile fare e la chiarezza di una visione che oggi manca.

## **INNOVAZIONE TECNOLOGICA**

### **Slide - innovazione tecnologica**

Il secondo driver che affrontiamo è quello dell'innovazione tecnologica, come ha spiegato bene Lorenzo Basso nella sua relazione, la crescente pervasività di internet, la cruciale importanza dei dati e l'intelligenza artificiale rendono possibile tecnologicamente e vantaggiosa economicamente la concentrazione dell'industria e si sviluppano modelli di business diversi da quelli esistenti, sia nel trasporto delle merci che nel trasporto delle persone.

Per capire di cosa stiamo parlando basta ricorrere ad un esempio che vediamo nella vita quotidiana. Ciascuno di noi utilizza un numero limitato di piattaforme per ogni attività: poche piattaforme social, pochi motori di ricerca, poche piattaforme di video e di musica. Questo è dovuto tra le altre cose anche al cosiddetto effetto network, che fa sì che per gli utenti sia più conveniente utilizzare, a parità di funzioni, una piattaforma dove è presente un numero maggiore di utenti, e questo genera un circolo virtuoso (o vizioso, dipende dai punti di vista) che porta a una concentrazione del mercato.

## **Slide - concentrazione del mercato nella logistica**

Questo avviene anche nelle app per la mobilità, come vedremo, e nel trasporto delle merci. Qui tutti gli attori stanno convergendo verso un modello di business chiamato *digital freight forwarders*, che potremmo tradurre con spedizionieri digitali, che sostanzialmente fonde le funzioni tipiche dei marketplace e delle aziende di software per l'integrazione della filiera. I marketplace sono siti web dove domanda e offerta di capacità di carico si incontrano, e nei più avanzati, questa viene prenotata in maniera dinamica e con prezzi che variano sulla base di dati in tempo reale. Le seconde, invece, offrono software che permettono alle aziende di automatizzare processi logistici e di commercio con i loro partner commerciali. Questi modelli si integreranno e gli spedizionieri digitali avranno la capacità di offrire una gamma sempre più ampia di servizi logistici, offrendo un'interfaccia utente e basi di dati che permettono di effettuare operazioni in maniera dinamica, ma anche il vero e proprio servizio di trasferimento logistico, oltre naturalmente alla digitalizzazione della documentazione e delle transazioni. Dunque, da un punto di vista dei modelli di business, è ragionevole prevedere che il mercato tenderà ad una concentrazione e ad una convergenza degli attori verso il modello di business vincente, facendo sparire gli intermediari e gli spedizionieri tradizionali a meno che questi non si trasformino in spedizionieri digitali. Non sarà un processo lineare, e l'impatto sul lavoro - e sulla centralità di un Paese come il nostro - potranno essere profondi.

## **Slide - E-commerce**

Questo fenomeno ha molto a che fare con l'e-commerce: sia perché molte aziende dell'e-commerce hanno anticipato questo stesso percorso, sia perché ne sono in parte la causa.

Un esempio di modello di business che si è trasformato nel tempo, partendo da marketplace e integrando poi una serie di servizi aggiuntivi, è, infatti, Amazon: tra le prime aziende promotrici del modello B2C, Amazon ha rivoluzionato la logistica e oggi è, allo stesso tempo e insieme, supermercato del mondo e piattaforma logistica per i piccoli commercianti, oltre ad offrire una serie di

servizi digitali aggiuntivi come il cloud. Amazon è riuscita a dominare il mercato non semplicemente grazie ad un sito web marketplace ben fatto, né come spesso si legge grazie agli algoritmi di profilazione dei suggerimenti. Amazon dal mio punto di vista ha vinto perché è riuscita a dominare la parte più “classica” della logistica, attraverso il controllo di tutta la filiera. Ciò su cui hanno fallito altre aziende che avevano provato ad entrare in questo mercato è stato il passaggio dal web 2.0 - con un sito ben fatto e la pubblicità personalizzata - all’industria 4.0, ovvero l’integrazione dei processi fisici e l’utilizzo dei dati per garantire consegne veloci ed affidabili: pensate ad Ebay, che inizialmente questo mercato l’aveva creato. Amazon ha creato uno standard, un servizio al quale difficilmente i consumatori vorranno rinunciare. In questo senso, i dati di Pwc nella slide sono molto significativi: il 41% dei fattori che spingono i consumatori a scegliere l’e-commerce sono legati alla logistica, e allo stesso tempo ad una maggiore possibilità di scelta e comparazione tra diverse offerte per i consumatori, fattore che ammonta al 43%, di cui il 17 è proprio la disponibilità di informazioni. Si tratta di un grande driver che sta già modificando il nostro settore: un cambiamento nelle abitudini e nelle preferenze di consumo, che in questo modo può essere anche più attivo e responsabile.. Penso che un sindacato che ha da tempo superato la dicotomia lavoratori-consumatori possa usare questo aspetto anche come leva educativa verso scelte più etiche: ci torneremo nel punto sulla sostenibilità.

*dati su slide ma non li dico*

### **Slide crescita e-commerce**

Secondo dati del Politecnico di Torino, l’e-commerce rappresenta oggi il 10% della domanda del trasporto merci. Ed è un settore in crescita prorompente: secondo dati Netcomm, solo nel 2019 gli acquisti online di prodotti sono cresciuti in Italia del 21%

### **Slide - rilevanza della logistica**

E’ anche, forse soprattutto, a causa di questo fenomeno che oggi cambia radicalmente il peso della logistica nella catena del valore, rispetto alla distribuzione tradizionale e persino alla produzione stessa. In negozio,

ovviamente, il consumatore non sceglie sulla base del tempo che la merce ha impiegato per arrivare lì. Non conta. Pertanto in quel caso la logistica non è altro che un costo da comprimere il più possibile. Al contrario, il consumatore online sceglie anche, talvolta soprattutto, sulla base della qualità della logistica: sceglierà il prodotto che arriva prima, e il rivenditore che assicurerà trasparenza, flessibilità, tracciabilità nella consegna. Insomma, nel commercio elettronico la logistica non è una voce di spesa, anzi è cruciale per la creazione di valore.

E allora noi dobbiamo chiederci come questo valore-lavoro venga riconosciuto, come far passare il messaggio che il nostro è ormai un settore ad alto valore aggiunto, e che il lavoro deve essere remunerato per questo.

Il fatto che, nonostante ciò, in alcune aziende più avanzate tecnologicamente ci siano cattive condizioni di lavoro si basa su un assunto ideologico falso - quello per cui la ricchezza di tali imprese è generata dalla sola tecnologia. Anche nei settori capital intensive, fino a che ci sarà bisogno di persone, l'aumento della produttività è il frutto della tecnologia E del lavoro, e i benefici devono andare anche a quelle persone che li rendono possibili. Questa è prima di tutto una battaglia culturale, da fare anche al nostro interno. Ogni volta che aumenta la produttività non è solo merito degli investimenti in capitale, anche il lavoro partecipa. Ogni volta che ci raccontiamo che il lavoro nel nostro settore è povero, portiamo acqua al mulino di questa ideologia. Quest'anno ricorre il centenario dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, il cui primo principio fondamentale è: "il lavoro non è una merce". Se non lo è, i lavoratori devono essere pagati per il valore che producono, non per la concorrenza che si fanno.

### **Slide - Automazione**

E questa riflessione ci serve anche per prepararci al momento in cui l'automazione sarà più pervasiva. Ci sono stime che dicono che l'auto a guida autonoma, intorno a cui ruotano speranze e fobie, sarà messa sul mercato tra 40 anni - ho trovato questo dato piuttosto curioso per noi in questo momento. Ma sappiamo bene che l'automazione ha già iniziato ad entrare nel nostro settore: pensiamo alle metropolitane a guida autonoma o anche ai mezzi che, anche se non completamente autonomi, sono talmente parametrizzati e controllati da remoto che ci si avvicinano molto.



La soluzione non è giocarla in difesa. Non solo perché non ci possiamo illudere di fermare questi processi, ma perché per noi il progresso è lo strumento per l'emancipazione del lavoro. Non dobbiamo avere fiducia cieca, ma nemmeno essere intimoriti. Siamo noi che dobbiamo costruire le condizioni affinché innovazione tecnologica, miglioramento della qualità della vita e aumento dei diritti vadano di pari passo. C'è il tema, che accennavo, della redistribuzione, ma occorre soprattutto far passare l'idea che le innovazioni siano beni comuni. In un paese come il nostro, in cui la ricerca pubblica è annichilita e gli imprenditori scelgono la rendita o la competizione sui costi, noi dobbiamo essere quelli che chiedono più innovazione. Perché sappiamo che se l'Italia resterà indietro su questo terreno ci sarà meno lavoro per tutti, e peggiore. Invece, se saremo noi i primi promotori di un'idea di progresso, noi i primi a sfidare le imprese sul terreno del futuro, saremo in una posizione più forte per orientare il cambiamento.

### **Slide - Domande**

In questo scenario, il punto forse più dirimente per noi è capire che senso e che valore ha il lavoro nell'epoca della digitalizzazione. Come far sì non tanto che vengano mantenuti i livelli di occupazione, che in una società in trasformazione è un dato difficilmente stimabile, ma che questa sia ben distribuita nella popolazione, anche riducendo il tempo di lavoro e, soprattutto, che sia di qualità. Quali saranno i nuovi lavori non sostituibili dalle macchine perché prettamente e, direi, "orgogliosamente" umani? Come far sì che si interrompa la dinamica di polarizzazione del mercato del lavoro tra fascia alta e fascia bassa, e si possano innalzare le competenze, le conoscenze e anche il riconoscimento di tutti? E dunque, cosa possiamo fare noi? Come rappresentare un lavoro più qualificato? A fronte di una differente e più efficiente organizzazione del lavoro fatta con i dati, come contrattare l'algoritmo per redistribuire gli aumenti di produttività, contrastare i rischi di controllo e utilizzare i dati stessi per migliorare alcuni aspetti del lavoro? Queste sono tutte domande che dobbiamo porci se vogliamo davvero governare il cambiamento.

# **SOSTENIBILITA' AMBIENTALE**

## **Slide - sostenibilità ambientale**

Il terzo driver ha a che vedere con il futuro del nostro pianeta. L'attenzione all'ambiente è un trend di lungo periodo: da decenni ormai esperti e politica suonano l'allarme sulla sostenibilità ambientale. La novità è però che la ricerca di modelli di consumo e di comportamenti più rispettosi dell'ambiente sta diventando sempre più diffusa, modificando i comportamenti dei consumatori e degli elettori - in particolare delle giovani generazioni. Nei prossimi anni vedremo, con ogni probabilità, norme restrittive che andranno a frenare la crescita dei settori più inquinanti, e modifiche nei comportamenti delle persone che ridurranno la domanda in quei settori. Ma perchè considerare questa dinamica tra i driver del nostro settore? E' semplice: il nostro settore inquina, tanto. Ed è molto poco sostenibile.

## **Slide - numeri inquinamento**

Secondo dati riportati dal Politecnico di Torino, I trasporti sono responsabili di  $\frac{1}{3}$  del consumo energetico europeo e di  $\frac{1}{4}$  delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

E' evidente da questi dati che il nostro settore subirà, giustamente, un attacco. Per questo il tema della sostenibilità ambientale è molto più complesso e conflittuale di quanto possa sembrare a un primo approccio.

Noi non siamo quelli che difendono il settore così com'è, questo è chiaro. Ma se diamo per assodato che il settore debba essere riconvertito verso una maggiore sostenibilità ambientale, le modalità e l'approccio con cui raggiungere questo obiettivo non sono per noi indifferenti - ed è proprio su questo che dobbiamo interrogarci. Perché la sfida della trasformazione verde del settore dobbiamo guidarla, non subirla.

## Slide - Ananas

Di certo, la transizione verso un modello più sostenibile non può essere una “questione di classe al contrario”, come sta passando in alcuni approcci al tema: se, anche solo in termini di principio, la responsabilità per una maggiore sostenibilità viene rimessa soltanto in capo al singolo individuo, il passo verso il giudizio etico su chi non può permettersi comportamenti e consumi green è breve. Certo, le scelte individuali fanno la differenza, ed oggi, in un momento storico in cui le identità collettive sono difficili da formarsi, è molto più semplice far leva sull’etica. Ma nel momento in cui cresce, come sta avvenendo, una maggiore sensibilità collettiva verso l’ambiente, allora noi dobbiamo chiederci come indirizzare questa pressione nella direzione giusta, cioè verso una riconversione sistemica dove i primi responsabili non sono gli individui ma le grandi aziende e gli stati, i sistemi produttivi e le istituzioni dei territori.

E una volta stabilita questa “gerarchia”, comunque gli approcci possono essere molti. Per questo l’innovazione sta alla base anche di questo driver. Se non vogliamo che la strada per la sostenibilità si trasformi in una macelleria sociale, in una contrapposizione tra lavoro e ambiente. Su questo il sindacato ha a lungo dibattuto ed oggi è chiaro a tutti che i processi vadano gestiti senza necessariamente mettere in conflitto questi due problemi.

E’ forse meno chiaro quale impatto può avere questa nuova consapevolezza sugli stili di vita. Esiste un dibattito serio su questo punto, da non derubricare. Se è vero che l’uomo sta esagerando nell’utilizzo delle risorse naturali date, la soluzione può essere sia ridurre quantitativamente questo “stress”, sia utilizzare la tecnologia per mantenere lo stesso stile di vita riducendo l’impatto ambientale. E’ chiaro che non è una dicotomia, e che entrambe le strade andranno percorse contemporaneamente. Ma nel nostro settore questo si traduce in scelte anche complicate da fare. E’ evidente che è più vicino alla nostra cultura cercare di promuovere l’innovazione per accompagnare lo sviluppo di maggiore sostenibilità con la creazione di lavoro e di nuovi settori. Ma che questo sia sufficiente per raggiungere la sostenibilità è tutto da dimostrare e noi dobbiamo essere consapevoli che si porrà il tema della riduzione quantitativa dell’utilizzo dei trasporti. Ancora una volta questo significa stare nei processi per governarli nella loro specificità. Insomma, visto il

periodo, semplifico con una domanda più facile: davvero dobbiamo mangiare l'ananas al pranzo di Natale? Non è solo una battuta - il nostro modello di consumo si fonda appunto su consumi globali tutt'altro che indispensabili, ed è il nostro settore a renderli possibili. E il dato di fatto - il driver, appunto - è che sempre più consumatori si stanno ponendo questo problema, e che la pressione per norme che scorraggino il consumo di prodotti inquinanti è forte. E' probabile che nei prossimi anni il nostro settore debba trasformarsi a supporto di una produzione rilocalizzata - e noi non possiamo non stare dentro a questi processi.

Queste sono alcune delle domande fondamentali che a mio avviso ci dobbiamo porre in via preliminare nell'affrontare questo driver - prima di chiederci, naturalmente, quali possano essere le soluzioni pratiche, nel quadro che ci ha delineato Lenzi nella sua relazione.

### **Slide - traffico**

Faccio giusto un esempio per essere più specifica, che mi serve anche da collegamento con il driver successivo, quello dell'innovazione sociale. Perché se da un lato un mondo più sostenibile è inevitabile che sia un mondo con meno trasporto merci a lungo raggio, dall'altro non può che essere un mondo con più trasporto pubblico locale. E qui per noi si apre una grande opportunità per costruire alleanze.

L'auto inquina più del ferro. Questo è uno dei grandi problemi noti delle nostre città e uno degli obiettivi conclamati è ridurre l'utilizzo dell'auto privata.

L'industria dell'auto spinge, come è comprensibile, verso la riconversione elettrica dei veicoli. Una transizione delle auto verso l'elettrico, senza un parallelo cambiamento a livello sistemico, però, non risolverebbe questo problema: innanzitutto vi sarebbe un problema di sovraccarico della rete elettrica delle città rendendo impossibile l'adozione di questo sistema. Ma soprattutto, vi è una questione sociale: il problema della congestione del traffico nelle città non è solo una questione ambientale, ma anche di qualità della vita.

Ed ecco il punto per noi: l'utilizzo dell'auto privata dovrebbe essere ridotto anche a fronte dell'innovazione tecnica verso l'elettrico. Il problema è il paradigma - citando ancora il poeta - del "tutti a lavoro in auto, una persona per auto, per finanziare meglio l'Eni".

## **INNOVAZIONE SOCIALE**

### **Slide - innovazione sociale**

Si entra quindi nel campo della programmazione urbana, ma anche delle abitudini delle persone, degli stili di vita, che cambiano molto in relazione alla fascia di reddito, alla localizzazione territoriale, ai consumi culturali e all'età.

Era su questo la relazione del prof. Colleoni, che ha descritto scenari che domani andremo ad analizzare attraverso la lente dell'innovazione sociale.

### **Slide - app mobilità**

Per restare all'esempio, una riduzione dell'utilizzo dell'auto privata rischia di assumere, se non accompagnata da opportune innovazioni, i contorni di una limitazione della libertà di movimento delle persone e, ancora una volta, di una misura anti-popolare perché va a ledere chi non è servito da un sistema di trasporto pubblico efficiente e capillare. Allora una vera transizione dal paradigma della mobilità privata al paradigma della mobilità collettiva e condivisa, deve essere affrontato da una diversa prospettiva.

Accanto al potenziamento del trasporto pubblico per come lo conosciamo, occorre sfruttare l'innovazione per migliorare il servizio. L'effetto network di cui parlavo prima esiste anche nelle app che vengono utilizzate per la mobilità delle persone: app che definirei quasi "pigliatutto". Se oggi l'interesse della persona non è prendere il treno o possedere una macchina, ma arrivare dal punto A al punto B, è evidente che le app che sono in grado di calcolare il percorso multimodale più adatto alle esigenze individuali, permettere di pagare in un'unica soluzione, dare aggiornamenti in tempo reale sullo stato del viaggio e dei mezzi, saranno vincenti in questo campo.

## **Slide - sharing mobility**

Non solo, le nuove generazioni, con nuovi stili di vita, ci mettono di fronte alla potenza dell'economia della condivisione. La sharing mobility permette ai veicoli di essere connessi e alle persone di avere un accesso potenzialmente capillare alla mobilità: potenzialmente perché ancora gli ambiti coperti geograficamente sono ridotti e ricalcano quasi sempre il centro delle città, e questo - renderlo ubiquo - è un nostro problema. Si tratta di due innovazioni tecnologiche - l'elettrico e l'internet delle cose - ma il punto è sociale e culturale.

Se il simbolo dell'emancipazione nel secolo scorso era permettere anche agli operai di avere un'auto di proprietà, oggi la sfida per noi è permettere a ogni persona di poter vivere tranquillamente senza possedere un'auto di proprietà.

## **Slide - numeri città**

E questo è possibile solo intervenendo sulla programmazione urbanistica, anch'essa potenziabile attraverso la disponibilità di dati sulla mobilità e l'utilizzo di mappe intelligenti. Già oggi quel paradigma è possibile in alcune grandi aree metropolitane. E le aree metropolitane stanno diventando sempre più centrali: lì si concentra la popolazione e lì avvengono mutamenti di sistema.

Secondo il World urbanisation prospect delle Nazioni Unite, nel 2050 il 68% della popolazione globale vivrà in aree metropolitane.

E' una dinamica che stiamo vedendo anche in Italia, e che sta facendo esplodere problemi sociali nuovi. L'Italia non è, storicamente, un paese di grandi aree metropolitane - tutt'altro, il nostro Paese nasce come agglomerato di comuni e signorie. Lo spostamento dell'attività economica - e della popolazione attiva - verso le aree metropolitane è un fatto nuovo, un trend profondo che ne porta altri. Da un lato, le aree non metropolitane tendono a spopolarsi ed invecchiare - è di queste settimane la notizia che persino in una regione come la Toscana, ormai, il saldo migratorio tra i giovani è negativo perché le nuove generazioni cercano opportunità nelle grandi aree urbane.

## **Slide - rider**

Le città crescono nelle dimensioni e mutano nella geografia, nelle relazioni sociali, dunque anche nella mobilità interna. Come ricordavamo prima, le infrastrutture materiali della città sono percorse sempre più dai veicoli della logistica dell'ultimo miglio, che ne complicano ulteriormente la gestione.

Allo stesso tempo, le persone cambiano lavori e abitudini di spostamento, maturano nuove esigenze e inventano nuove soluzioni, come quella del car sharing di cui abbiamo parlato. Le soluzioni tecniche e tecnologiche possibili sono molte ma devono vivere nella socialità, e una parte importante di questa socialità siamo noi, il sindacato. Questi fenomeni ci danno la possibilità di ridisegnare le città, in maniera progettuale e partecipata dalla popolazione, l'unico soggetto che può determinare cosa sia giusto e utile fare. E noi, anche qui, siamo una parte importante di questa popolazione e dobbiamo pretendere che nelle nostre città questo processo avvenga.

## **Slide - bus in fiamme**

Tenendo a mente che il trasporto pubblico, spesso più dei sussidi a reddito, rappresenta una delle leve più efficaci di politica redistributiva, perché la spesa per il trasporto privato pesa di più sul reddito delle persone che abitano in aree periferiche delle città e che ogni giorno per lavoro devono spostarsi. E perché chi ogni giorno impiega due ore per muoversi da casa al lavoro toglie quel tempo alla vita privata, sociale e politica che diventa quindi appannaggio solo delle fasce di popolazione agiate o medio-agiate.

E se il trasporto pubblico è importante nelle città, lo è forse ancora di più nella provincia. Qui, dove la popolazione è sempre più anziana e l'auto privata è di fatto l'unico mezzo di trasporto disponibile, trasporto pubblico significa sostegno economico a chi è più debole e rispetto dell'ambiente. E proprio la tecnologia può essere lo strumento per costruire una nuova centralità del trasporto pubblico: è una bella immagine di come i nostri driver interagiscono e plasmano il futuro.

## **CONCLUSIONI**

### **Slide - strada luci**

Ho posto molti interrogativi. Le risposte le dobbiamo trovare insieme, ma intanto abbiamo provato a capire quali siano le sfide che andremo ad affrontare nei prossimi anni. C'è quindi molto da ragionare e discutere nella giornata di domani e anche dopo questa due giorni. Anzi, sarebbe bello se la discussione intorno alle domande che abbiamo posto oggi potesse continuare nei prossimi mesi nei territori.

Perché, come dicevo all'inizio della presentazione non sono solo i driver che causano cambiamenti nei trasporti, ma i trasporti per le caratteristiche che hanno possono a loro volta avere un impatto fondamentale nel determinare la forma che assumeranno le dinamiche geopolitiche, l'effetto che avrà l'innovazione tecnologica sulla vita delle persone e sul senso del lavoro, saranno fondamentali per raggiungere davvero gli obiettivi di sostenibilità ambientale e continueranno ad essere l'ossatura fondamentale del paese e delle città del domani.

### **Slide - ragazza che guarda treno**

Deborah Cowen, una professoressa dell'Università di Toronto, suggerisce che sia proprio nella specificità dei luoghi che si determinano le lotte, capaci di far sfuggire pezzi del sistema alle logiche dei grandi driver. Per usare un'espressione di Anna Tsing dell'Università della California, la logistica fa sintesi di segmenti non scalabili, ed è qui che si generano relazioni trasformative. Ed è qui che ci siamo noi. Dentro i processi mossi dai driver che abbiamo descritto, ma con una lettura autonoma, che stiamo costruendo, e con una capacità di azione organizzata che ci permette anche di metterne in discussione alcune dinamiche e di avere un impatto sul futuro del settore. I driver guideranno la Storia, noi dobbiamo essere in grado di guidare i driver.



