

RELAZIONE INTRODUTTIVA INIZIATIVA DRIVER GENOVA 12-13 DICEMBRE

BENVENUTI A TUTTI E TUTTE E DAVVERO GRAZIE PER ESSERE QUI.

NON E' SCONTATO IN QUESTO PERIODO PREFESTIVO IN CUI SI CONCENTRANO TANTE NOSTRE INIZIATIVE, SCADENZE ED IMPEGNI DI VARIO GENERE.

Sono particolarmente felice e devo dire emozionata all'idea di dover aprire questa due giorni di lavori.

Questo per differenti ordini di ragioni.

Quella più grande è senz'altro, permettetemi, personale, perché questo è il primo vero appuntamento in cui va cimentandosi il nostro neonato Ufficio studi, ricerche e Formazione della Filt Nazionale, ovviamente con il contributo indispensabile della segreteria tutta a partire da Stefano che per primo ha creduto in questo progetto di esplorazione.

Un progetto vivo, anche ambizioso se vogliamo e senz'altro testimonianza fattiva e concreta di una volontà di non chiamarci fuori dalle dinamiche di mutamenti dei paradigmi di rappresentatività e di rappresentanza e, soprattutto, come attori proattivi di una Contrattazione che, mutatis mutandis, dovrà cambiare anch'essa.

La netta divisione tra i settori non esiste più, Le carriere sono ormai discontinue, Il lavoro è sempre più slegato da un luogo definito.

Abbiamo la necessità di riallacciare sinergie con intellettuali, centri di ricerca e Università.

Dobbiamo fare analisi sociale e culturale sulla portata dei cambiamenti.

Non è più procrastinabile.

E dunque, eccoci qui, anche con un po' di coraggio in mano, per misurarci, in primis, al nostro interno, con sfide e riorganizzazioni verso le quali attrezzarci.

Come sapete, il prossimo anno la nostra categoria si appresterà a festeggiare un compleanno importante, i **40 Anni**.

E, Questo dei 40 anni, presumibilmente da concludersi a giugno prossimo a Livorno, lì dove la Filt è nata nel 1980, dovrà essere non solo un momento di celebrazione storica, ma anche un percorso, appunto di riflessione strategica, contrattuale e organizzativa.

Per questo, abbiamo pensato di arrivarci con alcune tappe intermedie, partendo da questa prima iniziativa: ["Driver, chi guida il futuro dei Trasporti?"](#)

Questa due giorni è, in questa ottica, volta ad approfondire **gli attori e i processi chiave che muovono lo sviluppo del nostro settore**, individuando i soggetti e i luoghi della contrattazione e dell'azione sindacale affinché questa possa essere efficace e soprattutto rilevante: come la nostra organizzazione ha più volte sottolineato, non vogliamo infatti limitarci a subire le conseguenze o addirittura rimediare agli effetti negativi che fenomeni più grandi di noi hanno sul lavoro, **ritrovandoci a subire**

decisioni prese altrove, ma vogliamo **costruire una lettura autonoma della realtà per contrattare d'anticipo e governare il cambiamento** .

O quantomeno provarci, cercando di interrogarci sugli spazi da conquistare a livello organizzativo e contrattuale, i confini da ridisegnare, le strategie da mettere in atto e gli scenari da aggredire. Anche semplicemente nella sua definizione e traduzione il tema dei Drivers è sicuramente complesso da trattare; è un bell'esperimento quindi, quello che vorremmo compiere, nel cercare di dare confini anche analitici a fenomeni i cui caratteri essenziali si manifestano spesso quasi solo nelle pratiche.



Ma è un tema di attualità estrema, per non dire IL tema.

Martedì scorso, presso la Camera del Lavoro di Milano, in occasione dell'iniziativa "Mobilità ed Innovazione" organizzata dalla Filt e dalla Fiom lombarde, il Prof. Coppola del Politecnico di Milano parlava chiaramente di "drivers of change" e, per fare un altro esempio, La società ARUP, una società internazionale d'ingegneria che si occupa di progettazione, pianificazione e project management, ha licenziato, liberamente scaricabile da iTunes e Google Play, l'applicazione "Drivers of Change" rendendo a portata di smartphone i risultati di un progetto di ricerca che Foresight, think-tank interno della multinazionale britannica, porta avanti dalla sua costituzione: l'individuazione e l'indagine sui temi, dieci, su cui si giocherà il futuro del mondo.

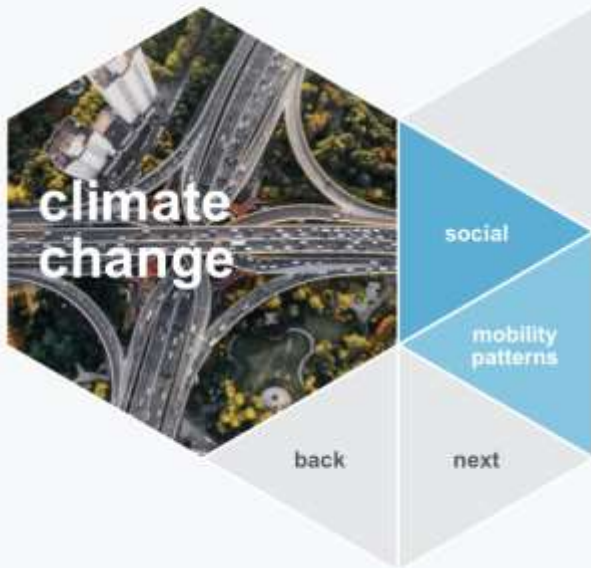
L'app inserisce dentro uno smartphone i risultati di una ricerca in continuo aggiornamento e applicando l'approccio "olistico" dell'omonima metodologia di lavoro, che è già ampiamente in uso per facilitare un dialogo fondato su un vocabolario e concetti comuni, la ricerca sta così indagando quelli che ha individuato essere i 10 principali vettori della trasformazione presente e futura del mondo urbanizzato.

Ognuno è stato sviluppato da un gruppo di ricerca dedicato e autonomo, ed è stato osservato e analizzato attraverso 5 differenti "lenti" che hanno prodotto letture poi individuate da un diverso colore: sociale (azzurro), tecnologico (viola), economico (arancio), ambientale (verde) e politico (rosso).

Io l'ho scaricata e mi sono un po' divertita ad "indagare", convincendomi che stiamo sulla strada giusta.

≡ drivers of change

ARUP



will you own a car?

Mobility patterns reflect how often we (and our goods) travel, how far we travel and by what means. The transportation sector accounts for 23% of all energy-related greenhouse gas emissions, and over 50% of primary oil consumption. Transport's share of domestic emissions is as large as



≡ drivers of change

ARUP



≡ drivers of change

ARUP



≡ drivers of change

ARUP



Un aspetto del nostro ragionamento, che forse può essere utile a impostare la discussione. Come forse avrete notato abbiamo ragionato spesso in termini di filiera del trasporto merci e filiera del trasporto delle persone, cioè in termini intermodali. Lo abbiamo fatto perché altrimenti rischiamo di perderci punti nevralgici dello sviluppo del sistema dei trasporti e delle strategie delle imprese. Infatti le aziende si “muovono” sempre di più lungo questi due sentieri offrendo diverse modalità di trasporto, sia per le merci che per le persone, anche in maniera variabile sulla base dei dati in tempo

reale. E le persone, come cittadini e lavoratori che si spostano e come clienti finali del sistema merci, ragionano in questi termini, facendo perdere di importanza altri valori e abitudini che prima guidavano i trasporti e imponendo uno sguardo verso questo settore informato da una diversa forma mentis.

Parallelamente, guardare a queste due filiere non è sufficiente: c'è da fare un ragionamento in termini di infrastrutture, che rappresentano l'ossatura comune a questi due sistemi. E credo, crediamo, che vada impostato in questi termini: se le modalità di trasporto sono sempre più connesse anche dal punto di vista delle aziende che le presidiano, oltre che nelle abitudini del cliente finale, come si garantisce che le infrastrutture su cui queste si muovono restino un bene comune e pubblico? C'è un tema di reti - le ferrovie, le strade, i mari e i cieli - ma c'è anche un tema di nodi: le città, i poli produttivi, i nodi di scambio modale, gli hub logistici, i porti e gli aeroporti.

Per questo Noi Abbiamo individuato **4 macro-driver principali attraverso cui muoverci: geopolitica e geoeconomia, innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale, innovazione sociale**, proprio muovendoci in un ambito di Ricerca qualitativa che ha visto nell'individuazione proprio di questi 4 macro driver il risultato di un'indagine conoscitiva di approfondimento che ha coinvolto fin da subito il nostro gruppo Dirigente Nazionale ed i relativi settori merceologici di riferimento e di delega.

Su ciascuno di questi, oggi pomeriggio relazioneranno autorevoli esperti- **Giorgio Cuscito**, consigliere redazionale di Limes e curatore del Bollettino Imperiale sulla Cina di Limes on line; **Lorenzo Basso**, cofounder e direttore Business Development del Mesa Group; **Stefano Lenzi**, Responsabile Relazioni istituzionali del WWF e **Matteo Colleoni**, Professore ordinario Università Milano Bicocca.

Nella giornata di domani invece, sempre muovendoci sulla linea dei 4 macro Drivers, lavoreremo tutti e tutte, in **gruppi**, permettendo il confronto tra i componenti dell'Assemblea Generale della Filt, per sua natura variegata sia per provenienza territoriale che per ruolo, ed alcuni esperti esterni. (come vedete anche da programma).

In questo modo pensiamo di garantire una partecipazione attiva ai lavori sia da parte dei componenti della platea "sindacale" vera e propria, sia il coinvolgimento di soggetti esterni che arricchiscano il dibattito, per promuovere un confronto e uno scambio di conoscenze ed esperienze più generativo rispetto alle sole lezioni frontali.

Confronto e scambio che nei nostri desiderata è il fine per eccellenza e non semplicemente il mezzo. Ogni tavolo avrà un coordinatore esterno all'organizzazione e uno interno, per facilitare appunto questo scambio.

Vale la pena sottolineare che evidentemente ci sono temi trasversali ai diversi gruppi, che però è utile esplorare dalle diverse prospettive, e che non vi è mai un rapporto deterministico tra driver e trasporti, ma spesso vi è un rapporto bidirezionale di reciproca influenza.

Insomma, Anche nelle modalità attraverso le quali questa due giorni è stata ideata e pensiamo si realizzi, è, in qualche modo, una sperimentazione che vede, quindi, coinvolta tutta l'organizzazione ed in tutti i suoi livelli con più sollecitazioni possibili.

Perché questi 4 macro-driver?

GEOPOLITICA e GEOECONOMIA

L'asse geopolitico fondamentale è oggi quello del confronto tra USA e Cina, con la seconda che prova a sfilare alla prima il ruolo di superpotenza.

Sebbene non esclusivamente, questo confronto avviene anche sul piano economico e commerciale. Da fabbrica del mondo la Cina è diventata una potenza economica di primaria importanza, che con il progetto Belt and Road Initiative - via mare, dove resistono i colli di bottiglia a controllo USA, e via terra - esplicita la volontà di connettere nuovi mercati in un nuovo modello di globalizzazione. D'altro canto, anche gli Stati Uniti stanno ridisegnando la propria visione della globalizzazione, mettendo in discussione l'ideologia del libero mercato.

Il ritorno dei dazi segna un punto di svolta per il commercio globale, dopo decenni in cui il "governatore del mondo" aveva considerato prioritario l'abbattimento delle barriere commerciali. E così cambia la divisione internazionale del lavoro, cambiano le global value chain (le catene produttive globali) e, dunque, i flussi di merci e persone nel mondo.

Se il commercio globale delle merci si muove per il 90% via mare, il nostro è un settore intrinsecamente geopolitico: gli scenari che si determinano su questo piano cambiano la quantità ed i flussi delle merci nel mondo. Su questo sfondo giocano i grandi armatori che dominano il mercato del commercio marittimo per il trasporto delle merci e le grandi alleanze del trasporto aereo. In questo contesto l'Italia, piattaforma naturale sul Mediterraneo, non sembra avere visione strategica del proprio sistema portuale e della logistica e rischia di rimanere schiacciata.

Queste stesse dinamiche impattano fortemente anche nel settore del Trasporto Aereo, dominato da grandi alleanze di costruttori di vettori aerei dalle quali il nostro paese continua a rimanere colpevolmente fuori. E con 41 aeroporti senza un sistema strutturato di fondo ma solo di sovvenzioni regionali.

Come può porsi l'Italia dentro questi processi in costante ridefinizione? Che ruolo può giocare la Filt Cgil nel determinarne gli impatti sul sistema dei Trasporti?

INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Possiamo definire il fenomeno tecnologico e produttivo che stiamo vivendo come digitalizzazione o economia di internet. Esso consiste, sostanzialmente, all'applicazione della *general purpose technology* internet in tutti i settori dell'economia e della società, come lo fu la macchina a vapore nella prima rivoluzione industriale. E si concretizza in macchine intelligenti, che grazie all'Internet of things comunicano tra loro, con l'essere umano e con l'ambiente circostante, captando una quantità enorme di dati (big data) che sono in grado di elaborare sotto forma di elaborazione statistica (data analytics) e di utilizzare per "imparare" (intelligenza artificiale e machine learning). Queste tecnologie entrano in tutti i settori e ne modificano i metodi produttivi e i modelli di business, i mercati, il lavoro. Nel trasporto di merci e persone è possibile individuare applicazioni di queste tecnologie cd. 4.0 con riferimento alla digitalizzazione dei mezzi di trasporto (i cui parametri possono essere controllati da remoto e che acquisiscono sempre più autonomia nella guida) e nell'innovazione nella governance: in questo caso, si pensi alle classiche app per la mobilità rivolti al cliente, ma anche alla possibilità di una programmazione della mobilità e dei trasporti basata sui dati generati dalle macchine e dall'ambiente, mentre per il trasporto merci queste tecnologie migliorano la possibilità di una loro tracciabilità costante e modificano l'organizzazione del lavoro necessaria per queste funzioni.

Parlare di tecnologie 4.0 significa dunque ragionare del ruolo dei dati per la logistica e l'organizzazione urbana, dello sviluppo di veicoli autonomi e semiautonomi (pensiamo al bus di Merano **Primo test in Italia di pulmino a 15 posti senza volante o alle metropolitane di Torino e C di Roma**) alle nuove forme di mobilità e di logistica dell'ultimo miglio abilitate dall'internet mobile (dalla sharing mobility ai cd. rider).

I fenomeni di innovazione però possono essere influenzati da fattori di vario tipo, tra cui il ruolo che il Sindacato può e deve ritagliarsi. E solo dalla comprensione profonda e di molti di questi fenomeni possiamo muovere la domanda chiave: come contrattiamo l'algoritmo? Come negoziamo l'innovazione? Come aumentiamo la nostra capacità di intervenire sulle piattaforme?

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

I movimenti del Fridays for Future fanno esplodere istanze che nelle scienze economiche e sociali sono già assodate da anni, ma che hanno faticato a riflettersi nel sistema economico.

Non si tratta solo di abitudini individuali dei consumatori, ma, ciò che ha un maggiore peso, di paradigma produttivo, oggi incentrato sullo sfruttamento di energia non rinnovabile.

Ed è l'intero paradigma produttivo, incentrato sullo sfruttamento di energia non rinnovabile e sulla crescita spropositata di consumi privati a non essere né compatibile né sostenibile con la difesa del pianeta.

Se si vuole ragionare, dunque, di riconversione del sistema economico verso una maggiore sostenibilità ambientale occorre andare a vedere quali sono le aziende portatrici di interesse dell'una e dell'altra parte (cioè quelle che hanno interesse a sviluppare metodi di produzione sostenibili e quelle che hanno l'interesse opposto). Con una doverosa premessa: che la richiesta di maggiore sostenibilità possa rappresentare oggi un motore di sviluppo tecnologico ed economico per le imprese, dunque anche di lavoro.

Nel dibattito dei sindacati, a livello globale, si propone di far diventare centrale la proprietà pubblica, o il controllo democratico dell'energia.

La transizione non sta avvenendo, cresce la domanda di energia, crescono i combustibili fossili e le emissioni. Crescono anche le rinnovabili, ma non tanto quanto i consumi, che continuano a essere dominati (80%) da petrolio, carbone e gas. Con il calo del prezzo delle rinnovabili, calano anche i profitti e, di conseguenza, gli investimenti (la Cina detiene il 40% degli investimenti in solare). A livello globale si stanno muovendo forze politiche con proposte per la ripubblicizzazione dell'energia (vedi il partito laburista UK o il Green New Deal di Berny Sanders negli Usa) e aumentano le forze sindacali che aderiscono al movimento per la democrazia energetica. E' una crisi di capitale, una crisi di sistema, il sindacato deve guidare il movimento per riprendere lo spazio che gli Stati hanno ceduto alle imprese e fare pressione sui Governi che, attuando politiche di austerità, hanno contratto fortemente gli investimenti pubblici e accelerato il dominio del capitale privato anche nelle infrastrutture energetiche e, in generale, nei servizi pubblici.

I nostri settori sono tra i più inquinanti al mondo. In Europa **sono causa del consumo di circa un terzo del consumo totale di energia e di un quinto delle emissioni di gas serra**, a cui si aggiungono altre tipologie di emissioni responsabili dell'inquinamento atmosferico urbano. E' evidente che nel medio periodo, se vogliamo credibilmente proporre un green new deal, è necessario ripensarci radicalmente.

Ma trasformare il nostro modo di lavorare può essere abbastanza? Oppure l'unica strada è ridurre il flusso delle merci e l'utilizzo dei mezzi privati? Come possiamo come Filt promuovere questa piccola grande Rivoluzione?

INNOVAZIONE SOCIALE

Il mondo sta vivendo colossali cambiamenti demografici, che inevitabilmente andranno a modificare anche i flussi di merci e persone. Oggi, nel nostro Paese, assistiamo a una tendenza doppiamente polarizzante da un punto di vista geografico e sociale: da un lato, mentre le cd. aree interne e il Meridione si spopolano e invecchiano, le città si popolano sempre di più e ambiscono a diventare gli *hub* della crescita. Non solo, spesso quello che accade nelle città influisce su aree molto più ampie, come nel caso delle city regions. Le città subiscono così una "metamorfosi" anche qualitativa, che può essere ricondotta a fenomeni che vanno dai cambiamenti nel sistema economico e produttivo a quelli di paradigma che avvengono nel campo culturale e della creazione di senso. La seconda polarizzazione è determinata dai flussi migratori - con l'Italia che è terra di immigrazione per i poveri del mondo, ma anche terra di emigrazione per i giovani ad alta scolarizzazione. Non solo questi fenomeni influenzano la distribuzione geografica delle persone sul territorio nazionale, ma ne modificano anche le abitudini di consumo, di lavoro, di attività culturali e sociali, modificandone così la mobilità come persone e i desideri come clienti finali del sistema logistico. Sono dunque molto importanti i temi della logistica dell'ultimo miglio, che congestiona le città ma che difficilmente potrà essere ridimensionata nelle abitudini dei consumatori, così come quelli le nuove forme di mobilità create dalla sharing economy in soccorso ad un sistema di trasporto pubblico locale in evidente difficoltà. Ma i trasporti non sono solo l'esito di questi processi: il rapporto è bidirezionale e essi stessi, o meglio una loro efficace programmazione, possono aiutare a dare forma a questi fenomeni di carattere sociale.

L'Innovazione Sociale prevede azioni, strategie, pratiche e processi attuati quando i problemi di povertà, esclusione, segregazione e deprivazione o le opportunità di miglioramento delle condizioni di vita non riescono a trovare soluzioni soddisfacenti nel campo "istituzionalizzato" del Pubblico o nell'azione Private.

Di fronte alle sfide del nostro tempo, **disuguaglianza sociale ed economica, modelli di sviluppo non più sostenibili, cambiamenti climatici**, le vecchie soluzioni potrebbero non bastare più. È qui che interviene la Social Innovation, l'innovazione applicata alla quotidianità della nostra società, che può riguardare iniziative sia no profit che for profit.

Per essere considerate realmente un'innovazione sociale, le soluzioni devono avere un impatto strutturale.

Non è solo un'idea più o meno radicale ma una pratica innovativa, un'applicazione efficace e sostenibile di prodotto e di servizio. Sono nuove modalità.

È il riuso, l'economia circolare, la sharing economy, il social housing, il miglioramento delle condizioni di lavoro, la valorizzazione artistica, creativa, culturale e sociale dei territori.

Come può la Filt che il sistema dei trasporti favorisca forme di innovazione sociale?

Insomma, La Filt c'è, c'è stata e ci sarà.

Attrezziamoci, studiamo, facciamo circolare le esperienze vincenti e lavoriamo su **quelle in cui ancora non lo siamo.**

Lao Tse diceva: “Un albero il cui tronco si può a malapena abbracciare nasce da un minuscolo germoglio.

Una torre alta nove **piani** incomincia con un mucchietto di **terra**.
Un lungo **viaggio** di mille miglia si comincia col muovere un **pie**de.”

Ecco, muoviamoli questi piedi.

Buon lavoro a tutti e tutte!