

DRIVER

CHI GUIDA IL FUTURO DEI TRASPORTI DOPO IL COVID-19?



DRIVER

Chi guida il futuro dei trasporti dopo il covid-19?

a cura di Chiara Mancini
(Ufficio Studi, ricerche e formazione della Filt Cgil)

con l'intervento introduttivo di
Stefano Malorgio (Segretario Generale della Filt Cgil)

presentazione della ricerca a cura di
Cecilia Casula (Responsabile Ufficio Studi, ricerche e formazione della Filt Cgil)

21 ottobre 2020



Copyright: se non diversamente indicato, i contenuti di questa ricerca sono pubblicati sotto licenza Creative Commons [Attribuzione 4.0 Internazionale](#).

Citare come: Mancini C. (a cura di), Driver. Chi guida il futuro dei trasporti dopo il covid-19?, Filt Cgil, 21 ottobre 2020

Ricerca chiusa il 15 settembre 2020

Rielaborazione grafica delle immagini e copertina a cura di MediaClam Produzioni

indice

DRIVER

Chi guida il futuro dei trasporti dopo il covid-19?

1. Introduzione pag. 1
Stefano Malorgio, Segretario Generale della Filt Cgil

2. Presentazione del progetto di ricerca pag. 4
Cecilia Casula, Responsabile Ufficio Studi, ricerche e formazione della Filt Cgil

3. I trasporti durante il Coronavirus
 - a. Lo scenario economico e i trasporti nel 2020 pag. 13
 - i. Lo scenario economico internazionale
 - ii. Lo scenario economico italiano

 - b. Il lavoro nei trasporti durante il lockdown, visto dalla Filt pag. 42
 - i. Il trasporto delle persone nella fase 1
 - ii. Il trasporto delle merci nella fase 1
 - iii. I trasporti nella fase 1

 - c. Il lavoro nei trasporti nella fase 2, visto dalla Filt pag. 65

-
4. Le tendenze di lungo periodo
- a. I driver dei trasporti pag. 77
 - i. Geopolitica e geoeconomia
 - ii. Innovazione tecnologica e digitalizzazione
 - iii. Sostenibilità ambientale
 - iv. Cambiamenti demografici, sociali e insediativi e Innovazione sociale

 - b. L'impatto strutturale del Covid-19 sui quattro driver pag. 121
 - i. Geopolitica e geoeconomia
 - ii. Innovazione tecnologica e digitalizzazione
 - iii. Sostenibilità ambientale
 - iv. Cambiamenti demografici, sociali e insediativi e Innovazione sociale

 - c. Conclusione pag. 163

L'impatto strutturale del Covid-19 sul settore dei trasporti

 - i. Le persone si spostano meno con il trasporto pubblico di linea
 - ii. La filiera del turismo vede una profonda crisi, ma il futuro è incerto
 - iii. L'e-commerce cresce in maniera strutturale
5. Appendice 1: nota metodologica pag. 171
6. Appendice 2: la composizione dei campioni dei sondaggi svolti dalla Filt Cgil pag. 175

capitolo 1

INTRODUZIONE

Stefano Malorgio

Il mondo dei trasporti si trova, oggi, al centro di un'emergenza che solo pochi mesi fa non si poteva immaginare.

Tutto l'ambito del trasporto delle persone, nelle varie modalità, è stato duramente colpito e si troverà ad affrontare dinamiche di lungo periodo, dalla remotizzazione del lavoro al futuro ancora incerto del turismo, complesse e che richiederanno interventi strutturali a tutela del settore, dei lavoratori e dell'ambiente in particolare nelle aree urbane.

La filiera del trasporto delle merci ha dovuto affrontare la complessità della gestione di un servizio fondamentale nel lockdown con un cambiamento strutturale dei consumi delle persone che è si è ulteriormente accelerato con la pandemia.

Abbiamo quindi dovuto affrontare e stiamo ancora vivendo una fase emergenziale non ancora conclusa, di grande cambiamento che tiene assieme la convivenza con il virus, la percezione della centralità del servizio che i lavoratori offrono al Paese e la consapevolezza che nulla sarà più come prima.

In questo quadro la Filt Cgil ha coraggiosamente portato avanti in questi mesi un lavoro di ricerca e riflessione, nella convinzione che anche una fase emergenziale non possa essere affrontata senza un occhio al futuro. Come dimostra storia del movimento operaio, il sindacato perde quando si fa travolgere dal presente e si pone in una posizione di difesa. Invece, è possibile (e necessario) tenere assieme emergenza e futuro.

Un lavoro fatto di messa a frutto delle esperienze maturate ma anche di studio ed elaborazione, reso necessario dall'imponenza delle sfide che abbiamo di fronte e che trova in questa ricerca un suo primo esito. La Filt aveva già iniziato una riflessione di questo tipo quando la pandemia non era ancora all'orizzonte. L'anno scorso, a Genova, nell'ambito dell'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?", avevamo provato a ragionare insieme sui driver del settore. Li avevamo definiti come quei grandi fenomeni che influenzano il futuro dei trasporti, ma che lo stesso settore, con gli attori che ne fanno parte, tra cui il sindacato, può influenzare. Avevamo individuato quattro driver, che anche in questo lavoro vengono analizzati: (1) geopolitica e geoeconomia, (2) innovazione tecnologica e digitalizzazione, (3) sostenibilità

ambientale, (4) cambiamenti sociali, demografici e insediativi e innovazione sociale. Queste dimensioni vedevano, già prima dell'esplosione della pandemia, profonde trasformazioni di carattere storico, che imponevano per la Filt l'esigenza di un nuovo impianto teorico forte, da costruire anche con il contributo dei tanti esperti che hanno partecipato alla discussione. Il Covid-19 ha reso questa operazione ancora più urgente e importante: mentre la nostra categoria, come le altre, era impegnata a mantenere la tenuta sociale e tenere letteralmente in piedi il Paese, è diventato evidente che nel nostro settore stava avvenendo qualcosa di profondo, che eravamo in prima fila tanto nell'impatto della pandemia quanto nella reazione ad essa. Nel provare a capire cose stesse accadendo in profondità, abbiamo trovato che la cornice teorica dei driver fosse ancora valida e che potesse anzi rappresentare una bussola in un momento di così profonda incertezza: possiamo dire - con una punta di orgoglio - che la riflessione sugli effetti strutturali del covid-19 non ci ha colti impreparati, perché tante dinamiche le avevamo già intuite, in parte persino affrontate. Ma se a Genova ci eravamo lasciati dicendo che la sfida fosse governare i cambiamenti dei prossimi 40 anni, oggi dobbiamo prendere atto che per quegli stessi cambiamenti di anni ne potrebbero bastare molti meno: infatti l'analisi mostra che, in generale, i driver che avevamo individuato subiscono un'accelerazione.

Il senso del lavoro che state leggendo attiene, dunque, innanzitutto alla capacità per il sindacato confederale dei Trasporti di collocarsi nel dibattito del Paese attraverso la conoscenza e l'elaborazione autonoma delle trasformazioni, anche strutturali, indotte dal Covid-19 o da esso accelerate. Oggi vengono messi in discussione alcuni pilastri, anche ideologici, che sembravano inamovibili: si pensi, tra tutti, alla progressiva erosione del consenso intorno all'ideologia neoliberista, già in atto prima della pandemia ma oggi ulteriormente legittimata dal riaffermarsi del ruolo dello Stato in economia. Tuttavia, l'esito di questi processi, sul piano del pensiero e sul piano della vita concreta delle persone, non è affatto scontato e, con questo lavoro e con il percorso che seguirà, la Filt vuole provare a portare la propria voce per orientare le alternative. Sì, perché le alternative nella storia esistono, e prendere parte attiva alla loro definizione è uno dei compiti fondamentali del sindacato.

In secondo luogo, questo lavoro segna l'inizio della sperimentazione di un metodo per la Filt. Un metodo di studio e ricerca, un metodo di confronto con gli esperti e di costruzione di alleanze con l'esterno. Ma anche un metodo di indagine originale, attingendo direttamente a dati che solo noi come Filt possiamo avere grazie alla nostra base ampia e capillare. Nella ricerca sono presenti i dati di sondaggi da noi svolti sulle cosiddette fasi 1 e 2. In un momento di estrema pressione per l'azione sindacale, abbiamo infatti pensato che fosse comunque prioritario coinvolgere segretari, funzionari e delegati della Filt, per ascoltare le dinamiche dal basso della nostra categoria e provare così a comprendere la complessa fase che stiamo vivendo partendo dai dati. I numeri dei sondaggi non sono grandi abbastanza per essere rappresentativi

del settore. Ma abbiamo iniziato a sperimentare un metodo, che ci sarà tempo di affinare, e questo è molto importante anche per la costruzione di proposte.

Questa ricerca, elaborata dal nostro ufficio studi e ricerche, costituisce una base teorica sulla quale svolgere le nostre analisi sul futuro del settore dopo la Pandemia. Per tarare in maniera corretta soluzioni a problematiche che appaiono complesse fondandole non esclusivamente sull'esperienza quotidiana. Questa elaborazione dovrà quindi, innanzitutto, vivere in un documento programmatico vero e proprio da far approvare al direttivo e, poi, essere portata nei diversi livelli dell'organizzazione (regionali, territoriali e nei comitati di settore nazionali) per una sua discussione e concretizzazione nelle specifiche realtà di cui il settore dei trasporti si compone. Verrà dunque attivato uno scambio circolare tra teoria e pratica, tra indirizzo politico ed esperienze dal basso, per rendere la nostra organizzazione capace di rispondere alle sfide che abbiamo di fronte ad ogni livello. Lo facciamo anche con l'intento di estendere la riflessione alla stessa forma organizzativa della Filt e di offrirla anche alla confederazione.

Sulla base degli obiettivi che definiremo si tratterà di trovare le convergenze unitarie. Questo percorso infatti non è in contrapposizione al percorso unitario avviato a partire dal Giugno del 2019 con il documento "Rimettiamo in movimento il Paese", ma contribuisce a quella elaborazione che contestualmente stiamo riaggiornando e che potrà essere il fondamento della gestione unitaria di questa nuova fase.

Abbiamo scelto di legare questo percorso alla commemorazione dei 40 anni della nostra Federazione. Nel Marzo del 1980 a Livorno nasceva la Filt che metteva assieme le categorie che rappresentavano i Trasporti. Gli atti del Congresso rappresentano i segni di una volontà lungimirante di rimettere assieme il mondo del lavoro dei Trasporti per dare maggior forza ai lavoratori ma anche al Paese in un equilibrio tra interesse particolare e interesse generale che è una caratteristica del nostro sindacato. Tenere assieme dai controllori di volo ai facchini in nome di scelte collettive richiede equilibrio, soprattutto in un mondo che mantiene rappresentanze di mestiere minoritarie ma forti. Con questo obiettivo si sono superati gli immensi ostacoli organizzativi nel mettere assieme categorie forti e strutturate in una cessione di sovranità. A dimostrazione che le scelte politiche se condivise possono essere motore di cambiamenti non immaginabili. La Fondazione della Filt quindi coincide con una grande rielaborazione programmatica e sindacale. La necessaria riforma dei trasporti e su come essa dovesse essere accompagnata da una adeguata politica contrattuale ed un coerente assetto organizzativo. In questo sta la modernità di quella operazione e la necessità di ricordarla ma di farne un evento e l'avvio di un percorso capace di parlare ai lavoratori, a noi, alla confederazione, alla politica e alle controparti. Per questo è il momento delle scelte e del coraggio. Lo stesso che ebbero i nostri padri 40 anni fa. Una grande e coraggiosa storia collettiva che vale la pena di vivere.

capitolo 2

PRESENTAZIONE DEL PROGETTO DI RICERCA

Cecilia Casula

“Tornate, ma tornerete solo per rendervi conto che ciò che con tanti sforzi avete ritrovato, ora non ha più senso. Non potete tornare a una vita normale, perché quella che in passato chiamavate “vita normale” non può esistere durante un cambiamento di paradigma, perché anche se le cose sembrano sempre le stesse, non lo sono più. Anche le parole che paiono pronunciate nello stesso modo hanno cambiato senso. Il problema è che nessuno sa quale sarà il nuovo significato. Lo deciderà un algoritmo? Sarà annunciato su Instagram? O sarà oggetto di un decreto? Tornerete con le vostre valigie piene di parole e cose, per poi rendervi conto che non avete le definizioni giuste”
(Paul B. Preciado su Libération)

1. Il perché di questo progetto nel Quarantennale della Filt Cgil

Questo progetto di Ricerca nasce da un lavoro che all’interno dell’ufficio Studi, Ricerche e Formazione, abbiamo pensato improcrastinabile sin dal primo momento in cui l’Ufficio stesso è nato, più o meno un anno fa. Un lavoro che è partito dalla necessità e dall’urgenza di interrogarci su quali fossero gli attori, i contesti, gli scenari e le dinamiche che agiscono nei nostri settori e con i nostri settori, di fare analisi sociale e culturale sulla portata dei cambiamenti. Perché come la nostra categoria ha sottolineato più volte, non vogliamo limitarci a subire o rimediare alle conseguenze ed agli eventuali effetti negativi che fenomeni più grandi di noi hanno sul lavoro ma vogliamo costruire una lettura autonoma delle realtà per contrattare d’anticipo e provare a governarli questi cambiamenti. Un lavoro che è divenuto patrimonio della Segreteria e del gruppo dirigente diffuso, fino alle Rsu, Rsa e Rls. Un lavoro che non era mai stato fatto, o almeno non con una progettualità così definita ed un respiro così prospettico da raccogliersi poi in una pubblicazione di stampo qualitativo e quantitativo.

Quali confini da ridisegnare, quali strategie da mettere in atto, quali scenari da aggredire? Per cogliere questa occasione di ridefinizione profonda, l’obiettivo temporale a medio termine ci è stato offerto sicuramente dal nostro Quarantennale che cade proprio nel 2020. Un anniversario pensato, da sempre, non solamente come

momento di celebrazione storica, ma come un percorso di riflessione e riposizionamento strategico, contrattuale ed organizzativo.

Un anniversario che cade nell'anno della più grande pandemia mondiale dal 1918 ad oggi. Ogni giorno, nelle ultime settimane, tra le cinque e le seimila persone nel mondo sono morte di una malattia di cui nessuno aveva sentito parlare un anno fa. Le misure di contenimento imposte per limitare la diffusione del contagio hanno anestetizzato il Paese, mentre alla paura per il virus si sommava quella per una crisi economica tanto inevitabile quanto profonda. Il Documento di Economia e Finanza (DEF) pubblicato dal Governo il 23 aprile scorso ha ipotizzato un calo del PIL a livello nazionale dell'8% nel 2020, contro il -9.9% previsto da Standard & Poor's. Lo stesso DEF prevede però un calo di PIL superiore al 10% se si dovesse ricadere in una seconda ondata di emergenza CoViD-19. Tutti concordano, inoltre, che la ripresa prevista nel 2021 non sarà in grado di bilanciare il tracollo del 2020, con una dinamica dunque molto simile alle crisi del 2008 e del 2012.

Il nostro mondo è quindi, mai come ora, ancor di più un mondo in completa e continua trasformazione: le nuove tecnologie, i rapporti geopolitici ed economici, il cambiamento di quelli tra mondo della produzione e mondo dei trasporti hanno modificato sensibilmente il Lavoro ed i sistemi di produzione. Ed il tutto è stato amplificato ed accelerato dalla Pandemia.

2. Istantanee dei settori dei trasporti

Ogni anno in Italia le imprese di trasporto locale e regionale portano sui propri autobus, treni e vaporetti 5,4 miliardi di passeggeri, producono un fatturato complessivo di 12 miliardi di euro, impiegando oltre 124.000 addetti. Il settore del trasporto pubblico locale è stato uno tra i settori più colpiti dagli impatti dell'emergenza COVID - 19 (Domanda -90% nel lockdown; -75% subito dopo)¹.

Rispetto al periodo precedente al lockdown, l'utilizzo dell'auto come mezzo di trasporto in città è aumentato del 70%. Lo spostamento a piedi è cresciuto del 26%. Il trasporto pubblico locale è calato del 25%. I dati si riferiscono allo scorso 30 luglio e fanno parte dei grafici elaborati sulla base delle richieste di indicazioni registrate da Apple maps in Italia tra il 15 febbraio e il 19 settembre 2020.

Il settore Automotive risulta già ampiamente colpito dalla crisi, con un calo delle immatricolazioni e veicoli non prodotti.

Il car sharing in Italia (che è uno dei mercati più sviluppati per questa forma di mobilità) ha visto una contrazione degli utilizzi con picchi anche fino al -70%. Mentre il noleggio ha visto nel nostro Paese un calo vertiginoso delle immatricolazioni a marzo

¹ Fonte ASSTRA

2020 rispetto al 2019 (-98% immatricolazioni a breve termine e -88% per le immatricolazioni a lungo termine)

L'e-commerce ha registrato una crescita nei primi sei mesi del 2020 che avrebbe altrimenti richiesto [in condizioni normali] tra i 4 e i 6 anni e si prevede una crescita del settore della logistica a causa dell'aumento esponenziale di domanda di consegne a domicilio, il cui valore potrebbe raggiungere oltre quattromila miliardi di dollari entro il 2021, il doppio di quello che era nel 2017. Ma oltre alla crescita della logistica urbana, l'emergenza ha anche provocato un rallentamento del commercio internazionale e un conseguente calo dei volumi di traffico delle merci.

L'autotrasporto, nel periodo gennaio-aprile ha evidenziato un calo del traffico dei veicoli pesanti nelle autostrade italiane del -20%; una contrazione delle merci negli aeroporti italiani del - 28,7%, di media del 15% di movimentazione delle merci via mare con punte del -38,5% nel porto di Genova per le rinfuse solide². A seguito della cancellazione di partenze e servizi di linea, la flotta di navi portacontainer inattive è salita a livello record per quest'anno di oltre tre milioni di TEU, nell'arco dei primi tre mesi del 2020 si è passati da un'ipotizzabile crescita dell'import export del 2% annuo ad una sicura contrazione dovuta alla Pandemia. Così come la riduzione di carichi movimentati anche in cabotaggio, di quelli containerizzati, che per la portualità italiana incidono almeno per ¼ dei volumi movimentati. Tutte le Autorità di Sistema Portuale poi, registrano il calo dei traffici quindi e l'azzeramento pressoché totale del trasporto passeggeri e crociere che in Italia vede coinvolto un giro d'affari di oltre 53 milioni di persone di cui 12 milioni di crocieristi³.

La crocieristica pesa per il circa il 3% del Pil nazionale, muove un fatturato di 45 miliardi di euro e occupa oltre 120mila addetti ma è un settore ripartito per dpcm ma di fatto ancora fermo.

Il trasporto aereo rappresenta il 2,4% del PIL mondiale, circa 1.800 miliardi di dollari, con oltre 10 milioni di occupati diretti. Prima dell'epidemia, si stimava, a livello mondiale, di passare dai 3.2 miliardi di passeggeri del 2016 ai 7.2 miliardi entro il 2030. L'industria del Trasporto aereo italiano, secondo le previsioni di Cassa Depositi e Prestiti, generava un valore pari al 3.6% del PIL e stima tutt'ora che una crescita del 10% dell'offerta intercontinentale possa determinare un aumento degli investimenti esteri diretti in entrata pari al 4.7%. Nel corso degli ultimi cinque mesi, a causa del propagarsi dell'epidemia di Covid-19 e dei successivi lockdown nelle differenti aree geografiche, il traffico aereo ha registrato una contrazione senza precedenti. Nel solo mese di marzo gli aeroporti europei hanno registrato una perdita di 106 milioni di passeggeri. Durante la crisi globale del 2008 si erano persi 100 milioni di passeggeri in 12 mesi. Prime stime degli effetti della crisi dovuta alla pandemia di Covid-19 calcolano una perdita complessiva pari a più della metà del valore prodotto nel 2019.

² Considerazioni sugli impatti dell'emergenza CoViD-19 per il trasporto merci e la logistica in Italia in Cascetta E. et al., Alcune considerazioni sugli impatti dell'emergenza CoViD-19 per il trasporto merci e la logistica in Italia, 2020

³ Osservatorio Covid-19 SRM su trasporto marittimo e logistica, Aprile 2020

Il gruppo FS aveva chiuso il 2019 con 12,4 miliardi di ricavi e un utile netto di 584 milioni. Ma ora sta pagando caro l'impatto del Covid-19 sulle sue attività del 2020. L'Ad di Trenitalia Orazio Iacono ha spiegato che la mancata vendita di biglietti durante il periodo di lock-down ha comportato una perdita di 10 milioni al giorno. Vale a dire un rosso che solo a marzo e aprile ammonta a 500 milioni di fatturato in meno. Nel periodo 9 marzo-3 maggio, per quanto riguarda Freccie e Intercity, si è registrata una riduzione di 10 milioni di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre sul regionale si sono registrati 65 milioni di passeggeri in meno.

Invece Italo, la società di treni ora in mano al fondo americano Gip, nel 2019 ha registrato ricavi per circa 700 milioni e 151,2 milioni di utile. L'amministratore delegato di Italo, Gianbattista La Rocca, ha detto che "ad oggi i costi della pandemia ammontano a 200 milioni" Sono gli effetti dei due mesi di 'stop' quasi totale delle attività e del blocco della mobilità interregionale, del limite della vendita del 50% dei biglietti e dell'assenza della clientela business e straniera.

La viabilità, sempre nel periodo di crisi più evidente, ha registrato un crollo totale del traffico veicolare tanto urbano quanto extraurbano e naturalmente di quello autostradale. Una situazione che si è tradotta in un calo quasi totale dei pedaggi giornalieri e quindi conseguentemente degli incassi.

Queste sono solamente alcune "istantanee" dei nostri settori.

3. La necessità di una visione

Dopo il coronavirus l'Italia non sarà più come prima.

L'economia, la società, la politica, fanno fatica a pensare al futuro. Sta anche a noi tutti progettare la ricostruzione di un paese migliore, di un'Italia in salute, giusta e sostenibile. Sta anche a noi, tracciare la strada che individui i punti fermi delle iniziative e delle politiche necessarie per far fronte a questa emergenza e - in una prospettiva più ampia - e per porre la ricostruzione del paese su basi diverse da quelle del passato. C'è assoluta necessità di mettere in campo una Visione. Occorre cioè dire ora dove vogliamo andare domani, che idea abbiamo circa il futuro delle nostre comunità, quali priorità indichiamo, su quali di esse scommettiamo.

Se è vero che è quasi impossibile separare la geopolitica dalle soluzioni tecniche e normative nei singoli Stati, il Coronavirus è l'occasione di ripensare il nostro con una visione diversa dal passato, investendo sui suoi limiti, storici ed economici. In Italia anche le conseguenze sociali della crisi sembrerebbero potenzialmente più rilevanti rispetto agli altri Paesi europei. Un'indagine pubblicata ad aprile 2020, promossa dall'Osservatorio Giovani dell'Istituto Toniolo e dal Ministero per le Pari Opportunità e

la Famiglia, relativa a un campione di individui di età compresa fra i 18 e i 34 anni e residenti nei principali Paesi europei, evidenzia che il 60% dei giovani italiani ritiene che l'emergenza sanitaria avrà conseguenze negative sui propri piani futuri, seguiti a distanza dai giovani francesi e tedeschi (rispettivamente il 46% e il 42%). In particolare, gli intervistati italiani, a seconda dell'ambito di riferimento, esprimono tassi di rinuncia ai propri progetti di vita fino a 20 punti percentuali superiori a quelli dichiarati dai coetanei europei, che affermano invece più frequentemente di dover soltanto posticipare i propri progetti.

Il lavoro post Covid-19, quello che già c'è ma soprattutto quello che dovremmo contribuire a creare, va rivisto profondamente e come organizzazione sindacale crediamo che la pandemia abbia reso evidenti tutte le fragilità, le disfunzioni ed i problemi strutturali. E le fragilità territoriali sono sempre fragilità collettive, che si manifestino a Milano o a Napoli⁴. È necessario cambiare radicalmente il modello di sviluppo. Per questo il lavoro va rimesso al centro, non solo per "difendere", ma per capire che cosa si produce e come si produce e con quale sostenibilità ambientale. Oggi il nuovo prodotto è la mobilità: come si spostano le persone, come si spostano le merci, come si costruiscono le città. Tutto questo cambia il modo di fare impresa, perché il mercato da solo non può farcela.

Dalla pandemia dobbiamo trarre le opportunità di trasformazione.

Il sistema dei trasporti non si è mai fermato durante il periodo di lock-down. Nonostante questo si sono registrate dinamiche opposte tra trasporto delle persone e trasporto delle merci, con un sostanziale stop del primo e un andamento ambivalente del secondo. Tale caratteristica si conferma anche nella cosiddetta fase della ripartenza, sebbene in ordine opposto: con un rallentamento del trasporto delle merci (per la prima volta a fine maggio si è fermato il terminal container del porto di Genova) e una lenta e graduale ripresa della mobilità delle persone. La pandemia potrebbe modificare in profondità, e con effetti di lungo periodo, le dinamiche dei trasporti delle merci e delle persone. Prima il Paese e le istituzioni se ne renderanno conto, e prima si potrà iniziare una discussione che provi a mettere in campo misure strutturali per evitare di subire le trasformazioni, ma, anzi, provando a utilizzare la ripartenza come occasione per ridiscutere il modello produttivo, sociale e istituzionale dei trasporti nel nostro Paese. Servono, per il rilancio del settore della mobilità, investimenti pubblici e privati. E scelte a tutto campo di politica industriale che coinvolgano il sistema ed anche l'industria dei trasporti.

⁴ Isaia Sales, Uniti ma fragili. Cosa ci insegna il virus, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020

4. Struttura e composizione della ricerca

Nei capitoli che seguono impostiamo una riflessione sugli effetti del covid-19 sul settore e sul lavoro nei trasporti a partire dai dati. Innanzitutto, dati di fonti esterne che aiutano a comprendere il quadro macroeconomico in cui ci muoviamo - dalla congiuntura internazionale a quella italiana, all'andamento del commercio globale e dell'import ed export nel nostro paese - e le evoluzioni di questi mesi e gli scenari di alcune variabili che incidono fortemente sui nostri settori, come il turismo internazionale e italiano, l'andamento dell'industria, i consumi e le vendite al dettaglio, la mobilità delle persone. Una volta delineato questo quadro, passiamo in rassegna i dati di tre sondaggi originali che la Filt ha somministrato ai propri delegati, funzionari e dirigenti: i dati descrivono l'andamento del settore e dell'occupazione nel settore durante la fase 1 (marzo e aprile, per la quale abbiamo un sondaggio dedicato al trasporto delle persone e uno dedicato al trasporto delle merci) e durante la fase 2 (maggio e giugno, per la quale abbiamo un sondaggio di livello territoriale): in particolare approfondiamo l'andamento economico (tra cui alcune dinamiche di particolare interesse come l'e-commerce per il trasporto delle merci e il ruolo dell'attore pubblico nel caso delle aziende del trasporto persone), l'andamento dell'occupazione, l'applicazione di ammortizzatori sociali o altri strumenti per aumentare o diminuire le ore di lavoro, l'andamento dei ritmi di lavoro, dell'organizzazione del lavoro e l'introduzione di forme di digitalizzazione, l'applicazione e valutazione di forme di lavoro da remoto, l'andamento delle relazioni industriali.

Tutta questa prima parte della ricerca rappresenta non solo il tentativo di partire dai dati per comprendere la complessa fase che stiamo vivendo, ma anche una banca dati a cui si può fare riferimento per ulteriori lavori o per trovare dati utili. Nella seconda parte della ricerca acquisiamo un approccio più qualitativo e di lungo periodo, con l'intento di comprendere quali siano le dinamiche strutturali che sono accelerate o sono attivate dalla pandemia. A questo fine recuperiamo il lavoro svolto dalla Filt prima della pandemia stessa in occasione della due giorni di convegno "Driver- chi guida il futuro dei trasporti?", tenuto a Genova il 12 e 13 dicembre 2019. I driver sono dei macro-fenomeni che influenzano lo sviluppo futuro del settore dei trasporti, ma che intrattengono con questo- e con gli attori che ne fanno parte, tra cui il Sindacato- un rapporto circolare di reciproca influenza. I driver che abbiamo individuato sono quattro: (1) geopolitica e geoeconomia; (2) innovazione tecnologica e digitalizzazione, (3) sostenibilità ambientale, (4) cambiamenti sociali, demografici e insediativi e innovazione sociale. Mentre nel paragrafo 4 analizzeremo i driver in situazione pre-covid cercando di costruire una cornice teorica solida e volta alla comprensione delle dinamiche strutturali di cambiamenti di questi anni, in quello successivo proveremo a capire se e come il covid-19 abbia inciso sui driver stessi.

Riassumeremo, infine, questa analisi in un paragrafo conclusivo in cui le principali dinamiche individuate vengono lette dalla lente più specifica dei Trasporti, per individuare tre effetti strutturali della pandemia sul settore.

5. Le tre macro-tendenze nel settore dei trasporti

Partendo dall'analisi di come si trasformano questi 4 Driver, la ricerca evidenzia tre macro tendenze in atto nel settore dei trasporti:

1. Le persone si spostano meno con il trasporto pubblico di linea;
2. La filiera del turismo vede una profonda crisi, ma il futuro è incerto;
3. L'e-commerce cresce in maniera strutturale.

L'impatto del telelavoro e dello smart-working, potrebbe rivelarsi un elemento strutturale, con il quale il trasporto si troverà a fare i conti.

Non si deve pensare solo a quante aziende svilupperanno forme di lavoro da remoto, spesso apprezzato anche dai lavoratori, incidendo sulla mobilità nelle città, ma anche a quanti utilizzeranno queste telemodalità in sostituzione di riunioni di vario genere, precedentemente fatte in presenza. Pensate a tutti quei viaggiatori che si spostavano sull'asse dell'alta velocità Torino-Milano-Roma anche solo per partecipare a riunioni. È piuttosto evidente che il mercato si orienterà verso il risparmio e in questo caso il risparmio ricadrà soprattutto sulle spese di trasporto.

Se tali dinamiche fossero confermate, nei fatti ci troveremmo di fronte ad una trasformazione che non può trovare risposte in risorse erogate una tantum ma solo accettando la nuova sfida. Quella di spostare verso la mobilità collettiva quella quota di lavoratori che continueranno a muoversi e quel 50 % di domanda di trasporto non derivante da motivi di lavoro. Ciò, però, significa un ridisegno complessivo del sistema dei trasporti, che ragioni in termini di mobilità integrata, indipendentemente dal mezzo, mettendo assieme auto, treni, mezzi pubblici e micro mobilità (bici, monopattini...) includendo e rafforzando le forme di sharing già diffuse su auto e biciclette.

- ❑ Cabine di regia regionali, che vedano assieme tutti gli attori della mobilità e della programmazione (Regioni, Aree metropolitane, Comuni, parti sociali) e che possono essere il luogo nel quale concretizzare le scelte, tenendo conto delle peculiarità territoriali e rendendo coerenti le azioni tra modulazione della domanda e dell'offerta.
- ❑ Rivedere la politica industriale nel settore. Le dimensioni piccole e la forte frammentazione delle imprese rappresentano un ostacolo alla gestione di questa trasformazione, sia in termini di capacità di investimento, che di gestione dell'offerta integrata. Questo significa anche avere player nazionali in grado di fare da architrave al nuovo sistema di riorganizzazione.

- ❑ Politiche tariffarie integrate. Si potrebbe pensare a una tessera unica per potere utilizzare i diversi mezzi di trasporto.
- ❑ Investimenti tecnologici su specifiche App in grado di canalizzare la domanda in maniera semplice.

Il secondo trend riguarda il Turismo. Una delle filiere maggiormente colpite dalla crisi sanitaria. Un settore cresciuto significativamente negli ultimi decenni e a livello internazionale, che ha retto ampiamente anche alla crisi del 2008. Prima della crisi sanitaria, nel nostro Paese rappresentava il 13,2% del PIL, un fatturato di 232 miliardi di euro a fronte di 3,5 milioni di occupati.

Dal punto di vista economico, le ripercussioni sono difficilmente valutabili, ma si prospettano perdite per circa 100 milioni di posti di lavoro e 2.700 miliardi in meno in termini di Pil mondiale. La dinamica relativa alla diffusione della pandemia non ha sicuramente aiutato, concentrandosi nelle aree geografiche a maggior flusso turistico, ovvero Europa (50,8% dei turisti nel 2018) e Asia (24,4%)⁵.

A pesare in particolare sono gli effetti della perdita del volume di affari per la chiusura delle attività, con tempistiche più lunghe rispetto ad altri settori, e l'inevitabile protrarsi delle limitazioni nei flussi turistici dall'estero, oltre agli effetti depressivi legati al generalizzato calo dei redditi sia sul fronte interno che internazionale.

Uno studio dell' Enit, l'Agenzia nazionale turismo, stima per il 2020 in circa il 55% il calo delle visite dall'estero in Italia. Si tratta di 51 milioni di turisti in meno che equivalgono a una riduzione di 165milioni di pernottamenti e una perdita di 67 miliardi di entrate nelle casse del settore turistico. Più attenuato per quanto riguarda il turismo interno- meno di massa anche dal punto di vista qualitativo e di scelte- che farà registrare un -31% rispetto al 2019, circa 16 milioni di persone.

Poi, l'ultimo trend, l'esplosione dell'e-commerce durante la fase di lock-down che ha determinato una nuova centralità nel sistema del trasporto per questi lavoratori.

Un fenomeno già in crescita esponenziale che ha subito un'ulteriore accelerata durante la pandemia e che difficilmente scenderà di molto ma anzi potrebbe mantenere un livello di strutturalità importante.

Una rilevazione Nielsen evidenzia che gli acquisti online dei prodotti di largo consumo sono aumentati, rispetto alle analoghe settimane del 2019, dell'81% tra 24 febbraio e 1°Marzo e del +162% tra 23 Marzo e 29 Marzo⁶.

Si tratta di prenderne atto, provando a governarne gli effetti, anche qui con interventi di lungo periodo:

- ❑ Sarebbe utile pensare ad uno stimolo alla conversione dei mezzi per la distribuzione delle merci in città verso le forme ibride o elettriche,

⁵ Fonte: Studio Cassa Depositi e Prestiti 2020

⁶ Fonte: <https://www.ninjamarketing.it/2020/04/17/covid-19-mercato-ecommerce-gdo/>

determinando un incentivo importante verso gli investimenti nel settore dell'Automotive nazionale.

- ❑ Lo sviluppo dell'e-commerce deve portare a veri e propri piani logistici delle città. Dislocamento dei magazzini logistici, tempi e modalità di distribuzione delle merci. Può essere un'occasione importante di ridisegno dello spazio urbano.
- ❑ Se questi lavoratori sono diventati essenziali per il Paese, vanno trattati come tali. Non per una rivendicazione solo salariale. Si tratta di mettere mano a catene di appalti e subappalti sul piano della legalità e del rispetto del contratto e dei diritti delle persone che lavorano.
- ❑ Anche in questo ambito, così strategico, è necessario ragionare sulla debolezza del Paese di fronte all'assenza di player nazionali di settore e alla presenza di soggetti spesso di derivazione pubblica di altri Stati, come nel trasporto delle merci sono le multinazionali Dhl, Gls, Tnt.

È una grande occasione per i lavoratori, le imprese, l'ambiente ed il sistema produttivo italiano.

6. Conclusione

Siamo quindi in un periodo denso di complicazioni ma anche di opportunità di fronte alle quali sarebbe necessario un patto tra forze sociali (e governo) che consenta di evitare l'esplosione di ingovernabili tensioni sociali e di cambiare il settore avendo, per una volta, una visione lunga del nostro futuro. La sfida post coronavirus in fondo è tutta qui.

Per riprogettare il Paese, costruire una "Nuova Italia", trasporti e mobilità rivestono un ruolo cruciale.

Alessandro Aresu, su Limes di Aprile scorso, partendo dall'affermazione provocatoria di come i cinghiali - sì, i cinghiali- costituiscano l'attore interno che più si è rafforzato in Italia con la crisi del Coronavirus sostiene che: "senza antenne per l'ascolto, non siamo consapevoli dei conflitti che ci agitano, non siamo presenti a noi stessi, presenti nei diversi spazi dell'Italia. Siamo così costretti ad appoggiare le orecchie al suolo per cercare di capire quello che sta arrivando. Non si sentono i cavalli dei barbari, bensì un altro strepitare di zampe. Arrivano i cinghiali".

Ecco, evitiamo di farli arrivare in troppi e troppo vicino.

capitolo 3 - parte A

LO SCENARIO ECONOMICO E I TRASPORTI NEL 2020

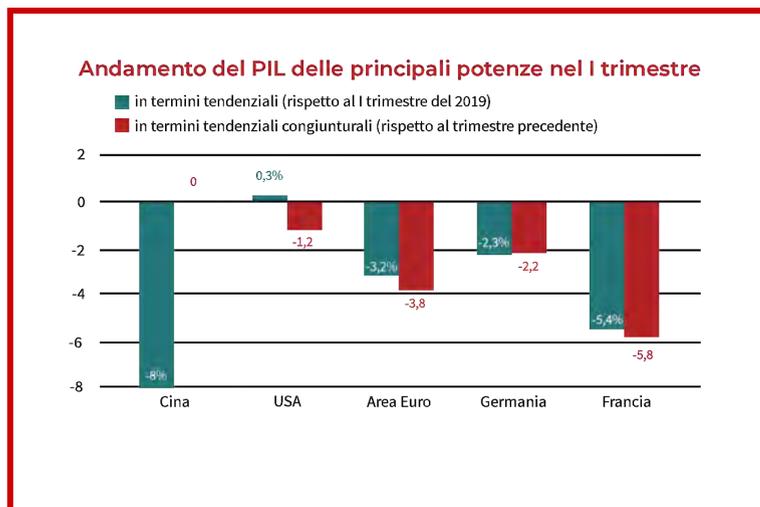
In questa prima parte della ricerca passiamo in rassegna i principali dati relativi alla congiuntura economica e al settore dei trasporti nei mesi più acuti della pandemia: prima, in questo paragrafo, attraverso qualche dato generale sull'economia globale e sullo scenario italiano, poi, nei paragrafi successivi, attraverso un'indagine originale della Filt sul lavoro nei trasporti durante la fase 1 e la fase 2. Successivamente, proveremo ad analizzare i trend più strutturali messi in moto o accelerati dalla pandemia stessa.

1. Lo scenario economico internazionale

1.1. La congiuntura internazionale

La diffusione della pandemia e le necessarie misure di lockdown introdotte hanno inevitabilmente bloccato buona parte dell'attività economica, aprendo una fase di recessione che si è diffusa seguendo lo stesso andamento del virus.

Nel primo trimestre, l'economia globale esclusa l'Unione Europea è crollata del 3,3%¹. In questo periodo la pandemia ha investito soprattutto la Cina, in parte l'Europa e solo marginalmente gli USA - e questo si riflette sull'andamento del PIL delle principali potenze, con gli USA che in termini tendenziali vedono addirittura una debole crescita².



Nostra elaborazione su fonti varie (si veda nelle note)

¹ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), INSTITUTIONAL PAPER 132 | JULY 2020

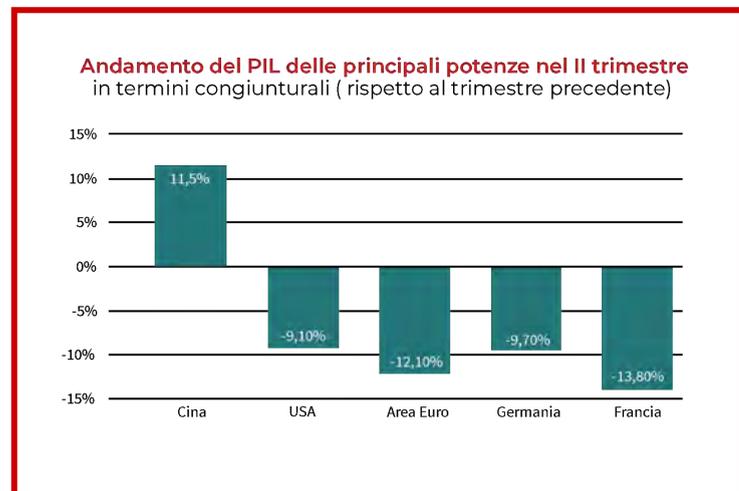
https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/summer-2020-economic-forecast-deeper-recession-wider-divergences_en

² nel grafico, le stime per la Cina in IMF, World Economic Outlook, April 2020: The Great Lockdown

April 2020, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>; gli altri dati del grafico in Istat, conti economici trimestrali I trimestre

<https://www.istat.it/it/files//2020/05/Conti-economici-trimestrali-I-trim-2020.pdf>

Nel secondo trimestre il calo è ancora più accentuato in Occidente per il persistere delle misure di lockdown e la gradualità delle politiche di riapertura che si sono avute da maggio in poi³. Complessivamente, nella prima metà del 2020 la perdita per le economie dell'area euro è stimata del -17%⁴.



Nostra elaborazione su fonti varie (si veda nelle note)

Invece, la Cina vede un rimbalzo del +11,5% in termini congiunturali⁵. A luglio e agosto gli indicatori di fiducia mostrano un miglioramento delle condizioni nell'Area Euro⁶.

A fronte di un crollo di queste dimensioni, non è semplice prevedere l'andamento della ripresa. Il Fondo Monetario Internazionale stima che, in uno scenario base, l'economia mondiale si contrarrà del 4,9% nel 2020, mentre la previsione per il 2021 è di una crescita del 5,4%⁷. Queste stime, più pessimistiche di quelle fatte in primavera, presuppongono che nelle economie dove la pandemia si sta riducendo persisteranno comunque le misure di distanziamento sociale nella seconda metà del 2020 e, contemporaneamente, continueranno ad essere applicate misure di ulteriore lockdown

³ dati nel grafico in Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

⁴ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), INSTITUTIONAL PAPER 132 | JULY 2020

https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/summer-2020-economic-forecast-deeper-recession-wider-divergences_en

⁵ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

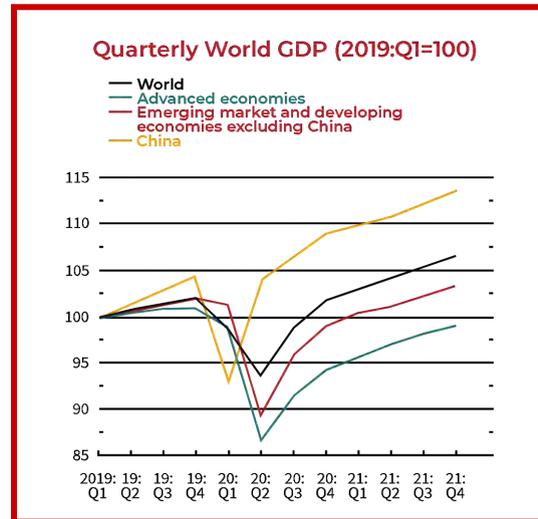
⁶ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

⁷ IMF, World Economic Outlook Update, June 2020,

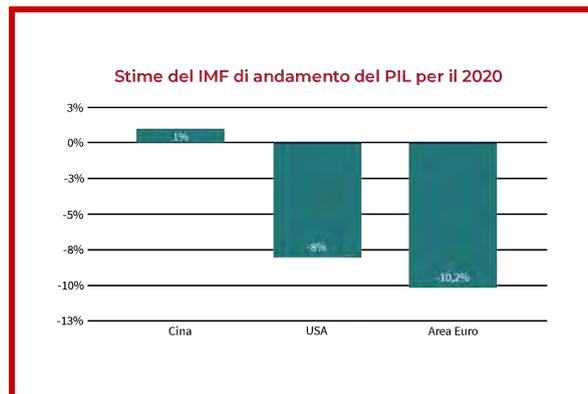
<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>; solo ad aprile, lo stesso IMF aveva stimato una perdita del 3% per il 2020 e un recovery nel 2021 del 5,8% - un declino già senza precedenti che però è ulteriormente peggiorato per l'intensificarsi della pandemia e delle misure restrittive in molti paesi. Peraltro le stime di aprile prevedevano già una riduzione del -8,8% per il 2020 rispetto alle stime fatte in gennaio per lo stesso anno (IMF, World Economic Outlook, April 2020: The Great Lockdown April 2020, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>)

nelle economie che ancora hanno alti tassi di contagio; si presume, inoltre, che nel caso di una nuova ondata dei contagi nel primo gruppo, le misure non sarebbero quelle di ulteriori lockdown, ma si agirebbe attraverso altre *policy*, come il tracciamento dei contagi o misure di isolamento e chiusura più targettizzate, con un impatto minore in termini economici⁸.



Fonte: IMF, World Economic Outlook Update, June 2020⁹

In particolare, la Cina dovrebbe comunque chiudere il 2020 in lieve crescita (1%), anche se lontano dalle cifre di crescita degli ultimi anni - e tornare a una crescita sostenuta (8,2%) nel 2021. Al contrario, le economie occidentali, dopo essere cresciute del 2,2% nel 2018 e del 1,7% nel 2019, dovrebbero avere una perdita dell'8% nel 2020¹⁰, mentre per il 2021 la stima è di +4,8%¹¹.



Fonte: IMF, World Economic Outlook Update, June 2020¹²

Per l'Euro Area l'IMF stima una riduzione dell'Output del -10,2% nel 2020 (per la Commissione Europea questa cifra è più contenuta, -8,7%¹³) e un andamento del +6%

⁸ IMF, World Economic Outlook Update, June 2020,

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

⁹ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

¹⁰ -1,9% rispetto alla stima fatta ad aprile

¹¹ IMF, World Economic Outlook Update, June 2020,

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

¹² <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

¹³ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), INSTITUTIONAL PAPER 132 | JULY 2020

https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/summer-2020-economic-forecast-deeper-recession-wider-divergences_en

nel 2021¹⁴. L'output dovrebbe essere alla fine del 2021 -2% rispetto al livello pre-crisi e -4,1% rispetto alle aspettative delle previsioni fatte prima della crisi¹⁵.

Oltre allo scenario di base, l'IMF ne stima anche uno peggiore e uno migliore. Se ci dovesse essere una nuova ondata epidemica all'inizio del 2021, il Pil globale crollerebbe anche quell'anno del -4,6% rispetto allo scenario di base e nel 2022 sarebbe ancora sotto del -3,3% rispetto allo scenario di base¹⁶. Anche la Commissione Europea stima due scenari peggiorativi rispetto a quello di base: nel caso di una ripresa più lenta, la deviazione rispetto alla crescita stimata prima della pandemia sarebbe di -10,5% nel 2020 e -8,2 nel 2021, mentre nel caso di una seconda ondata alla fine del 2020-inizio 2021 cadrebbe rispettivamente di 11,7% e 11,2%¹⁷. Nello scenario di una seconda ondata, entrambe le stime considerano le misure di lockdown avere un impatto minore di quelle sperimentate nel 2020 per una maggiore efficacia di altre policy e in generale dell'expertise acquisito nella gestione dell'emergenza. Se invece dovesse esserci un recupero più veloce dalle misure implementate nella prima metà del 2020, l'output migliorerebbe dello 0,5% nel 2020 e del 3% nel 2021 rispetto allo scenario di base¹⁸. Ovviamente questi scenari sono da considerare con molta cautela dal momento che le stesse istituzioni che li hanno prodotti mettono in guardia rispetto ai numerosi fattori di variabilità che potrebbero intervenire, tra cui la lunghezza e incidenza della pandemia e delle misure di lockdown (infatti già a luglio l'evoluzione dei contagi determina maggiore incertezza anche per gli scenari economici¹⁹), la riconfigurazione delle catene di produzione di beni e servizi, oltre ovviamente alle diverse politiche che possono essere implementate in campo economico e monetario. E' tuttavia fondamentale per noi considerare lo scenario macroeconomico, che ha ovviamente un impatto diretto sul commercio globale e quindi sul nostro settore.

¹⁴ IMF, World Economic Outlook Update, June 2020, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>; nella stima di aprile queste percentuali erano rispettivamente -5,9% per gli USA, 1,2% per la Cina, -7,5% e 4,7% per l'Euro area (IMF, World Economic Outlook, April 2020: The Great Lockdown

April 2020, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>)

¹⁵ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), INSTITUTIONAL PAPER 132 | JULY 2020

https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/summer-2020-economic-forecast-deeper-recession-wider-divergences_en

¹⁶ IMF, World Economic Outlook Update, June 2020,

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

¹⁷ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), INSTITUTIONAL PAPER 132 | JULY 2020

https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/summer-2020-economic-forecast-deeper-recession-wider-divergences_en

¹⁸ IMF, World Economic Outlook Update, June 2020,

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

¹⁹ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020 <https://www.istat.it/it/archivio/246253>

1.2. Il commercio globale

Nel primo trimestre del 2020 il commercio globale si è ridotto del -3,5% rispetto all'anno precedente, a causa di bassa domanda, crollo del turismo internazionale, dislocamento produttivo in paesi in lockdown e restrizioni al commercio²⁰. In particolare, il commercio globale di servizi è diminuito del -7,6% in termini tendenziali²¹ e del -7,3% in termini congiunturali²²: tra i servizi, il settore più colpito è stato quello dei viaggi (-24,4% nel primo trimestre in termini tendenziali)²³. Tra febbraio e aprile il commercio mondiale delle merci è crollato del 7,2% congiunturale²⁴, mentre a maggio ha segnato un'ulteriore flessione del -1,1%: nei primi 5 mesi dell'anno gli scambi sono crollati dell'8,7% rispetto allo stesso periodo del 2019²⁵. Nel secondo trimestre del 2020 il commercio globale è diminuito del 12,5%²⁶ e quello delle merci è crollato del -27% rispetto all'anno precedente²⁷, tuttavia il commercio internazionale di merci in volume a giugno ha registrato un rimbalzo del +7,6% congiunturale²⁸.

Con riferimento alle principali potenze, la Cina è stata la prima ad essere colpita dal virus, e il blocco delle produzioni ha portato in quel Paese ad un calo delle esportazioni di ampia portata già nel primo trimestre²⁹. Dato il ruolo primario della Cina nelle catene del valore, il crollo del valore aggiunto industriale cinese del 13,5% nei primi due mesi del 2020³⁰ e del China Manufacturing Purchasing Manager's Index (PMI) del 22% solo a febbraio³¹ si stima abbia causato alle catene globali 50 miliardi di dollari di

²⁰ IMF, World Economic Outlook Update, June 2020,

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

²¹ cioè rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente

²² cioè rispetto al trimestre precedente

²³ Unctad, International trade in services, 2020 quarter 1

https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/gdsdsimisc2020d5_en.pdf

²⁴ dati Central planning bureau in Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, maggio-giugno 2020

<https://www.istat.it/it/archivio/245342>

²⁵ dati Central planning bureau in Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020

<https://www.istat.it/it/archivio/246253>

²⁶ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

²⁷ Unctad, COVID-19: Shipping data hints to some recovery in global trade, 09 September 2020,

<https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2466>; inoltre, il merchandise trade barometer dell'organizzazione mondiale del commercio - un indice dell'andamento del trasporto merci globali - ha fatto registrare il suo minimo storico a 84.5 - 15.5 punti sotto il livello baseline di 100 e 18.6 punti sotto i livelli dello scorso anno (WTO, Goods barometer confirms steep drop in trade but hints at nascent recovery, august 2020,

https://www.wto.org/english/news_e/news20_e/wtoi_19aug20_e.htm)

²⁸ Central planning bureau in Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020,

<https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

²⁹ nella tabella, la fonte per i dati relativi alla Cina nel primo trimestre è OECD, International Trade Pulse, OECD - Updated: May 2020,

<http://www.oecd.org/sdd/its/international-trade-pulse-oecd-updated-may-2020.htm#TradePulseFootnote1>

³⁰ National Bureau of Statistics of China, National Economy Withstood the Impact of COVID-19 in the First Two Months, 16 march 2020

http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202003/t20200316_1732244.html in Di Sisto M., Coronavirus: una cura anche per il commercio globale, sbilanciamoci.info, 25 Marzo 2020,

http://sbilanciamoci.info/coronavirus-serve-una-cura-anche-per-il-commercio-globale/#_ftn5

³¹ Unctad, Global Trade impact of the Coronavirus: (COVID-19) epidemic, 4 march 2020

<https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcinf2020d1.pdf>

danni³² e all'Unione Europea un danno all'industria di 15.597 milioni di dollari, anche perché le produzioni just in time e l'assenza di scorte hanno inevitabilmente impattato sulla capacità produttiva³³. Da aprile, il commercio estero della Cina ha mostrato segni di ripresa, anche a seguito della ripresa della produzione industriale³⁴, ma l'import di beni ha continuato a calare probabilmente per la congiuntura internazionale e degli altri paesi. Nei mesi successivi, tuttavia, l'export di beni si è ridotto ancora in particolare a maggio, mentre l'import di beni si è ridotto a maggio ma è nuovamente cresciuto a giugno³⁵. A luglio il PMI manifatturiero è salito a 51,1 e quello dei servizi a 54,2³⁶.

Andamento del commercio con l'estero nelle principali potenze							
		export			import		
		tot	merci	servizi	tot	merci	servizi
CINA	I trimestre (tendenziale)		-13,3%	-6,9%			
	aprile	3,9%	3,7%	4,2%		-7,9%	
	maggio		-16,7%	-3,3%		-1,8%	-4,4%
	giugno		-1,4%			12,8%	
USA	febbraio				-2,6%		
	marzo	-6,5%			-2,2%		
	I trimestre (tendenziale)	-2%			-5,1%		
	I trimestre (congiunturale)	-4,1%			-5,5%		
	aprile		-25%	-10,7%		-13,6%	-14%
	maggio		-5,8%	-2%		-0,6%	-1,4%
Germania	aprile		-26,9%	-15,5%		-17,4%	-20,8%
	maggio		9,2%	-5,6%		3,8%	-5,6%
Francia	aprile		-33,9%	-8,8%		-26%	-3,4%
	maggio		13,1%	0		20,5%	-8,3%

Nostra elaborazione su fonti varie (si veda nelle note)

Negli Stati Uniti, sia l'export che l'import hanno iniziato a calare già nei mesi di febbraio e marzo, nonostante il paese non fosse sostanzialmente interessato dalla pandemia: in particolare, i servizi di trasporto (sia passeggeri che merci) hanno visto una diminuzione dell'export del 36.2% e dell'import del 33.7% a marzo rispetto a febbraio³⁷. Il crollo verticale si è avuto nel mese di aprile³⁸, mentre a maggio la

³² Durant I., "Made in Monde": Time to rethink the system, UNCTAD, 10 March 2020,

<https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2301>

³³ Unctad, Global Trade impact of the Coronavirus: (COVID-19) epidemic, 4 march 2020

<https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcinf2020d1.pdf> in Di Sisto M., Coronavirus: una cura anche per il commercio globale, sbilanciamoci.info, 25 Marzo 2020,

http://sbilanciamoci.info/coronavirus-serve-una-cura-anche-per-il-commercio-globale/#_ftn5

³⁴ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, maggio-giugno 2020

<https://www.istat.it/it/archivio/245342>

³⁵ OECD, International Trade Pulse, OECD - Updated: June 2020,

<https://www.oecd.org/sdd/its/international-trade-pulse-oecd-updated-june-2020.htm>

³⁶ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020 <https://www.istat.it/it/archivio/246253>

³⁷ dati su febbraio e marzo in OECD, International Trade Pulse, OECD - Updated: May 2020,

<http://www.oecd.org/sdd/its/international-trade-pulse-oecd-updated-may-2020.htm#TradePulseFootnote1>; dati sul I trimestre in Unctad, International trade in services, 2020 quarter 1,

https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/gdsdsimisc2020d5_en.pdf

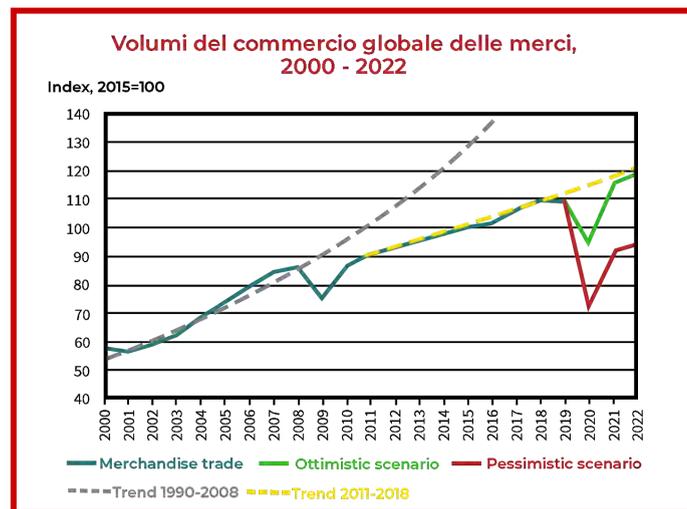
³⁸ OECD, International Trade Pulse, OECD - Updated: June 2020,

<https://www.oecd.org/sdd/its/international-trade-pulse-oecd-updated-june-2020.htm>

contrazione è continuata ma in maniera più lieve. Un andamento simile si è avuto in aprile in Francia e Germania, con cali molto drastici del commercio estero³⁹ - complessivamente, nell'area euro tra febbraio e aprile le esportazioni sono calate del -13% mentre le importazioni del -11%⁴⁰ - mentre in questi paesi export e import di beni ha iniziato a riprendersi, anche se non sono tornati ai livelli pre-crisi. I servizi hanno invece continuato a calare perché è rimasto in situazione di crisi il settore dei viaggi⁴¹. In generale, il calo dei servizi è stato compensato dall'andamento positivo dei servizi digitali in particolare in USA e Cina⁴².

L'IMF stima che il commercio globale possa declinare complessivamente del -11,9% nel 2020 e aumentare dell'8% nel 2021⁴³, mentre precedenti stime del WTO (in aprile) stimavano un crollo per il 2020 tra il 13 e il 32% nel 2020⁴⁴.

Lo scenario ottimistico, in cui il commercio torna ai livelli delle stime pre-crisi potrebbe essere credibile solo se investitori e consumatori vedessero la pandemia come una one-shot crisis e tornassero quindi a investire e spendere subito, con un ritorno alla normalità: uno scenario plausibile solo in caso di rapida diffusione di un vaccino, come si vede dal grafico che mostra che, anche con la crisi del 2008, comunque meno profonda, non si è più tornati ad un riallineamento al trend precedente.



Fonte: WTO, Trade set to plunge as COVID-19 pandemic upends global economy, 8 april 2020⁴⁵

³⁹ OECD, International Trade Pulse, OECD - Updated: June 2020,

<https://www.oecd.org/sdd/its/international-trade-pulse-oecd-updated-june-2020.htm>

⁴⁰ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, maggio-giugno 2020,

<https://www.istat.it/it/archivio/245342>

⁴¹ OECD, International Trade Pulse, OECD - Updated: July 2020,

<http://www.oecd.org/sdd/its/international-trade-pulse-oecd-updated-july-2020.htm>

⁴² OECD, International Trade Pulse, OECD - Updated: May 2020,

<http://www.oecd.org/sdd/its/international-trade-pulse-oecd-updated-may-2020.htm#TradePulseFootnote1>

⁴³ IMF, World Economic Outlook Update, June 2020,

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

⁴⁴ WTO, Trade set to plunge as COVID-19 pandemic upends global economy, 8 april 2020

https://www.wto.org/english/news_e/pres20_e/pr855_e.htm

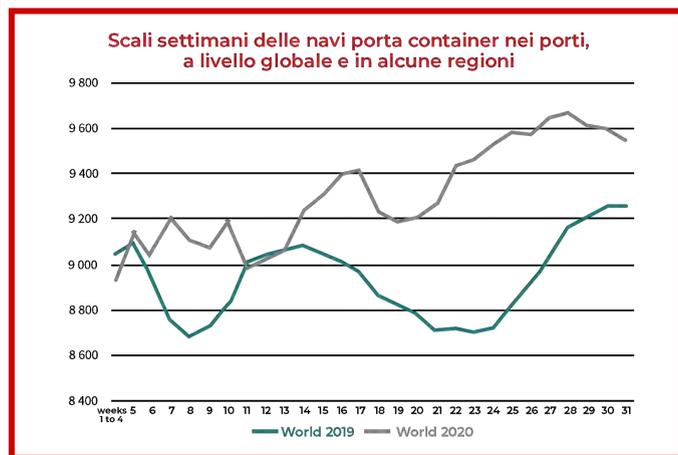
⁴⁵ https://www.wto.org/english/news_e/pres20_e/pr855_e.htm

Porti e trasporto marittimo a livello globale

Il crollo del trasporto dei container gli operatori portuali cinesi a cavallo tra gennaio e febbraio ha generato una caduta del commercio globale tramite container dell'8,6% solo in febbraio⁴⁶ e la cancellazione del 46% delle rotte programmate dall'Asia al Nord Europa⁴⁷. Complessivamente, il trasporto tramite container ha perso circa il 4% del volume nel primo trimestre rispetto allo stesso periodo del 2019⁴⁸.

A livello globale, dopo una prima caduta a febbraio, gli scali delle navi porta container nei porti sono tornati sotto i volumi del 2019 intorno a metà marzo, sono stati particolarmente critici ad aprile⁴⁹ e hanno iniziato a risalire da metà giugno, ristabilendosi su valori più vicini a quelli del 2019 in agosto⁵⁰.

Nel Sud Europa il calo è meno drastico e si ha ad inizio aprile, per poi ricominciare una lenta



⁴⁶ in termini tendenziali; International Transport Forum (OECD), Covid-19 transport brief, Global Container Shipping and the Coronavirus Crisis 29 April 2020, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf> in WTO, Trade in services in the context of covid-19, 28 May 2020, https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/services_report_e.pdf

⁴⁷ "Coronavirus impact raises red flags at European ports", Journal of Commerce, 19 February 2020 in WTO, Trade in services in the context of covid-19, 28 May 2020, https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/services_report_e.pdf

⁴⁸ UNCTAD, The Covid-19 pandemic and the blue economy: new challenges and prospects for recovery and resilience, april 2020 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctedinf2020d2_en.pdf

⁴⁹ IAPH-WPSP ha svolto un sondaggio settimanale sull'impatto del Covid-19 sui porti, in cui sono stati coinvolti più di 60 porti in tutto il mondo tra il 6 aprile e il 3 maggio. Nei segmenti container e altri veicoli cargo l'impatto della crisi sull'arrivo delle navi è rimasto invariato in circa il 50% dei casi, mentre la riduzione tra il 5% e il 25% ha riguardato tra il 30 e il 40% dei casi. Riduzioni più drastiche si sono avute da metà aprile, con il 10-15% dei porti che ha visto riduzioni superiori al 25%. Per quanto riguarda, l'impatto sull'utilizzo della capacità dei magazzini e della distribuzione nel porto, 1 su 4 ha riportato un aumento dell'utilizzo dei magazzini e dei servizi di distribuzione per prodotti alimentari e medici, e nessun porto ha riportato capacity shortages. Complessivamente, pare che la capacità di magazzino sia leggermente diminuita dopo il primo aumento#, forse perché all'inizio è calata la domanda per la chiusura dell'industria e quindi sono rimaste le merci in magazzino, ma continuavano ad arrivare merci nei porti per i lunghi tempi di percorrenza, mentre poi anche sul trasporto marittimo c'è stata una riduzione ritardata. (Notteboom T, Pallis T., IAPH-WPSP Port Economic Impact Barometer, IAPH-WPSP, 1 May 2020, <https://www.assoporti.it/media/6424/wpssp-port-economic-impact-barometer-1-may-2020.pdf>)

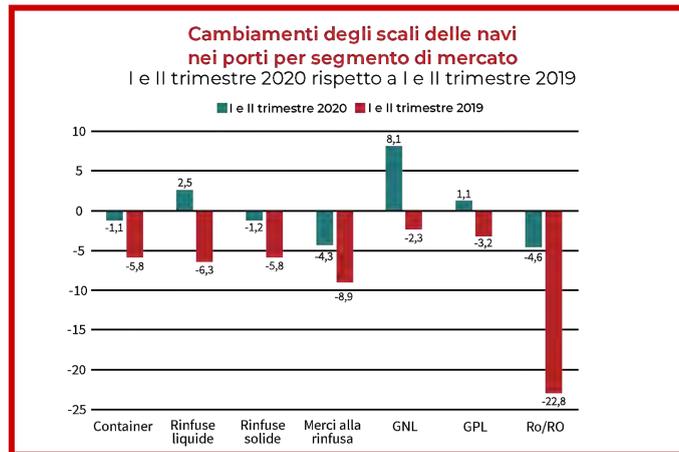
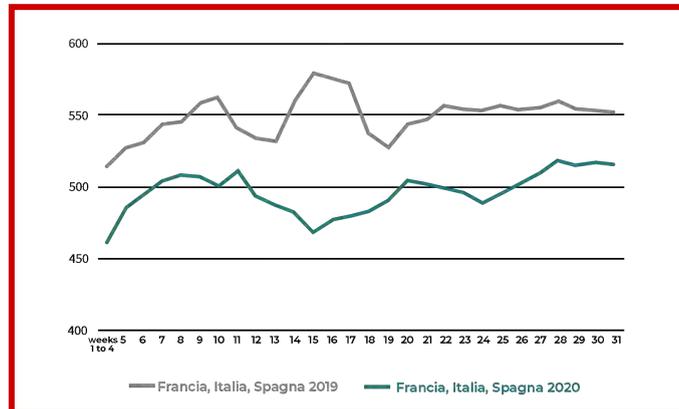
⁵⁰ Infatti, fino a metà giugno il numero di navi in arrivo nei porti è diminuito del -8,5% rispetto all'anno precedente, mentre ad agosto questo valore si attesta solo a -3% rispetto all'anno precedente (Jan Hoffmann, Hassiba Benamara, Daniel Hopp, and Luisa Rodriguez, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help, UNCTAD

07 September 2020, <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2465>). Inoltre, a maggio il paniere di indicatori del commercio marittimo su base mensile si attestava al -12% rispetto all'anno precedente, ma a giugno e luglio è migliorato fino ad arrivare al -4% e il global deep sea port calls era al -10% in maggio ma al -5% in agosto (Crowe T., Economic Indicators In A Shipping Context, Clarkson research, 04 September 2020).

risalita⁵¹. Invece in Agosto, mentre gli scali di navi porta container in Cina e Hong Kong sono aumentati del 4,1% rispetto all'anno precedente, gli scali dell'America del Nord e dell'Europa erano ancora sotto del 16,3% e 13,2%⁵².

In particolare, tra i diversi segmenti di mercato, quello che ha sofferto maggiormente, in particolare nel II trimestre, è stato il ro-ro⁵³.

Dunque, se anche questo settore ha visto una non trascurabile crisi nel primo e all'inizio del secondo trimestre, ha poi cominciato a riprendersi, assicurando non solo il trasporto delle merci ma anche la profittabilità per gli operatori, anche grazie all'esistenza di grandi alleanze che sono state in grado di gestire la fase in maniera più flessibile, anche riducendo la flotta⁵⁴: nel mese di aprile la



Fonte (tre grafici): Jan Hoffmann, Hassiba Benamara, Daniel Hopp, and Luisa Rodriguez, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help, UNCTAD, 07 September 2020⁵⁵

capacità di stiva dei container a livello globale non impiegata era di circa 3,15 milioni di TEU, corrispondente a circa il 15% della flotta globale⁵⁶.

Questo indicatore suggerisce, quindi, anche maggiore ottimismo per le stime future rispetto ad altre, ma comunque i fattori di incertezza ricordati a proposito delle stime restano anche in questo caso.

⁵¹ Jan Hoffmann, Hassiba Benamara, Daniel Hopp, and Luisa Rodriguez, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help, UNCTAD 07 September 2020, <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2465>

⁵² Jan Hoffmann, Hassiba Benamara, Daniel Hopp, and Luisa Rodriguez, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help, UNCTAD 07 September 2020, <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2465>

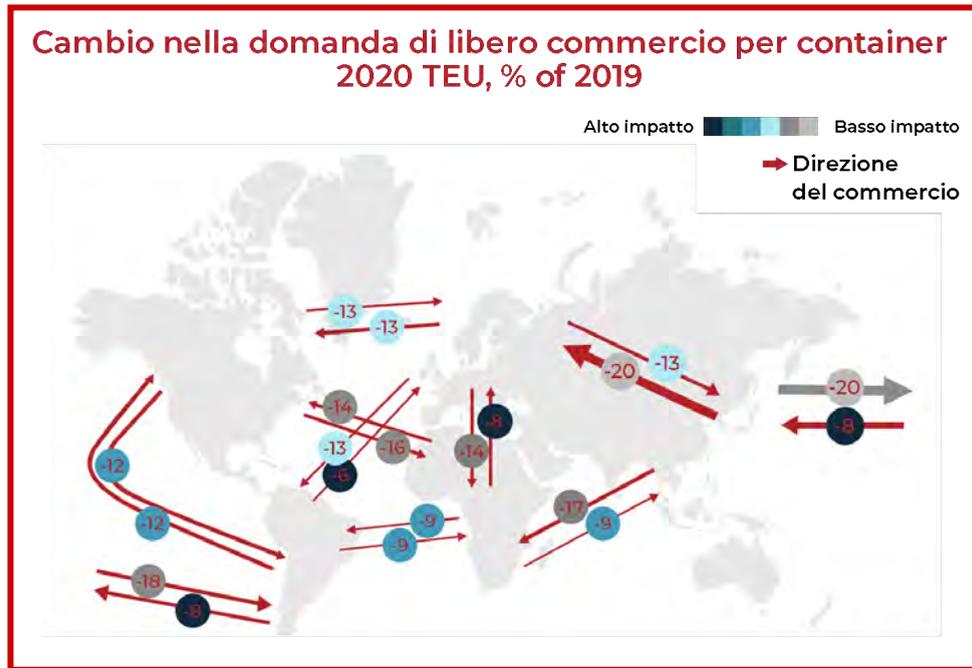
⁵³ Jan Hoffmann, Hassiba Benamara, Daniel Hopp, and Luisa Rodriguez, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help, UNCTAD 07 September 2020, <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2465>

⁵⁴ Jan Hoffmann, Hassiba Benamara, Daniel Hopp, and Luisa Rodriguez, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help, UNCTAD 07 September 2020, <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2465>

⁵⁵ <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2465>, su dati di MarineTraffic

⁵⁶ dati Alphaliner in Cascetta E. et al., Alcune considerazioni sugli impatti dell'emergenza CoViD-19 per il trasporto merci e la logistica in Italia

Le proiezioni più recenti riguardanti il trasporto marittimo potrebbero quindi fornire un quadro più ottimistico, con una riduzione nel 2020 simile a quella del 2009 (-4.4% tonnellate)⁵⁷.



Fonte: McKinsey & company, Global freight flows after COVID-19: What's next?, July 2, 2020⁵⁸

Più pessimistica l'analisi di McKinsey, secondo cui il trasporto oceanico di container avrà una flessione su base annua tra il 6% e il 20%, con una grande variabilità dovuta sia all'evoluzione del virus sia alle diverse tratte e alla loro specializzazione produttiva⁵⁹.

Nel medio periodo, Clarksons Research stima che nel caso in cui le restrizioni dovessero essere allentate diffusamente nell'ultimo trimestre del 2020, nel 2022 si tornerebbe ad un livello di trasporto marittimo superiore al 2019, mentre se la pandemia dovesse continuare ci troveremmo a una regionalizzazione maggiore del commercio e i volumi del trasporto marittimo resterebbero sotto i livelli del 2019 fino al 2023⁶⁰.

⁵⁷ Crowe T., Economic Indicators In A Shipping Context, Clarkson research, 04 September 2020

⁵⁸ <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-transport-infrastructure/our-insights/global-freight-flows-after-covid-19-whats-next#>

⁵⁹ McKinsey & company, Global freight flows after COVID-19: What's next?, July 2, 2020,

<https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-transport-infrastructure/our-insights/global-freight-flows-after-covid-19-whats-next#>

⁶⁰ Covid-19: Shipping Impact Assessment, Clarksons Research, 02 July 2020, Update No. 6

1.3. Il turismo nel mondo

L'organizzazione mondiale del turismo (UNWTO) ha stimato una riduzione negli arrivi dei turisti internazionali nel primo trimestre del 2020 pari al -22% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La seconda area negativamente colpita è stata l'Europa (-19% tendenziale) e in particolare l'Europa Mediterranea (-22% tendenziale)⁶¹: qui il crollo del turismo da gennaio a maggio è stato rispettivamente di -57,9% e -65,5%⁶².

Riduzione degli arrivi dei turisti internazionali	
Globale, I trimestre (tendenziale)	-22%
Europa, I trimestre (tendenziale)	-19%
Sud Europa, I trimestre (tendenziale)	-22%
Globale, marzo (tendenziale)	-55%
Globale aprile	-96,9%
Globale maggio	-97,6%
Europa, gennaio - maggio	-57,9%
Sud Europa, gennaio - maggio	-65,5%

Nostra elaborazione su fonti varie (si veda nelle note)

Nel primo semestre del 2020 il crollo degli arrivi dei turisti internazionali è stato del -65%, con un picco del -93% a giugno rispetto al 2019. Una delle regioni più impattate è stata il Sud Europa, che ha visto un crollo nel semestre del -73%⁶³.

L'UNWTO ha costruito ad aprile tre scenari per l'andamento del turismo: se le restrizioni ai viaggi iniziano ad essere abolite e i confini nazionali aperti all'inizio di luglio, si avrebbe -58% di arrivi nel 2020. Se le aperture fossero all'inizio di settembre, la riduzione sarebbe del -70%, mentre se fosse all'inizio di dicembre sarebbero del -78%. In questi scenari, la perdita sarebbe tra 850 milioni e 1.1 miliardo di turisti internazionali, cioè tra -910 miliardi e -1,2 trilioni di export dal turismo. I lavori a rischio direttamente sarebbero tra 100 e 120 milioni⁶⁴. Le stime di Federalberghi alla fine di giugno sono ancora più pessimiste: l'associazione sostiene che nonostante la riapertura dei confini dell'area Schengen, il calo dei turisti provenienti da quest'area in Italia sia stato del 93.2%.

Un settore molto colpito dal crollo del turismo è quello del turismo di costa, trasporto marittimo dei passeggeri e crociere. Nel mese di aprile l'arrivo delle navi passeggeri nei porti nel mondo è calato di più del 50% in circa il 64% dei casi⁶⁵ e, una volta terminata l'emergenza, potrebbero volerci da 10 mesi a 2 anni per una ripresa del settore, con 50 milioni di posti di lavoro a rischio⁶⁶.

⁶¹ UNWTO, World Tourism Barometer, Volume 18 • Issue 2 • May 2020

https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-05/UNWTO_Barom20_02_May.pdf

⁶² UNWTO, International Tourism and Covid-19, <https://www.unwto.org/international-tourism-and-covid-19>

⁶³ UNWTO, International tourist numbers down 65% in first half of 2020, UNWTO reports, 15 SEP 20

<https://www.unwto.org/news/international-tourist-numbers-down-65-in-first-half-of-2020-unwto-reports>

⁶⁴ UNWTO, World Tourism Barometer, Volume 18 • Issue 2 • May 2020

https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-05/UNWTO_Barom20_02_May.pdf

⁶⁵ Notteboom T, Pallis T., IAPH-WPSP Port Economic Impact Barometer, IAPH-WPSP, 1 May 2020,

<https://www.assoporti.it/media/6424/wpsp-port-economic-impact-barometer-1-may-2020.pdf>

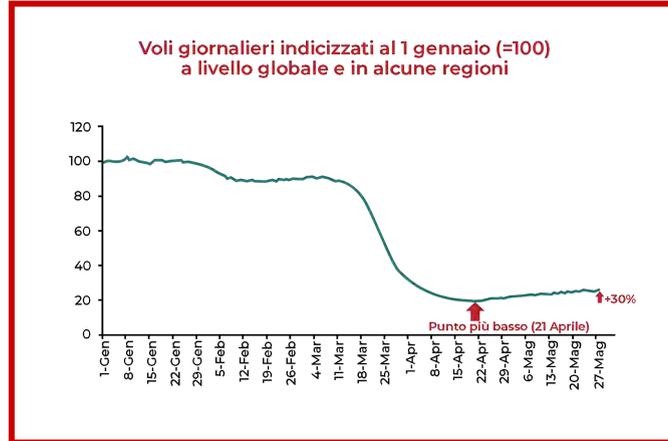
⁶⁶ Faus J., This is how coronavirus could affect the travel and tourism industry, WEF, 17 Mar 2020

<https://www.weforum.org/agenda/2020/03/world-travel-coronavirus-covid19-jobs-pandemic-tourism-aviation/> - https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctedinf2020d2_en.pdf

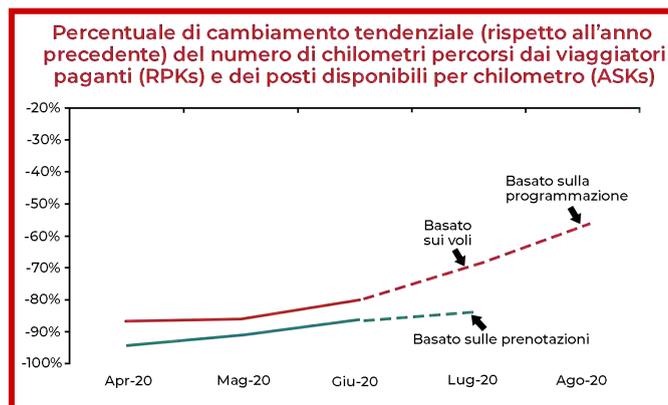
Il trasporto aereo globale

I dati sul trasporto aereo mostrano un declino nel primo trimestre del 2020 e in particolare nel mese di marzo, che continua anche ad aprile, per riprendere molto debolmente da maggio. La debole ripresa, tuttavia, è guidata soprattutto dai voli domestici, mentre quelli internazionali continuano a peggiorare. Complessivamente, la domanda di trasporto aereo nel primo semestre del 2020 è più bassa del 58,4% rispetto al primo semestre del 2019⁶⁷, ma da luglio la ripresa sembra più accentuata rispetto alle aspettative⁶⁸, probabilmente per il cambiamento dei comportamenti dei consumatori, che tendono a prenotare i voli più a ridosso.

In particolare, la seguente tabella mostra una sintesi dei principali indicatori del trasporto aereo a livello globale nel primo semestre del 2020:



Fonte: Pearce B., COVID-19 Air travel reaching a turning point, IATA, 3rd June 2020⁶⁹



Fonte: Pearce B., COVID-19 June data and revised air travel outlook, IATA, 28th July 2020⁷⁰

⁶⁷ IATA Economics' Chart of the Week Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand, 30 July 2020 <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/>

⁶⁸ Pearce B., COVID-19 June data and revised air travel outlook, IATA, 28th July 2020

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/june-data-and-revised-air-travel-outlook/>

⁶⁹ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-travel-reaching-a-turning-point/>

⁷⁰ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/june-data-and-revised-air-travel-outlook/>

	I trimestre	marzo	aprile	maggio	giugno
disponibilità di posti per i passeggeri (ASK)			-87%	-86%	-80,1%
utilizzo dei posti disponibili			-55,9%	-31%	-26,8%
RPKs	-22%	-56%	-94%	-91%	-86,5%

Nostra elaborazione su fonti varie⁷¹

Inoltre, a metà 2020 le compagnie aeree hanno previsto la consegna di 960 nuovi veicoli, circa il 40% in meno del numero pianificato all'inizio dell'anno, mentre solo 235 ne sono state consegnate fino a maggio⁷².

Per quanto riguarda l'Europa i dati mostrano un calo del settore molto ampio già dal mese di marzo⁷³, che si accentua ulteriormente in aprile e continua in maggio e giugno⁷⁴.

Riduzione del traffico aereo in Europa	
valori tendenziali	
traffico interno all'Europa, marzo	-55%
numero di voli, marzo	-41%
disponibilità di posti per passeggeri, aprile	-62,40%
disponibilità di posti per passeggeri, maggio	-41%
disponibilità di posti per passeggeri, giugno	-31,90%

Nostra elaborazione su fonti varie (si veda nelle note)

⁷¹ ASK, available seat-kilometers; per quanto riguarda il secondo indicatore, mentre ad aprile 2019 la disponibilità di posti era l'83,1%, ad aprile 2020 è del 36,6% (Pearce B., COVID-19 Air travel reaching a turning point, IATA, 3 rd June 2020 <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-travel-reaching-a-turning-point/>); inoltre l'utilizzo dei posti disponibili passa da 84,4% a giugno 2019 a 57,6% a giugno 2020 (IATA, Air Passenger Market Analysis June 2020 Domestic air travel continues to drive the recovery in June, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis--june-2020/>); l'indicatore Revenue passenger kilometers (RPKs) misura il numero di chilometri percorsi da viaggiatori paganti; se limitiamo l'indicatore ai voli internazionali, la caduta del RPK è quasi del 100% anche nel mese di maggio (IATA, Air Passenger Market Analysis May 2020 Domestic air travel demand shows early signs of recovery, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis--may-2020/>); a giugno RPKs relativo ai voli domestici diminuisce del 67,6% a giugno (in maggio era -78,4%), mentre quello dei voli internazionali resta vicino al -100% (IATA, Air Passenger Market Analysis June 2020 Domestic air travel continues to drive the recovery in June, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis--june-2020/>). Le fonti dei dati sono: IATA, Air Passenger Market Analysis May 2020, Domestic air travel demand shows early signs of recovery

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis--may-2020/>; IATA, Air Passenger Market Analysis June 2020 Domestic air travel continues to drive the recovery in June, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis--june-2020/>; Pearce B., COVID-19 Air travel reaching a turning point, IATA, 3 rd June 2020 <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-travel-reaching-a-turning-point/>; ICAO in UNWTO, World Tourism Barometer, Volume 18 • Issue 2 • May 2020 https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-05/UNWTO_Barom20_02_May.pdf

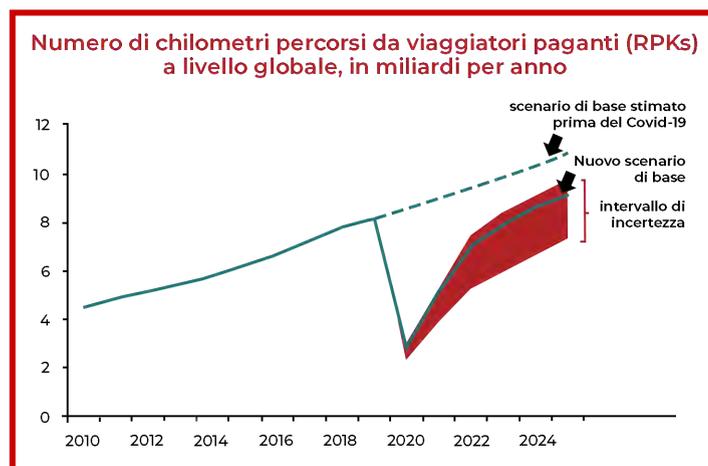
⁷² IATA, Economic Performance of the Airline Industry, 2020 Mid-year report, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2020-report/>

⁷³ UNWTO, World Tourism Barometer, Volume 18 • Issue 2 • May 2020 https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-05/UNWTO_Barom20_02_May.pdf

⁷⁴ IATA, Air Passenger Market Analysis June 2020 Domestic air travel continues to drive the recovery in June <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis--june-2020/>

Le stime per i prossimi mesi sono tutt'altro che incoraggianti, e il settore del trasporto aereo sembra più degli altri lontano da un ritorno alla normalità. Alla metà di giugno le prenotazioni per i voli per la stagione invernale erano sotto del 59% rispetto ai livelli dello scorso anno⁷⁵. IATA stima un calo del 60% dei chilometri percorsi da passeggeri paganti (RPKs) per il 2020⁷⁶ e un crollo tra il -32% e il -41% nel 2021⁷⁷: i posti disponibili saranno oltre un terzo di meno che nel 2019 e l'utilizzo di questi posti da parte dei passeggeri sarà del 62,7% (dall'82,5% nel 2019)⁷⁸. Inoltre la distanza di viaggio si ridurrà nel 2020 dell'8,5% rispetto al 2019⁷⁹. L'occupazione potrebbe crollare del -35,5%⁸⁰.

Complessivamente, la domanda dei passeggeri potrebbe impiegare 5 anni a tornare ai livelli pre-crisi: in particolare ci si aspetta che la domanda possa rapidamente risollevarsi per motivi familiari, ma che impieghi più tempo per motivi di turismo e, soprattutto, per i viaggi business⁸¹; inoltre potrebbe continuare il trend di ripresa maggiore dei voli domestici rispetto a quelli internazionali.



Fonte: IATA Economics' Chart of the Week Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand, 30 July 2020⁸²

⁷⁵ IATA Economics' Chart of the Week Airlines have little visibility of demand for the Northern Winter season, 19 June 2020

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airlines-have-little-visibility-of-demand/>

⁷⁶ IATA Economics' Chart of the Week Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand, 30 July 2020

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/>

⁷⁷ Pearce B., COVID-19 Outlook for air travel in the next 5 years, IATA, 13th May 2020

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-outlook-for-air-travel-in-the-next-5-years/>

⁷⁸ IATA, Economic Performance of the Airline Industry, 2020 Mid-year report ,

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2020-report/>

⁷⁹ Pearce B., COVID-19 Outlook for air travel in the next 5 years, IATA, 13th May 2020

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-outlook-for-air-travel-in-the-next-5-years/>

⁸⁰ IATA, Economic Performance of the Airline Industry, 2020 Mid-year report ,

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2020-report/>

⁸¹ IATA Economics' Chart of the Week Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand , 30 July 2020,

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/>

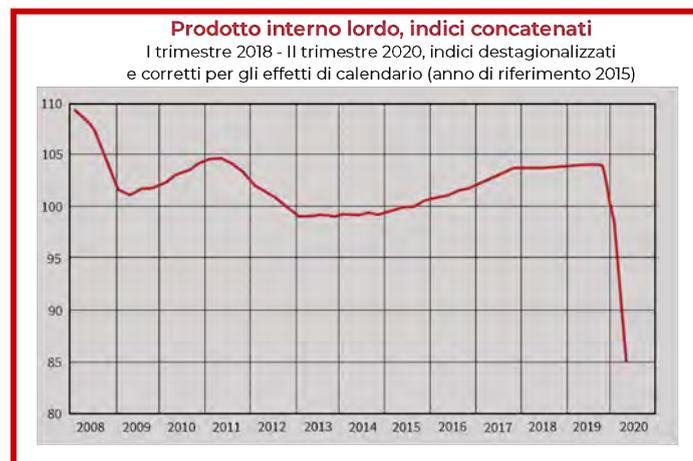
⁸² <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/>

Infatti, occorre tenere presente che le stime per gli scenari futuri sono state prodotte prima del picco della stagione estiva italiana: tuttavia, questo potrebbe comunque influire relativamente sui trend globali, sia perché la stagione turistica italiana è spostata in avanti rispetto a quella di USA e Europa del Centro-Nord, sia perché questo fenomeno potrebbe essere soprattutto relativo al turismo interno, di cui tratteremo in seguito.

2. Lo scenario economico italiano

I trend che abbiamo visto a livello globale hanno un impatto particolarmente marcato in Italia - uno dei primi Paesi colpiti dal Covid e un'economia fragile già prima della pandemia.

Nel primo trimestre del 2020 il prodotto interno lordo è diminuito di oltre il 5%⁸³. Nel secondo trimestre il Pil è calato del -12,8% rispetto al trimestre precedente⁸⁴ e si stima che il calo sia del 17,3% in termini tendenziali, per una variazione acquisita per il 2020 pari al -14,3%⁸⁵. Questo brusco calo è dovuto alle misure di lockdown per tutto il periodo di aprile e poi ad una riapertura delle attività per step.



Fonte: Istat, Il trimestre 2020 stima preliminare del pil⁸⁶

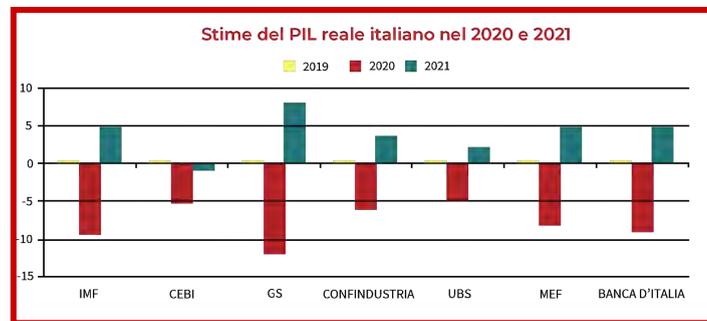
⁸³ in particolare, del 5,3% rispetto al trimestre precedente e del 5,4% nei confronti del primo trimestre del 2019. La variazione acquisita, cioè che si otterrebbe in presenza di una variazione congiunturale nulla negli altri trimestri dell'anno, per il 2020 è pari a -5,5% (Istat, conti economici trimestrali I trimestre, <https://www.istat.it/it/files//2020/05/Conti-economici-trimestrali-I-trim-2020.pdf>)

⁸⁴ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020, <https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

⁸⁵ Istat, Il trimestre 2020 stima preliminare del pil, https://www.istat.it/it/files//2020/07/FLASH_20q2.pdf

⁸⁶ i valori sono espressi in valori concatenati (al netto delle variazioni dei prezzi) con anno di riferimento 2015, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato (https://www.istat.it/it/files//2020/07/FLASH_20q2.pdf)

La figura di fianco mostra le stime di alcuni istituti di ricerca o istituzioni per quanto riguarda il PIL dell'Italia nel 2020 e 2021, fatte prima di maggio 2020: la caduta per il 2020 sembra essere compresa generalmente tra -5% e -10% e la ripresa per il 2021 intorno al 5%. Le stime più aggiornate, tuttavia, sono più pessimistiche.



Fonte: Cerved rating agency, evolution and impacts of the covid-19 pandemic emergency on italian non-financial corporates, may 2020⁸⁷

Per l'Italia l'IMF stima una riduzione dell'Output del -12,8% nel 2020 e un andamento del +6,3% nel 2021⁸⁸. La Commissione Europea stima che il Pil potrebbe cadere nel 2020 dell'11,2% e crescere nel 2021 del 6%, senza tornare dunque ai livelli pre-covid nemmeno il prossimo anno⁸⁹.

2.1. Andamento economico dell'industria

Durante il lockdown il 51,2% delle imprese, per un'occupazione di 9,3 milioni di addetti (55,9% del totale), non è stato sospeso: tra questi, il settore Trasporti e magazzinaggio (codice ateco H) che conta 1 milione 143 mila occupati⁹⁰. Con riferimento ai principali macro-settori economici, i provvedimenti di chiusura hanno riguardato in maniera più pervasiva l'industria: quasi i due terzi delle imprese industriali, che rappresentano il 46,8% del fatturato e il 53,2% del valore aggiunto del macro-settore, hanno dovuto sospendere la propria attività. Al contempo, nel terziario l'incidenza delle imprese che operano in comparti la cui attività è interrotta è del 43,8%, il 37,2% in termini di fatturato e il 29,9% in termini di valore aggiunto⁹¹.

⁸⁷https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/05/Evolution-and-impacts-of-the-Covid-19-pandemic-emergency_Cerved-Rating-Agency.pdf

⁸⁸ ad aprile questi valori erano rispettivamente stimati del -9,1% e del +4,8%, considerando comunque che erano già ridotti del -9,6% rispetto alle proiezioni del World economic Outlook di gennaio 2020 (IMF, World Economic Outlook Update, June 2020, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>)

⁸⁹ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), INSTITUTIONAL PAPER 132 | JULY 2020

https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/summer-2020-economic-forecast-deeper-recession-wider-divergences_en

⁹⁰ Tale quantificazione non prende in considerazione le unità produttive che, pure operando in settori con attività sospesa, hanno notificato richiesta di deroga alla prefettura competente (Istat, Esame del disegno di legge A.S. 1766 Conversione in legge del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 Memoria scritta dell'Istituto nazionale di statistica 5a Commissione programmazione economica e bilancio Senato della Repubblica Roma, 26 marzo 2020, https://www.istat.it/it/files//2020/03/Aggiornamento_MemoriaAS-1766_rev31marzo.pdf)

⁹¹ Istat, Attività conoscitiva preliminare all'esame del Documento di economia e finanza 2020 Audizione dell'Istituto nazionale di statistica Dott. Roberto Monducci Direttore del Dipartimento per la produzione statistica Commissioni congiunte V Commissione "Bilancio, tesoro e programmazione" della Camera dei Deputati 5 a Commissione "Bilancio" del Senato della Repubblica Roma, 28 aprile 2020 https://www.istat.it/it/files//2020/04/Istat_Audizione-DEF_28aprile2020.pdf

Il 38% delle imprese italiane, pari al 28% dell'occupazione, dichiarano che la loro sopravvivenza nel corso del 2020 è a rischio a causa soprattutto dell'elevata caduta del fatturato, dei vincoli di liquidità e della contrazione della domanda⁹².

La produzione industriale è diminuita del -8,4% nel primo trimestre dell'anno rispetto ai tre mesi precedenti⁹³, e del -17,5% nel secondo trimestre⁹⁴. Il calo si concentra soprattutto nei mesi di marzo e aprile, quando arriva rispettivamente a -28,4% e -19,1% in termini congiunturali: tra febbraio e aprile il livello medio di produzione cala del 23,2% rispetto al trimestre precedente⁹⁵. Da maggio, invece si ha un rimbalzo con una crescita congiunturale del 41,6% a maggio e dell'8,2% a giugno generalizzata a tutti i settori, anche se i livelli rimangono comunque inferiori a quelli di febbraio⁹⁶.

Gli ordinativi nel mese di giugno risultano in crescita rispetto al mese precedente (+23,4%), ma il trend trimestrale è ancora negativo - a aprile-giugno gli ordinativi sono diminuiti del -22,8% rispetto al trimestre precedente - a causa della performance particolarmente critica di aprile (-31,6%). Il trend positivo di giugno è trainato dagli ordinativi interni (+26,4% rispetto al 19,1% di quelli esteri)⁹⁷.

Il trasporto e la movimentazione delle merci

L'andamento dei settori industriali e del PIL (in particolare della domanda interna) si riflette direttamente su quello del trasporto delle merci. Secondo le stime di Confcommercio, il trasporto delle merci nel primo semestre del 2020 è calato del -24,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente⁹⁸. Questo andamento, come vedremo, per quanto critico resta comunque su livelli di calo meno drammatici rispetto al trasporto delle persone.

Con riferimento alle diverse modalità, nel primo semestre il trasporto delle merci su autostrada è calato del -31,2%⁹⁹. Fino a metà aprile c'è stato un calo dei transiti dei mezzi pesanti sulla rete autostradale, strade statali e principali arterie urbane nazionali del -30,5%, leggermente più contenuto sul corto raggio (veicoli pesanti su strade statali -33% e su strade urbane principali -30%) che sulla rete autostradale (-37%). Il trasporto stradale via Brennero è calato del -70% nel mese di marzo rispetto a marzo 2019¹⁰⁰. L'attività corrieristica e di consegna ultimo miglio, da metà marzo, ha subito

⁹² Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, maggio-giugno 2020, <https://www.istat.it/it/archivio/245342>

⁹³ Istat, produzione industriale, marzo 2020 <https://www.istat.it/it/files//2020/05/Produzione-industriale.pdf>

⁹⁴ Istat, produzione industriale, giugno 2020 <https://www.istat.it/it/archivio/246228>

⁹⁵ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, maggio-giugno 2020, <https://www.istat.it/it/archivio/245342>

⁹⁶ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020, <https://www.istat.it/it/archivio/246253>

⁹⁷ Istat, fatturato e ordinativi dell'industria, giugno 2020 <https://www.istat.it/it/files//2020/08/foit202006.pdf>

⁹⁸ espresso in tonnellate-chilometro, Ufficio Studi Confcommercio, osservatorio congiunturale trasporti, Luglio 2020 https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5f1fe49a53928_osservatorio_trasporti_22072020.pdf

⁹⁹ espresso in tonnellate-chilometro, Ufficio Studi Confcommercio, osservatorio congiunturale trasporti, Luglio 2020 https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5f1fe49a53928_osservatorio_trasporti_22072020.pdf

¹⁰⁰ Cascetta E. et al., Alcune considerazioni sugli impatti dell'emergenza CoViD-19 per il trasporto merci e la logistica in Italia, 2020

contrazioni fino a picchi del -70%¹⁰¹. Per quanto riguarda il cargo ferroviario, è calato del -10% nel primo semestre¹⁰²: in particolare, nel periodo dal 9 marzo al 22 aprile il calo è stato del 26% rispetto all'anno precedente¹⁰³. Nel primo semestre il cargo aereo è calato di circa il 28%¹⁰⁴. In particolare, le migliaia di tons movimentate con il cargo aereo hanno visto una diminuzione del -13,5% nel I trimestre del 2020 rispetto al 2019, con un picco del -33,9% a marzo¹⁰⁵. Nel II trimestre la diminuzione è stata di 39,9%, con un miglioramento dal 50,7% di aprile al 29,6% di giugno¹⁰⁶. A livello internazionale, l'annullamento di più di un milione di voli di passeggeri ha ulteriormente ridotto la capacità di trasporto dei piccoli pacchi o dei prodotti postali¹⁰⁷.

2.2. Import-export italiani

La dinamica dell'import e dell'export in Italia ha segnato un calo accentuato a marzo e soprattutto in aprile; a partire da maggio si ha una prima ripresa, anche se la diminuzione è ancora marcata rispetto all'anno precedente.

Complessivamente, nel primo semestre 2020 rispetto al primo semestre 2019 le esportazioni calano di -15,3% e le importazioni calano di

	Esportazioni	Importazioni
mar 2020 / feb 2020	-16,8%	-16,8%
mar 2020 / feb 2019	-13,5%	-18,1%
gen-mar 2020 / ott-dic 2019	-4,1%	-5,1%
gen-mar 2020 / gen-mar 2019	-1,9%	-5,9%
apr 2020 / mar 2020	-34,9%	-18,5%
apr 2020 / apr 2019	-41,6%	-33,7%
mag 2020 / apr 2020	+35%	+5,6%
mag 2020 / mag 2019	-30,4%	-35,2%
giu 2020 / mag 2020	+14,4%	+16,1%
giu 2020 / giu 2019	-12,1%	-15,6%
apr-giu 2020 / gen-mag 2020	-24,8%	-21,8%
apr-giu 2020 / gen-giu 2019	-15,3%	-17,3%

Fonte: nostra elaborazione su dati Istat¹⁰⁸

¹⁰¹ Confetra, COVID-19, TRASPORTO MERCI E LOGISTICA: FLASH CONGIUNTURALE Gli effetti sul Settore dei due primi mesi di emergenza, 4 aprile 2020
<https://www.confetra.com/wp-content/uploads/Covid-19-Ricognizione-flash-Centro-Studi-Confetra-Randstad-Research.pdf>

¹⁰² espresso in tonnellate-chilometro, Ufficio Studi Confcommercio, osservatorio congiunturale trasporti, Luglio 2020
https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5f1fe49a53928_osservatorio_trasporti_22072020.pdf

¹⁰³ mentre il trasporto l'intermodale è calato meno (16%, in Cascetta E. et al., Alcune considerazioni sugli impatti dell'emergenza CoViD-19 per il trasporto merci e la logistica in Italia), il trasporto convenzionale a treno completo nel mese di marzo ha portato ad una diminuzione del -50% di merce movimentata (Confetra, COVID-19, TRASPORTO MERCI E LOGISTICA: FLASH CONGIUNTURALE Gli effetti sul Settore dei due primi mesi di emergenza, 4 aprile 2020
<https://www.confetra.com/wp-content/uploads/Covid-19-Ricognizione-flash-Centro-Studi-Confetra-Randstad-Research.pdf>)

¹⁰⁴ -28,5% espresso in tonnellate-chilometro secondo Confcommercio (Ufficio Studi Confcommercio, osservatorio congiunturale trasporti, Luglio 2020
https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5f1fe49a53928_osservatorio_trasporti_22072020.pdf) e -27,4% secondo Assaeroporti (Assaeroporti, Traffico negli aeroporti italiani II TRIMESTRE 2020,
https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Report_II_Trimestre_2020_Apr_Giu.pdf)

¹⁰⁵ Assaeroporti, Traffico negli aeroporti italiani I TRIMESTRE 2020,
https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Report_I_Trimestre_2020_Gen_Mar.pdf

¹⁰⁶ Assaeroporti, Traffico negli aeroporti italiani II TRIMESTRE 2020,
https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Report_II_Trimestre_2020_Apr_Giu.pdf

¹⁰⁷ WTO, e-commerce, trade and the covid-19 pandemic, 4 May 2020,
https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/ecommerce_report_e.pdf

¹⁰⁸ Istat, commercio con l'estero e prezzi all'import, marzo 2020
<https://www.istat.it/it/files//2020/05/Commercio-con-estero-e-prezzi-import-3-2020.pdf>; Istat, commercio con l'estero e prezzi all'import, aprile 2020,
<https://www.istat.it/it/files//2020/06/Commercio-con-lestero-e-prezzi-allimport.pdf>; Istat, commercio con l'estero e prezzi all'import, maggio 2020,
https://www.istat.it/it/files//2020/07/Commercio-con-lestero-e-prezzi-allimport-senza-appr_52020.pdf; Istat, commercio con l'estero e prezzi all'import, giugno 2020,
https://www.istat.it/it/files//2020/08/Commercio-con-lestero-e-prezzi-allimport-senza-appr_62020.pdf

-17,3%. Da giugno, le esportazioni hanno riportato forti incrementi dovuti a una dinamica di rimbalzo, che sembrano confermarsi in luglio e agosto¹⁰⁹.

In particolare, a marzo, pur in presenza di un'ampia riduzione generalizzata in tutti i campi, sono crollati soprattutto il commercio estero di energia, dei beni strumentali e dei beni di consumo durevoli¹¹⁰, trend che si conferma e si acuisce in aprile dove le punte massime sono l'export di beni di consumo durevoli (export -64,9% su base congiunturale, -73,3% su base tendenziale; import -53% su base tendenziale), beni strumentali (-export -44,8% su base congiunturale, -56,8% su base tendenziale; import -45% su base tendenziale), energia (su base tendenziale, export -50,1% e import -61,2%)¹¹¹. A maggio la ripresa interessa soprattutto l'export di beni durevoli (+150,5% a maggio rispetto al mese precedente) e beni strumentali (+72,2% rispetto al mese precedente)¹¹², trend che prosegue meno accentuato nel mese di giugno, quando anche l'import di energia si riprende maggiormente (+41% rispetto al mese precedente)¹¹³.

Per quanto riguarda il commercio estero extra-UE, nel primo trimestre la riduzione delle esportazioni è stata di -3,2% su base congiunturale e -1,5% su base strutturale, mentre la riduzione delle importazioni è stata di -4,1% su base congiunturale e -7,3% su base strutturale¹¹⁴. Nel secondo trimestre rispetto al primo (cioè su base congiunturale) la riduzione delle esportazioni è stata di -28,1% e quella delle importazioni è stata di -20,3%. Complessivamente nel primo semestre del 2020 rispetto al primo semestre del 2019 il commercio con i paesi extra-UE ha visto una diminuzione delle esportazioni di -16,7% e delle importazioni di -18,9%¹¹⁵, quindi più accentuato rispetto all'indicatore generale.

Porti e trasporto marittimo in Italia

Il trasporto di merce su mare è calato del -12% nel primo semestre¹¹⁶. Le merci imbarcate e sbarcate in Italia, inoltre, sono diminuite del -18,5% nel II trimestre e complessivamente del -9,6% nel primo semestre (variazioni tendenziali). Per quanto riguarda i movimenti di merci su relazioni di traffico internazionale in container,

¹⁰⁹ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020, <https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

¹¹⁰ Istat, commercio con l'estero e prezzi all'import, marzo 2020, <https://www.istat.it/it/files//2020/05/Commercio-con-estero-e-prezzi-import-3-2020.pdf>

¹¹¹ Istat, commercio con l'estero e prezzi all'import, aprile 2020, <https://www.istat.it/it/files//2020/06/Commercio-con-lestero-e-prezzi-allimport.pdf>

¹¹² Istat, commercio con l'estero e prezzi all'import, maggio 2020, https://www.istat.it/it/files//2020/07/Commercio-con-lestero-e-prezzi-allimport-senza-appr_52020.pdf

¹¹³ Istat, commercio con l'estero e prezzi all'import, giugno 2020, https://www.istat.it/it/files//2020/08/Commercio-con-lestero-e-prezzi-allimport-senza-appr_62020.pdf

¹¹⁴ Istat, commercio estero extra UE, marzo 2020, https://www.istat.it/it/files//2020/04/COE_extra_UE_marzo2020.pdf

¹¹⁵ Istat, commercio estero extra UE, giugno 2020, https://www.istat.it/it/files//2020/07/COE_extra_UE_giugno2020.pdf

¹¹⁶ espresso in tonnellate-chilometro, Ufficio Studi Confcommercio, osservatorio congiunturale trasporti, Luglio 2020 https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5f1fe49a53928_osservatorio_trasporti_22072020.pdf; numeri relativi al I semestre per i diversi tipi di traffico nelle Autorità di Sistema Portuale in autorità di sistema portuale - movimenti portuali provvisori 1 Semestre 2020 <https://www.assopporti.it/media/7237/1-semestre-2020-movimenti-portuali-adsp.pdf>

vediamo una riduzione dei volumi containerizzati del -3% nel primo semestre del 2020 rispetto al primo semestre del 2018, che ha colpito in particolare i porti più grandi¹¹⁷.

2.3. Andamento economico dei servizi e il settore dei trasporti

Nel primo trimestre 2020 si stima che il fatturato dei servizi diminuisca del 6,2% rispetto al trimestre precedente e del 7,2% in termini tendenziali¹¹⁸. In particolare, per il Trasporto e magazzinaggio la variazione congiunturale è del 6,4% e quella tendenziale è del -5,3%, tra cui si evidenzia quello del trasporto aereo¹¹⁹. Il valore aggiunto del settore “commercio, trasporto, alloggio e ristorazione” diminuisce del 9,3% su base congiunturale e del 9,4% su base tendenziale¹²⁰. Nel secondo trimestre il calo si approfondisce: il fatturato dei servizi diminuisce del 21% rispetto al trimestre precedente e del 26,2% in termini tendenziali. Per il Trasporto e magazzinaggio la variazione è, rispettivamente, -27,8% e -30,7%. Complessivamente, nel primo semestre la variazione tendenziale di questo settore è -18,3%¹²¹.

Fatturato dei servizi di trasporto, magazzinaggio, postali e di corriere I e II trimestre 2020

ATTIVITÀ ECONOMICHE	INDICI DESTAGIONALIZZATI		INDICI GREZZI		INDICI DESTAGIONALIZZATI		INDICI GREZZI	
	Variazioni congiunturali		Variazioni tendenziali		Variazioni congiunturali		Variazioni tendenziali	
	I trim 20 IV trim 19	I trim 20 I trim 19	I trim 20 I trim 19	II trim 20 I trim 20	II trim 20 II trim 19	I-II trim 20 I-II trim 19	I-II trim 20 I-II trim 19	
H 49 Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	-5,4	-4,9	-22,2	-24,0	-14,3			
H 50 Trasporto marittimo e per via d'acqua	-2,1	+4,3	-50,6	-49,2	-24,2			
H 51 Trasporto aereo	-24,6	-24,6	-75,0	-79,1	-53,8			
H 52 Magazzino e attività di supporto ai trasporti	-5,1	-4,8	-24,0	-27,9	-17,0			
H 53 Servizi postali e attività di corriere	-3,4	+2,1	-8,4	-9,6	-4,1			
H TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO	-6,4	-5,3	-27,8	-30,7	-18,3			

Fonte: Istat, fatturato dei servizi I trimestre 2020; Istat, fatturato dei servizi II trimestre 2020

¹¹⁷ Salamone N. et al., l'impatto del covid-19 sul trasporto marittimo delle merci e dei passeggeri a livello regionale, xli conferenza italiana di scienze regionali
https://www.aisre.it/images/aisre/5f159b82cca709.92325698/AISRE_Covid_Trasporto_marittimo_Salamone_Sciarretta_Vaglianti_20lug.pdf

¹¹⁸ L'Istat calcola il fatturato dei servizi trimestralmente utilizzando una struttura di pesi fissi che riflette la distribuzione settoriale del fatturato dei servizi nell'anno 2015 (Istat, fatturato dei servizi I trimestre 2020

https://www.istat.it/it/files//2020/05/fs_0120.pdf)

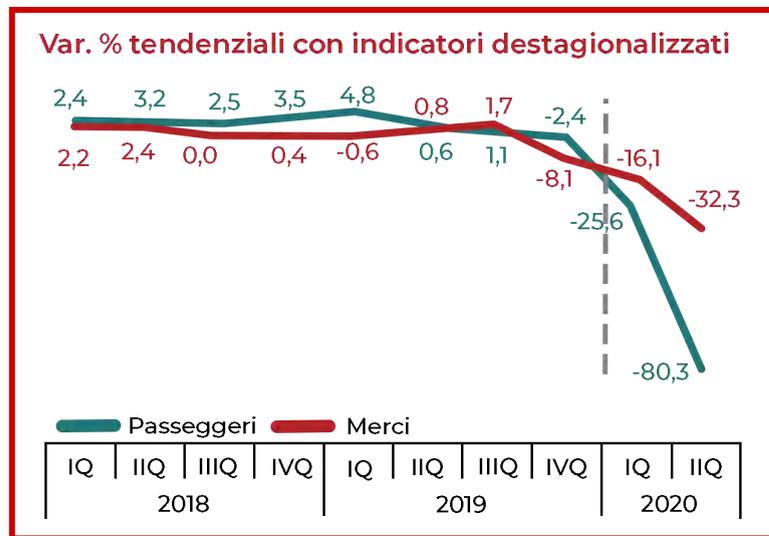
¹¹⁹ Istat, fatturato dei servizi I trimestre 2020 https://www.istat.it/it/files//2020/05/fs_0120.pdf

¹²⁰ Istat, conti economici trimestrali I trimestre

<https://www.istat.it/it/files//2020/05/Conti-economici-trimestrali-I-trim-2020.pdf>

¹²¹ Istat, fatturato dei servizi II trimestre 2020 https://www.istat.it/it/files//2020/08/Fatturato_dei_servizi_0220.pdf

Secondo i dati di Confcommercio, nel primo semestre del 2020, complessivamente, il trasporto passeggeri è crollato del -53% e quello delle merci del -24,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con particolare criticità rilevata nel II trimestre¹²².



Fonte: Ufficio Studi Confcommercio, osservatorio congiunturale trasporti, Luglio 2020¹²³

Secondo le stime di marzo di Cerved, il fatturato delle imprese italiane del settore trasporti e logistica calerà nel 2020 rispetto al 2019 del -13,7% (soffrendo più del totale dei macro settori, che calerà del 7,4%) e nel 2021 si riprenderà rispetto al 2020 del 16%, per cui la crescita netta del 2021 rispetto al 2019 sarà dello 0,2%¹²⁴. In marzo si stimava che se l'emergenza avesse dovuto protrarsi fino a dicembre, il crollo del settore avrebbe potuto essere del -30,2% nel 2020 rispetto al 2019, con una ripresa del 28,6% nel 2021 rispetto al



Fonte: Cerved Industry Forecast L'impatto del COVID-19 sulla filiera turismo e trasporti Marzo 2020¹²⁵

¹²² Ufficio Studi Confcommercio, osservatorio congiunturale trasporti, Luglio 2020

https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5f1fe49a53928_osservatorio_trasporti_22072020.pdf

¹²³ "passeggeri" indica la variazione percentuale dei passeggeri-km delle varie modalità sommate; "merci" indica la variazione percentuale delle varie modalità ponderate per quota della modalità pesata per il valore medio unitario delle merci trasportate (https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5f1fe49a53928_osservatorio_trasporti_22072020.pdf)

¹²⁴ Cerved Industry Forecast L'impatto del COVID-19 sui settori e sul territorio Marzo 2020,

https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/03/Cerved-Industry-Forecast_COVID19-.pdf

¹²⁵ https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/03/Filiera-Turismo_Trasporti_def.pdf

2020, per un netto di -10,2 nel 2021 rispetto al 2019¹²⁶: questo dato può dare un'indicazione nel caso di una seconda ondata in autunno, forse mitigando queste stime per i mesi estivi di parziale ripresa.

Le stime aggiornate a maggio 2020 tengono in considerazione non il fatturato ma la marginalità dei diversi settori produttivi. A seconda degli scenari di evoluzione della pandemia, gli utili del settore trasporto e stoccaggio potrebbero dal 6% attuale calare in uno scenario ottimistico al 4,8% e financo tradursi in perdite del -1,2% con il ritorno delle restrizioni. Il settore del turismo anche secondo questo indicatore è tra i più colpiti, con perdite nette del -3.4% nello scenario più ottimistico che potrebbero arrivare persino al -17.1%¹²⁷.

2.4. L'occupazione in Italia

L'occupazione è generalmente calata meno rispetto ai (vertiginosi) tassi dell'attività economica, anche per le misure alternative utilizzate (come gli ammortizzatori sociali) e i divieti di licenziamento collettivo introdotti. Nel primo trimestre nel 2020 l'occupazione è calata di 0,3% nei paesi dell'OCSE¹²⁸ e dello 0,2% nell'area euro, su base congiunturale. La disoccupazione è cresciuta poco nell'area euro, arrivando al 7,3%: questo è anche l'effetto dell'impossibilità per molti di cercare lavoro attivamente durante il lockdown¹²⁹.

In Italia, a marzo l'occupazione ha registrato una sostanziale tenuta, mentre la disoccupazione e l'inattività sono variate maggiormente¹³⁰, trend che si approfondisce molto nel mese di aprile insieme ad un più deciso calo dell'occupazione¹³¹.

	marzo 2020 / marzo 2019	aprile 2020 / aprile 2019	maggio 2020 / maggio 2019	giugno 2020 / giugno 2019
Occupati	-0,5%	-2,1%	-2,6%	-3,2%
Disoccupati	-21,1%	-41,9%	-25,7%	-11,5%
Inattivi 15 - 64	+4,4%	+11,1%	+8,7%	+6,8%

Fonte: nostra elaborazione su dati Istat

¹²⁶ Cerved Industry Forecast L'impatto del COVID-19 sui settori e sul territorio Marzo 2020, https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/03/Cerved-Industry-Forecast_COVID19-.pdf

¹²⁷ Cerved rating agency, evolution and impacts of the covid-19 pandemic emergency on italian non-financial corporates, may 2020

https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/05/Evolution-and-impacts-of-the-Covid-19-pandemic-emergency_Cerved-Rating-Agency.pdf

¹²⁸ OECD, Employment situation, OECD, first quarter 2020,

<https://www.oecd.org/sdd/labour-stats/employment-situation-oecd-first-quarter-2020.htm>

¹²⁹ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), INSTITUTIONAL PAPER 132 | JULY 2020

https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/summer-2020-economic-forecast-deeper-recession-wider-divergences_en

¹³⁰ Istat, occupati e disoccupati, marzo 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/04/Occupati-e-disoccupati-marzo-2020.pdf>

¹³¹ Istat, occupati e disoccupati, aprile 2020

https://www.istat.it/it/files//2020/06/CS_Occupati_disoccupati_APRILE_2020.pdf

A maggio il numero di disoccupati cala per lo stesso effetto descritto sopra, ma l'occupazione continua a diminuire ulteriormente¹³²; questo trend si conferma anche a giugno, quando il tasso di disoccupazione si attesta all'8,8%. In media, nel II trimestre rispetto al primo trimestre, l'occupazione è in calo del -2,5%¹³³. A luglio, per la prima volta, l'occupazione ricomincia a crescere (+0,4% rispetto a giugno), mentre calano gli inattivi e aumentano i disoccupati¹³⁴.

In Italia, la caduta delle ore lavorate è concentrata a marzo (-10,8 ore rispetto al mese precedente e -10,5 a livello tendenziale) e aprile, quando si è mantenuta sugli stessi livelli di marzo (la variazione tendenziale è di -11,6); inoltre, gli assenti da lavoro sono oltre un quarto a marzo e oltre un terzo ad aprile¹³⁵. Da maggio, c'è stato un parziale recupero: +5,8 di ore a maggio rispetto ad aprile e ulteriori 2,2 ore a giugno rispetto a maggio. Nel complesso nel secondo trimestre sono state perse 3,3 ore rispetto al trimestre precedente¹³⁶. A luglio il numero di ore pro capite effettivamente lavorate è stato pari a 33,1 ore, un livello di sole 1,2 ore inferiore a quello registrato a luglio 2019¹³⁷.

2.5. I consumi e le vendite al dettaglio

In Italia, nel I trimestre del 2020 la spesa delle famiglie ha registrato una diminuzione in termini congiunturali del 7,5%. In particolare gli acquisti di beni durevoli sono diminuiti del 17,5%, quelli di servizi del 9,2%, mentre quelli dei beni semidurevoli sono diminuiti dell'11,4%¹³⁸. Il calo è stato ancora più marcato nel secondo trimestre, con un calo del 12,8% rispetto al semestre precedente e del 17,7% rispetto allo stesso periodo del 2019. In termini congiunturali la spesa delle famiglie è scesa del 12,4%¹³⁹.

Parallelamente, a marzo, il volume delle vendite al dettaglio ha subito un crollo determinato dalla caduta del commercio di beni non alimentari¹⁴⁰, che si conferma ad aprile quando il calo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si attesta al -52,5%¹⁴¹. Il trend si è invertito a maggio, pur non recuperando comunque i livelli

¹³² Istat, occupati e disoccupati, maggio 2020

https://www.istat.it/it/files//2020/07/CS_Occupati-e-disoccupati_MAGGIO_2020.pdf

¹³³ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

¹³⁴ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

¹³⁵ Istat, occupati e disoccupati, aprile 2020

https://www.istat.it/it/files//2020/06/CS_Occupati_disoccupati_APRILE_2020.pdf

¹³⁶ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020 <https://www.istat.it/it/archivio/246253>

¹³⁷ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

¹³⁸ Istat, conti economici trimestrali I trimestre

<https://www.istat.it/it/files//2020/05/Conti-economici-trimestrali-I-trim-2020.pdf>

¹³⁹ Confcommercio, Nel secondo trimestre crollo eccezionale del PIL, 31 agosto 2020

<http://www.confcommercioveneto.it/ita/comunicazione/news/nel-secondo-trimestre-crollo-eccezionale-del-pil#:~:text=La%20spesa%20delle%20famiglie%20C3%A8,del%20secondo%20trimestre%20del%202019.>

¹⁴⁰ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, aprile 2020

https://www.istat.it/it/files//2020/05/Nota-mensile_aprile_2020.pdf

¹⁴¹ Istat, commercio al dettaglio, aprile 2020 <https://www.istat.it/it/archivio/243812>

dell'anno scorso rispetto al quale ci si attesta ancora al -10,5%¹⁴². A giugno ci si avvicina maggiormente ai livelli dello scorso anno (-2,2% di variazione tendenziale)¹⁴³, ma sono tornate a diminuire leggermente in luglio. Nel complesso, tra gennaio e luglio, le vendite in volume sono il -9,7% rispetto all'anno precedente (beni non alimentari -17,8%)¹⁴⁴.

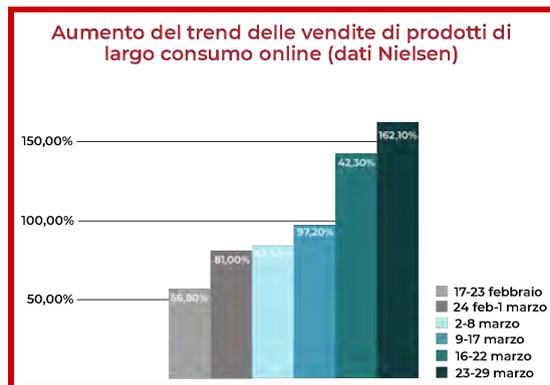
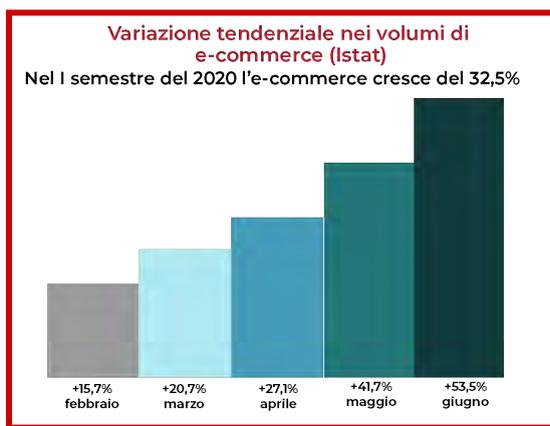
Volume delle vendite al dettaglio, congiunturale		
	Generali	Beni non alimentari
Marzo	-21,30%	-36,50%
Aprile	-11,40%	-24,50%
Maggio	24,30%	+66,30%
Giugno	12,10%	+24,40%

L'e-commerce

Il commercio elettronico¹⁴⁵, che per il 79% è B2C¹⁴⁶, ha segnato un deciso aumento nel primo semestre del 2020, pari al +32,5% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente¹⁴⁷: il trend non ha riguardato solo i mesi del lockdown ma si è consolidato anche dopo.

Un boom significativo si è avuto nel campo delle vendite dei prodotti di

largo consumo online, che in alcune settimane del lockdown è anche più che raddoppiato: coerentemente, il traffico online è aumentato del +250% sui siti della GDO (contro il comunque significativo +60% del traffico online generale)¹⁴⁸. Questo non è un trend solo italiano: in Cina Carrefour ha dichiarato che l'e-commerce di verdure è cresciuto del 600%¹⁴⁹.



¹⁴² Istat, commercio al dettaglio, maggio 2020 <https://www.istat.it/it/archivio/245335>

¹⁴³ Istat, commercio al dettaglio, giugno 2020 <https://www.istat.it/it/archivio/246103>

¹⁴⁴ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020 <https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

¹⁴⁵ la tematica verrà approfondita nel cap. 4a

¹⁴⁶ business to consumer, cioè direttamente verso i consumatori, a differenza del B2B dove la relazione è tra imprese (business to business), dato di Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

¹⁴⁷ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020 <https://www.istat.it/it/files//2020/08/Nota-mensile-luglio-2020.pdf>

¹⁴⁸ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

¹⁴⁹ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

2.6. Il turismo in Italia

Nel primo trimestre del 2020 le presenze turistiche in Italia sono calate quasi del 30%, con il dato di marzo particolarmente negativo (riduzione degli arrivi -84,9% e riduzione delle presenze -80,8%)¹⁵⁰. Ad aprile il calo delle presenze turistiche alberghiere ed extralberghiere si riduce ulteriormente (-95,5% rispetto all'anno precedente). A fine luglio, le località di mare, di montagna o di lago vedono una parziale ripresa, con circa il 70% delle strutture prenotate (che tuttavia negli altri anni si attestava al 90% almeno per le località balneari), mentre per le città e le mete culturali questo dato è del 50% e si stima che le principali città d'arte possano vedere nei mesi da giugno ad agosto -8,5 milioni di presenze¹⁵¹. Secondo le ultime stime di CNA, si sono avute 35 milioni di presenze per turismo balneare nel mese di agosto, anche se le vacanze sono state in media più brevi e di prossimità¹⁵²; inoltre, le cd. Online Travel Agencies (come Booking, Airbnb, ecc...) affermano che l'occupazione degli appartamenti è stata uguale o superiore rispetto allo scorso anno, in particolare per il turismo interno, tanto che il 67% degli italiani sono rimasti entro 500km dalla propria città¹⁵³. Secondo un sondaggio svolto da swg a luglio, inoltre, il 64% dei rispondenti afferma che si recherà in auto alla meta delle prossime vacanze, mentre aereo e treno sono entrambi al 10%; inoltre, circa il 70% dichiara che per la vacanza e quando sarà a destinazione, cercherà di non utilizzare metro, bus o altri mezzi pubblici, aerei, navi o treni e che utilizzerà unicamente la macchina¹⁵⁴.

Il trasporto aereo in Italia

Il dati sul settore del trasporto aereo mostrano che, complessivamente, nel primo trimestre il calo dei movimenti¹⁵⁵ è stato di -23,2% e quello del traffico passeggeri¹⁵⁶ di

¹⁵⁰ Esame del progetto di legge C. 1743: Istituzione del Ministero del Turismo e altre disposizioni per la promozione del turismo Memoria scritta dell'Istituto nazionale di statistica X Commissione "Attività produttive" Camera dei Deputati Roma, 8 giugno 2020 https://www.istat.it/it/files//2020/06/Istat_Memoria-scritta_C.1743_def.pdf

¹⁵¹ Assoturismo, Turismo: Assoturismo CST, nel fine settimana segni di vita da mare e montagna, ma nelle città d'arte vuota una camera su due, 18 lug 2020, <http://www.assoturismo.it/turismo-assoturismo-cst-nel-fine-settimana-segni-di-vita-da-mare-e-montagna-ma-nelle-citta-d-arte-vuota-una-camera-su-due.html>

¹⁵² CNA, Turismo, per gli italiani un agosto al mare, 31 AGOSTO 2020, <https://www.cna.it/turismo-per-gli-italiani-un-agosto-al-mare/>; lo scorso anno da giugno a settembre si stimavano 240 milioni di presenze turistiche in Italia complessive (CNA, Un turista da 24 miliardi di euro, 14 MAGGIO 2019, <https://www.cna.it/turisti-in-italia-da-luglio-a-settembre-saranno-240-milioni/>)

¹⁵³ Viola S., Turismo in appartamento: come è andata l'estate 2020? Ne parliamo con Francesco Zorgno di CleanBnB, 16 settembre 2020 <https://www.startup-news.it/turismo-in-appartamento-come-e-andata-lestate-2020-ne-parliamo-con-francesco-zorgno-di-cleanbnb/>

¹⁵⁴ SWG et al., Il turismo in Puglia, Indagine quantitativa 2020, Focus turismo nazionale, Luglio 2020 <https://www.agenzia puglia promozione.it/portal/documents/10180/4857689/Focus%20Italia%202020>

¹⁵⁵ cioè il numero totale degli aeromobili in arrivo e in partenza

¹⁵⁶ cioè il transito di passeggeri in arrivo e in partenza o il totale dei passeggeri movimentati negli aeroporti

-31,8%¹⁵⁷: nel solo mese di marzo c'è stata una perdita in termini di passeggeri in arrivo e partenza pari a circa 12 milioni, cioè l'85,7% in meno di traffico¹⁵⁸. Nel II trimestre, il crollo si è accentuato ulteriormente: il calo dei movimenti è stato di -88,1% e quello del traffico passeggeri è stato quasi del 100%, anche se in entrambi i casi con un timido miglioramento nei mesi. Complessivamente, nel primo semestre i movimenti calano del 60% e i passeggeri del 69,9%¹⁵⁹.

Traffico negli aeroporti italiani

Dati 2020	passeggeri milioni	% su 2019	movimenti migliaia	% su 2019
I TRIMESTRE	25,6	-31,8	258,1	-23,2
GENNAIO	12,5	+4,1	112,0	+0,6
FEBBRAIO	11,0	-4,5	105,8	+0,6
MARZO	2,1	-85,1	40,0	-66,6
II TRIMESTRE	1,4	-97,3	52,2	-88,1
APRILE	0,1	-99,3	10,2	-92,4
MAGGIO	0,2	-98,7	13,7	-90,6
GIUGNO	1,1	-94,2	28,3	-82,2
GEN - GIU	27,0	-69,9	310,7	-60,0

Fonte: Assaeroporti, Traffico negli aeroporti italiani I TRIMESTRE 2020; Assaeroporti, Traffico negli aeroporti italiani II TRIMESTRE 2020¹⁶⁰

A marzo si stimava che, nell'ipotesi di un contenimento della fase peggiore dell'emergenza sanitaria italiana entro aprile, nel 2020 potrebbe esserci una riduzione di oltre 260 milioni di presenze rispetto allo scorso anno (-60%), tornando ai livelli che si registravano a metà anni '60. Una frenata di questo tipo porterebbe a 29,1 miliardi di minore spesa turistica. Tra i settori dei trasporti più investiti c'è quello delle crociere: secondo un sondaggio agli italiani appassionati di crociere, il 35,7% di coloro che nei mesi scorsi avevano prenotato o avevano intenzione di fare una crociera nel 2020, ha cambiato la sua intenzione pure nel caso del superamento dei vincoli normativi¹⁶¹. Per il settore aereo, lo IATA ha costruito due scenari: in uno scenario di impatto limitato, l'Italia vedrebbe una riduzione dei passeggeri del trasporto aereo del -24% e dei ricavi di -5 miliardi di dollari, mentre in uno scenario peggiore i ricavi potrebbero crollare anche di -37,3 miliardi di dollari¹⁶². Secondo le stime di Cerved il trasporto aereo potrebbe crollare nel 2020 rispetto al 2019 del -25% e la gestione degli aeroporti

¹⁵⁷ Assaeroporti, Traffico negli aeroporti italiani I TRIMESTRE 2020, https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Report_I_Trimestre_2020_Gen_Mar.pdf

¹⁵⁸ Istat, Trasporto aereo: andamento e scenari, 5 maggio 2020

<https://www.istat.it/it/files//2020/05/Trasporto-aereo.pdf>

¹⁵⁹ Assaeroporti, Traffico negli aeroporti italiani II TRIMESTRE 2020,

https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Report_II_Trimestre_2020_Apr_Giu.pdf

¹⁶⁰ https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Report_I_Trimestre_2020_Gen_Mar.pdf;

https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Report_II_Trimestre_2020_Apr_Giu.pdf

¹⁶¹ Risposte Turismo, Gli italiani appassionati di crociere

https://www.assoporti.it/media/6410/risposteturismo-aprile2020-_indagine_crociéristi_italiani.pdf

¹⁶² Pearce B., COVID-19 Updated impact* assessment of the novel Coronavirus, IATA, 5 th March 2020

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/coronavirus-updated-impact-assessment/>

del -22,5%. In uno scenario pessimistico¹⁶³ queste percentuali sarebbero -55% e -50,4%¹⁶⁴.

2.7. La mobilità in Italia

Secondo i dati della mobilità di Google¹⁶⁵, al 29 maggio le Tendenze degli spostamenti relative agli hub del trasporto pubblico, come stazioni ferroviarie, della metropolitana e degli autobus sono crollate del -45% rispetto alla situazione pre-covid¹⁶⁶, dopo aver toccato punte del -80% nella seconda metà di aprile¹⁶⁷. In Europa, da maggio, con l'allentamento delle misure restrittive in molti paesi, la situazione ha visto un leggero miglioramento ma comunque è rimasta del -30% nel II trimestre rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, anche se a giugno il calo rispetto all'anno precedente si è attestato al -10% (-15% in Italia)¹⁶⁸. Tra il 31 luglio e l'11 settembre le Tendenze degli spostamenti relative agli hub del trasporto pubblico, come stazioni ferroviarie, della metropolitana e degli autobus rilevate da Google sono calate ancora del -23% rispetto alla situazione pre-covid¹⁶⁹.

I settori del trasporto delle persone: viabilità, trasporto pubblico e ferroviario, trasporto marittimo

Secondo le stime di Confcommercio, nel primo semestre del 2020 il trasporto delle persone ha visto un crollo complessivo del -53% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente, con punte di circa il -100% in aprile. Con riferimento alle diverse modalità, il trasporto passeggeri su autostrada cala del -46,7%, mentre le altre modalità (ferro, mare, aereo) diminuiscono tra il -60% e il -70%¹⁷⁰.

Il numero di passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani è diminuito in valori tendenziali del -25,4% nel primo trimestre e dell'85% nel secondo trimestre, per un calo complessivo del 68,5% nel primo semestre¹⁷¹.

¹⁶³ costruito a marzo; prevede che l'emergenza possa protrarsi fino a dicembre - quindi allo stato attuale, potrebbe essere una stima utile, anche se ovviamente non esattamente riproducibile, nel caso di una seconda ondata di contagi in autunno, forse mitigando queste stime

¹⁶⁴ Cerved Industry Forecast L'impatto del COVID-19 sui settori e sul territorio Marzo 2020
https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/03/Cerved-Industry-Forecast_COVID19-.pdf

¹⁶⁵ dati aggregati e anonimi rilevati attraverso Google Maps

¹⁶⁶ il valore di riferimento è il valore mediano, relativo a un dato giorno della settimana, per il periodo di cinque settimane che va dal 3 gennaio al 6 febbraio 2020.

¹⁶⁷ Google, COVID-19 - Rapporto sugli spostamenti della comunità. Variazioni negli spostamenti - Italia 29 maggio 2020
https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-05-29_IT_Mobility_Report_it.pdf

¹⁶⁸ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), INSTITUTIONAL PAPER 132 | JULY 2020

https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/summer-2020-economic-forecast-deeper-recession-wider-divergences_en

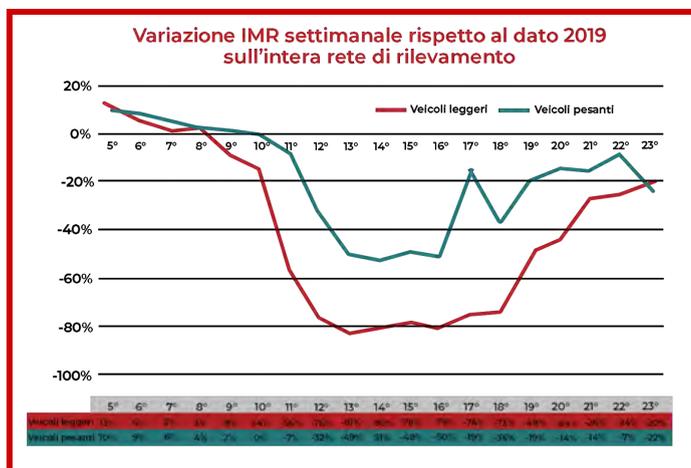
¹⁶⁹ Google, COVID-19 - Rapporto sugli spostamenti della comunità. Variazioni negli spostamenti - Italia 11 settembre 2020
https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-09-11_IT_Mobility_Report_it.pdf

¹⁷⁰ Ufficio Studi Confcommercio, osservatorio congiunturale trasporti, Luglio 2020

https://www.conftrasporto.it/allegati_news/5f1fe49a53928_osservatorio_trasporti_22072020.pdf

¹⁷¹ Salamone N. et al., l'impatto del covid-19 sul trasporto marittimo delle merci e dei passeggeri a livello regionale, xli conferenza italiana di scienze regionali

Il grafico a fianco mostra la variazione del traffico di veicoli leggeri e veicoli pesanti sulla rete Anas dal 27 gennaio al 7 giugno, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Come si vede, il crollo avviene nei mesi di marzo e aprile, quando il traffico di veicoli leggeri ha toccato punte del -80% e quello dei veicoli pesanti del -50% circa. Dopo di che c'è una ripresa del traffico ma a inizio giugno i livelli restano comunque inferiori rispetto al 2019 di circa il 20% per entrambe le categorie di veicoli¹⁷².



Fonte: Anas, Osservatorio del Traffico Edizione speciale Andamenti settimanali periodo Marzo-Maggio 2020¹⁷³

A giugno si vede una ripresa del traffico sulla rete Anas del +53% rispetto a maggio (solo del 19% per i veicoli pesanti che, però, avevano visto una riduzione minore nei mesi precedenti), ma rispetto allo stesso mese dell'anno precedente il dato è ancora inferiore del -18%¹⁷⁴. A luglio la ripresa è di un ulteriore +19% rispetto a giugno (+13% per i veicoli pesanti) e ci si avvicina maggiormente ai livelli dello scorso anno (rispettivamente, -8% per il totale del traffico e -2% per i veicoli pesanti)¹⁷⁵. I livelli per il totale del traffico si mantengono stabili nel mese di agosto, con un calo per i veicoli pesanti per il normale andamento delle attività economiche in questo periodo¹⁷⁶. Le due immagini che seguono offrono una rappresentazione del traffico da gennaio ad agosto.

https://www.aisre.it/images/aisre/5f159b82cca709.92325698/AISRE_Covid_Trasporto_marittimo_Salamone_Sciarrett_a_Vaglianti_20lug.pdf

¹⁷² Anas, Osservatorio del Traffico Edizione speciale Andamenti settimanali periodo Marzo-Maggio 2020

https://www.stradeanas.it/sites/default/files/Osservatorio_traffico_andamento_settimanale_marzo-maggio_2020.pdf

¹⁷³

https://www.stradeanas.it/sites/default/files/Osservatorio_traffico_andamento_settimanale_marzo-maggio_2020.pdf

¹⁷⁴ Anas, Osservatorio del Traffico Edizione speciale Dati consolidati Giugno 2020,

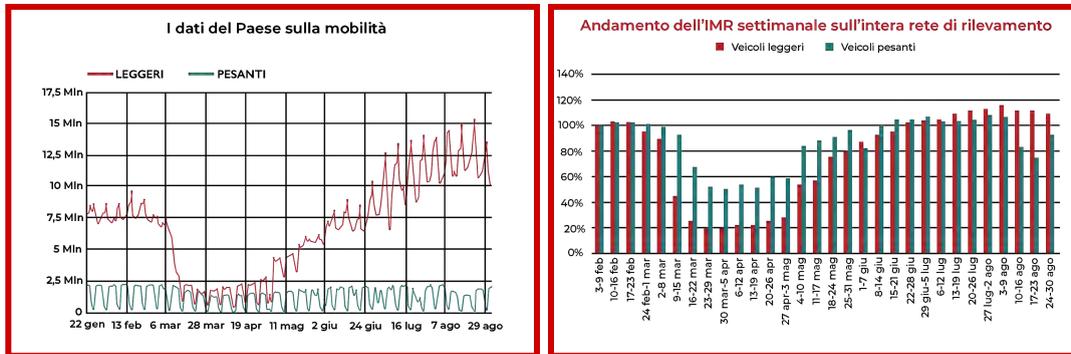
<https://www.stradeanas.it/sites/default/files/Edizione%20speciale%20Osservatorio%20Dati%20consolidati%20Giugno%202020.pdf>

¹⁷⁵ Anas, Osservatorio del Traffico Edizione speciale Dati consolidati Luglio 2020

<https://www.stradeanas.it/sites/default/files/Edizione%20speciale%20Osservatorio%20Dati%20consolidati%20Luglio%202020.pdf>

¹⁷⁶ Anas, Osservatorio del Traffico Edizione speciale Dati di riferimento Agosto 2020

<https://www.stradeanas.it/sites/default/files/Edizione%20speciale%20Osservatorio%20Dati%20consolidati%20Agosto%202020.pdf>



Fonte: Mobility DataLab, I dati del Paese sulla mobilità; Anas, Osservatorio del Traffico Edizione speciale Dati di riferimento Agosto 2020¹⁷⁷

Il trasporto ferroviario nei mesi del lockdown ha visto a livello europeo un crollo dell'85% dei servizi ferroviari a lunga percorrenza per i passeggeri e dell'80% per quanto riguarda i servizi ferroviari regionali, compresi quelli suburbani¹⁷⁸.

Il settore del trasporto pubblico in Italia è stato uno dei più colpiti dalla crisi in corso: si registra fino ad aprile una contrazione del 95% del numero di passeggeri e del 90% dei ricavi da traffico, a fronte di una riduzione della produzione di servizio che va dal 25 al 45%. Per il 2020 si stima una contrazione del fatturato tra 12-37%, rispetto al dato 2019, mentre per il settore ferroviario la contrazione stimata varia tra 13 e 28%¹⁷⁹. A livello di offerta si stima che quando le norme prevedevano il distanziamento sociale di almeno 1 metro sui mezzi, la capacità di trasporto del sistema fosse al 25- 30% del numero di passeggeri trasportati in condizioni di normalità¹⁸⁰.

Secondo stime svolte in aprile, in uno scenario ottimistico di contenimento del virus nel breve termine e graduale ripresa dei volumi con un ritorno a "regime" nel primo trimestre 2021, la riduzione stimata nei volumi di traffico sarebbe pari a circa 30% nel 2020 e 10% nel 2021. Se si dovesse tornare a "regime" nella seconda metà del 2021, il calo per quell'anno sarebbe del 15% circa, mentre se dovesse esserci una recrudescenza del virus in autunno e un secondo periodo di lockdown e un lento ritorno a "regime" soltanto nella prima metà del 2022 si registrerebbe una riduzione più marcata nei volumi di traffico, pari a circa 50% nel 2020 e 25% nel 2021¹⁸¹.

¹⁷⁷ <https://lab.octotelematics.com/home;>

<https://www.stradeanas.it/sites/default/files/Edizione%20speciale%20Osservatorio%20Dati%20consolidati%20Agosto%202020.pdf>

¹⁷⁸ dati CER riportati dalla Commissione Europea (European Commission, communication from the commission covid-19: Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity, Brussels, 13.5.2020 https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication_transportservices.pdf)

¹⁷⁹ Cerved, L'impatto del COVID-19 sulla filiera del turismo e dei trasporti, marzo 2020

¹⁸⁰ Agens, Ridisegnare il trasporto pubblico in Italia, Documento di posizione, aprile 2020

<https://agens.it/wp-content/uploads/2020/05/AGENS-Ridisegnare-il-trasporto-pubblico-in-Italia-Aprile-2020.pdf>

¹⁸¹ Agens, Ridisegnare il trasporto pubblico in Italia, Documento di posizione, aprile 2020

<https://agens.it/wp-content/uploads/2020/05/AGENS-Ridisegnare-il-trasporto-pubblico-in-Italia-Aprile-2020.pdf>

capitolo 3 - parte B

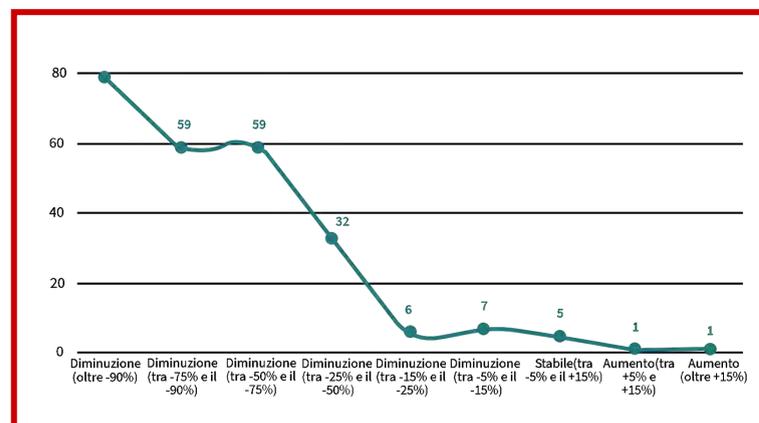
IL LAVORO NEI TRASPORTI DURANTE IL LOCKDOWN, VISTO DALLA FILT

Dopo aver visto i principali dati sulla situazione economica e sullo stato del settore dei trasporti durante la pandemia, passiamo in rassegna alcuni dati originali di nostra produzione che mostrano l'andamento del settore visto dalla prospettiva della Filt. Come specificato nella nota metodologica, sono stati svolti tre diversi sondaggi. I primi due, riguardante la fase 1 (marzo e aprile), erano rivolti a segretari, funzionari e delegati della Filt: uno riguardava il trasporto delle merci e uno il trasporto delle persone¹. Il terzo, rivolto ai segretari generali territoriali della Filt, aveva per oggetto le evoluzioni delle aziende dei trasporti nei territori nella fase 2. Nell'appendice 1 sono a disposizione ulteriori informazioni, mentre in appendice 2 sono disponibili i dati relativi alla composizione dei campioni dei sondaggi. Una necessaria premessa, che ribadiamo ancora una volta, attiene alla scarsa rappresentatività dei campioni del sondaggio, sia per la numerosità degli stessi, sia, per quanto riguarda l'intero settore dei trasporti, per il soggetto del sondaggio che necessariamente include solo aziende sindacalizzate. Pertanto, ci limiteremo a segnalare i macro-trend che emergono e invitiamo i lettori alla cautela rispetto a generalizzazioni dei dati all'intero settore e rispetto ad alcune correlazioni che abbiamo provato a proporre.

1. Il trasporto delle persone nella fase 1

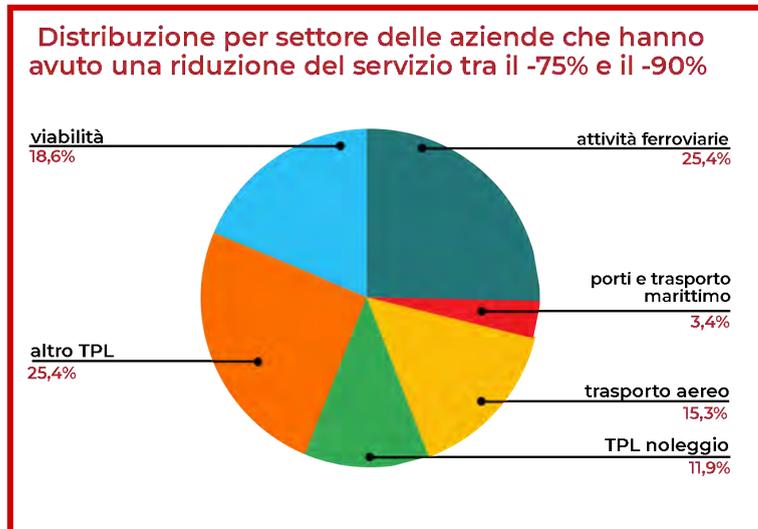
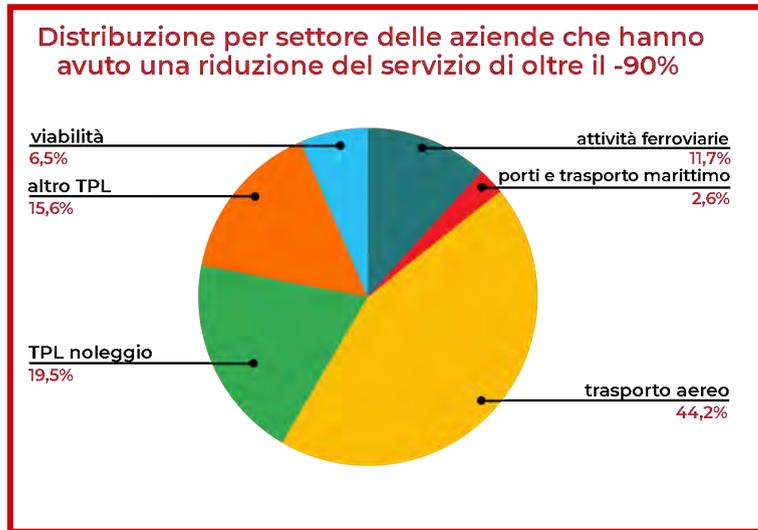
1.1. Andamento della produzione / attività economica a marzo-aprile 2020

Il 96,8% degli intervistati dei settori del trasporto della persone riferisce che nella loro azienda/unità produttiva c'è stata nei mesi di marzo e aprile una diminuzione del servizio: tra questi, ben oltre la metà ha visto una riduzione del servizio di oltre il -75%.



¹ In appendice 1, la divisione dei settori dei trasporti secondo questa dicotomia

Tra coloro che hanno risposto che nella loro azienda/unità produttiva c'è stata una diminuzione del servizio di oltre il -90%, i settori più rappresentati sono il trasporto aereo e il noleggio. Inoltre, si sono avute diminuzioni importanti del servizio anche nei settori della viabilità, del trasporto pubblico locale e delle attività ferroviarie, dove molti hanno indicato una riduzione del servizio tra il -75% e il -90%. Più stabile sembra la situazione di Anas, dal momento che rappresenta l'azienda di riferimento di circa la metà degli intervistati che hanno segnalato una stabilità o una diminuzione minore del servizio (tra il +5% e il -25%).



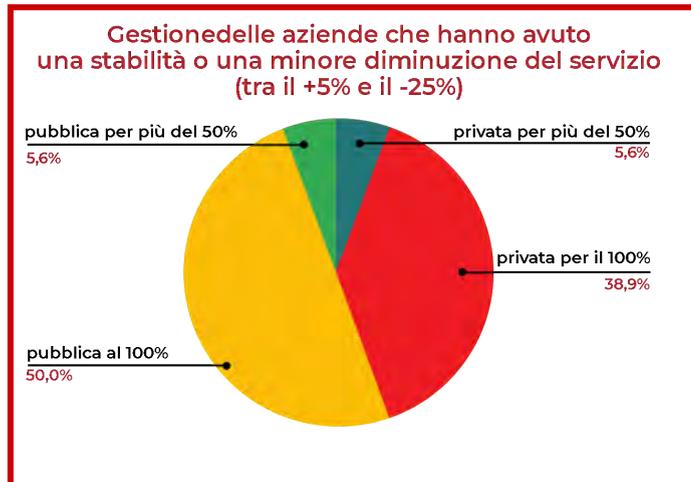
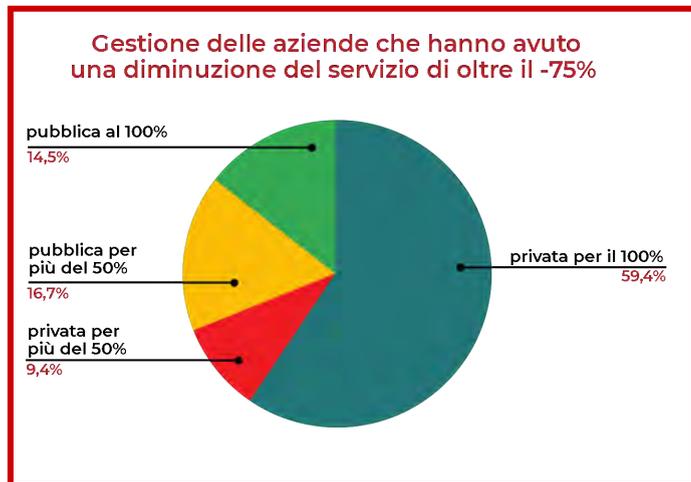
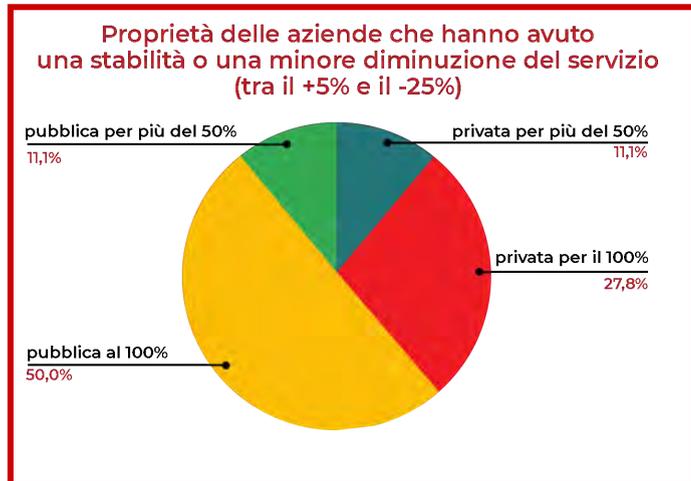
Con tutte le cautele dovute alla numerosità e senza la pretesa di rappresentatività², sembra esserci una correlazione tra la proprietà pubblica o privata dell'azienda e l'andamento economico. Infatti, tra le aziende/unità produttive che hanno avuto un quasi annullamento del servizio (diminuzione di oltre il -75%) sono soprattutto di proprietà privata (la metà sono di proprietà



² si veda la premessa in capo a questo paragrafo e la nota metodologica

privata al 100% e il 16,7% sono di proprietà privata per più del 50%). Invece tra le aziende che hanno avuto una stabilità o una diminuzione minore del servizio (tra il +5% e il -25%), sono soprattutto di proprietà pubblica (la metà sono di proprietà 100% pubblica e l'11,1% sono pubbliche per più del 50%).

Rispetto alla gestione, invece, la correlazione è più debole: se tra le aziende con una riduzione più pesante del servizio prevalgono nettamente quelle a gestione privata (la gestione è totalmente privata nel 59,4% dei casi, privata per più del 50% nel 9,4% dei casi), tra le aziende che hanno avuto una sostanziale stabilità o perdite minori, invece, la gestione totalmente pubblica è ancora la metà del campione, ma è più grande (rispetto alla proprietà) la fetta di aziende a gestione totalmente privata (il 38,9%).



1.2. Utilizzo di ammortizzatori sociali e altri strumenti a marzo-aprile 2020

Questa sezione riguarda gli strumenti utilizzati nelle aziende/unità produttive di riferimento degli intervistati nei mesi di marzo e aprile per aumentare o ridurre le ore lavorate, al fine di fronteggiare gli stravolgimenti del periodo senza intaccare i livelli occupazionali.

Gli strumenti per aumentare le ore lavorate, come gli straordinari, non sono stati generalmente utilizzati (83,2%), ma vi è un 6,8% di risposte positive, che per quanto minoritarie sono significative: tra questi ultimi prevale nettamente il trasporto pubblico locale.

Gli ammortizzatori sociali invece sono stati utilizzati massicciamente: infatti, solo il 13,6% dei rispondenti afferma che nella sua azienda/unità produttiva non si è fatto ricorso a nessun ammortizzatore sociale.

Inoltre, considerando solo quelli che hanno usato ammortizzatori sociali, nell'89,7% dei casi sono stati attivati con un accordo sindacale - un dato molto positivo seppure sia utile ricordare che le aziende del campione sono tutte sindacalizzate per definizione.

Utilizzo degli ammortizzatori sociali	
Fondo di solidarietà bilaterale di settore	34,0%
CIG ordinaria	17,6%
CIG straordinaria	15,2%
FIS (fondo di integrazione salariale)	14,8%
CIG in deroga	8,8%
Contratto di solidarietà	2,4%

* Le percentuali mostrate nell'immagine sono sovrapponibili perché la domanda era a risposta multipla, pertanto il totale non è necessariamente 100

Tra i casi in cui gli ammortizzatori sociali sono stati applicati³, nella grande maggioranza dei casi (60,8%) questo è stato fatto per più dell'80% dei lavoratori dell'azienda/unità produttiva. Inoltre, gli ammortizzatori sociali sono stati applicati nella maggior parte dei casi con la modalità a rotazione (76,2%).

Tra le aziende che hanno adottato la Cig (campione di 173 casi), il 78,6% ha anticipato l'importo autonomamente, mentre solo il 5,2% lo ha fatto grazie all'accordo con ABI. Inoltre, solo il 7,5% ha anche integrato l'importo⁴.

³ togliendo dal conteggio le risposte "non si applica" e "non so"

⁴ il totale non fa 100 perché era una domanda a risposta multipla

Oltre agli ammortizzatori sociali, in molti casi gli intervistati riferiscono che nelle aziende/unità produttive di riferimento sono stati adottati anche altri strumenti: solo nel 10,4% dei casi non sono stati adottati. Solo nel 4% dei casi l'azienda ha anticipato la 13esima e/o la 14esima.

Anche questi strumenti sono stati attivati nella maggior parte dei casi con accordo sindacale, anche se in misura minore rispetto agli ammortizzatori sociali (69,8%).

Utilizzo di altri strumenti	
è stato richiesto di consumare prioritariamente le ferie dell'anno precedente	82%
ci sono state richieste di congedi parentali come da Decreto Cura Italia	54%
ci sono state richieste di congedi per l'assistenza continuativa a persona con handicap grave come da Decreto Cura Italia	40,4%

* le percentuali mostrate nell'immagine sono sovrapponibili perché la domanda era a risposta multipla, pertanto il totale non è necessariamente 100

1.3. Organizzazione del lavoro a marzo-aprile 2020

I ritmi di lavoro nel trasporto delle persone sono diminuiti molto nei mesi di marzo e aprile e sono aumentati solo nel 10,4% dei casi: tra quest'ultimi prevalgono il trasporto pubblico locale e le attività ferroviarie.



Inoltre, ci sono stati grandi cambiamenti in termini di organizzazione del lavoro e sistemi di turnazione, sia per far fronte alla nuova organizzazione del servizio (64%) sia come misura necessaria per garantire la sicurezza ai lavoratori 30,8%⁵; solo il 21,2% degli intervistati afferma che non ci sono stati cambiamenti da questo punto di vista.

Il 64% dei rispondenti afferma che per garantire le necessarie misure di sicurezza, l'azienda/unità produttiva ha adottato procedure digitali.

⁵ le due percentuali sono sovrapponibili e non auto-escludenti perché la risposta era multipla

Tra questi, le soluzioni maggiormente utilizzate sono state quelle della digitalizzazione del lavoro impiegatizio e della digitalizzazione di procedure legate alla documentazione e agli adempimenti burocratici.

Digitalizzazione	
Maggiore digitalizzazione del lavoro impiegatizio	67,3%
Digitalizzazione di procedure legate alla documentazione e agli adempimenti burocratici	47,9%
Digitalizzazione di procedure legate alla biglietteria, al noleggio o alla prenotazione online ed all'esperienza di viaggio	16,5%
Digitalizzazione di procedure legate all'organizzazione del lavoro (es. gestione di viaggio, gestione depositi, gestione stazioni ecc)	11,5%
Controllo da remoto di oggetti o ambienti tramite sensoristica e software (es. manutenzione dei mezzi da remoto)	8,5%

* percentuali calcolate tra coloro i quali avevano accesso a questa informazione e tra coloro che affermano che nella loro aziende/unità produttiva sono state adottate forme di digitalizzazione (tolto, quindi, "non so" e "non si applica"), per una platea di 165 risposte. Queste percentuali sono sovrapponibili perché la domanda era a risposta multipla, pertanto il totale non è necessariamente 100

1.4. Sicurezza sul lavoro a marzo-aprile 2020

Nel periodo di marzo e aprile solo il 70% dei rispondenti afferma che sono state garantite tutte le misure di sicurezza. In particolare, tra coloro che non hanno garantito tutte le misure di sicurezza, nel 43% dei casi non è stata garantita una sola di queste misure di sicurezza, nel 31% due di queste misure e nel 24% dei casi ben tre di queste misure.

Misure di sicurezza che NON sono state garantite	
La distanza di sicurezza (tra i lavoratori anche di diverse aziende, tra lavoratore e cliente)	6%
I dispositivi di protezione (mascherine, igienizzanti per la persona)	13,20%
La regolare e periodica igienizzazione e/o sanificazione e/o disinfezione dei locali o dei mezzi	tra il 7,5% e il 9%

*Queste percentuali sono sovrapponibili perché la domanda era a risposta multipla, pertanto il totale non è necessariamente 100

Per quanto attiene alle tempistiche, in circa la metà dei rispondenti le necessarie misure di sicurezza (organizzazione del lavoro, distanziamento, turni, igienizzazione, sanificazione, disinfezione di mezzi/locali aziendali e DPI) sono state adottate prima del 15 marzo e un altro 30% circa prima del 29 marzo.

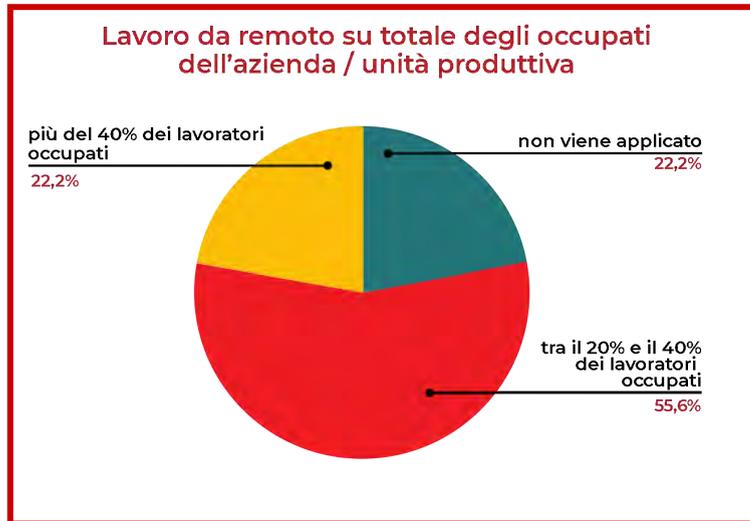
1.5. Utilizzo della modalità di lavoro da remoto marzo-aprile 2020

Ben il 20% degli intervistati non è a conoscenza di quanti lavoratori siano stati interessati dal lavoro da remoto (non solo smart working propriamente detto) nell'azienda/unità produttiva di riferimento (per la domanda relativa alla dimensione oraria di utilizzo, questa percentuale sale addirittura al 34%).

Se depuriamo il dato dalle risposte “non so”, il lavoro da remoto viene applicato in più della metà dei casi ad una percentuale compresa tra il 20% e il 40% dei lavoratori totalmente occupati nell’azienda/unità produttiva.

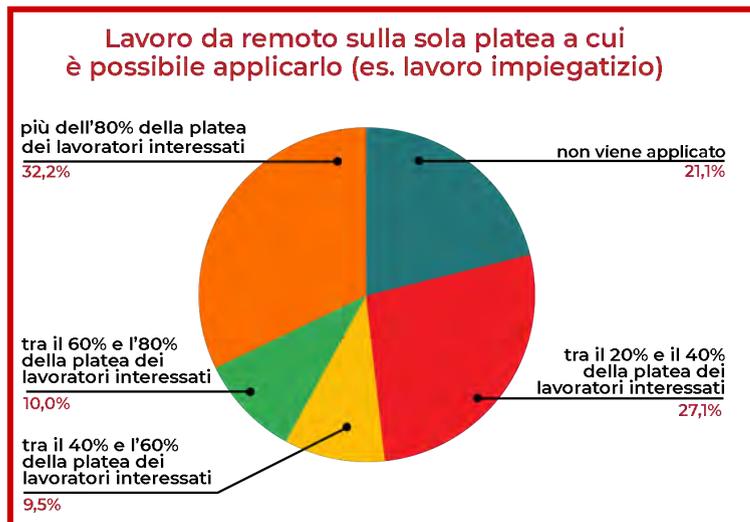
Se consideriamo la sola platea di lavoratori a cui è possibile applicare queste modalità (es. lavoro impiegatizio), crescono ovviamente le fasce percentuali più alte, in particolare i contesti in cui viene applicato a più dell’80% dei lavoratori potenzialmente interessati (32,2%).

Generalmente, tra coloro i quali hanno dato una risposta affermativa circa l’utilizzo del lavoro da remoto, prevale nettamente la modalità “full time” rispetto a quella part-time.



*percentuali calcolate al netto dei "non so", platea di 194 risposte

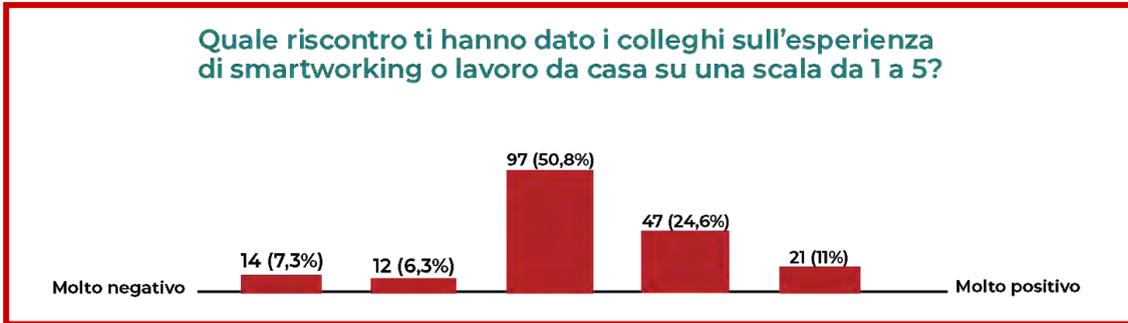
**per un refuso nel sondaggio non è stata inclusa nelle risposte la fascia 1-20%



*percentuali calcolate al netto dei "non so", platea di 199 risposte

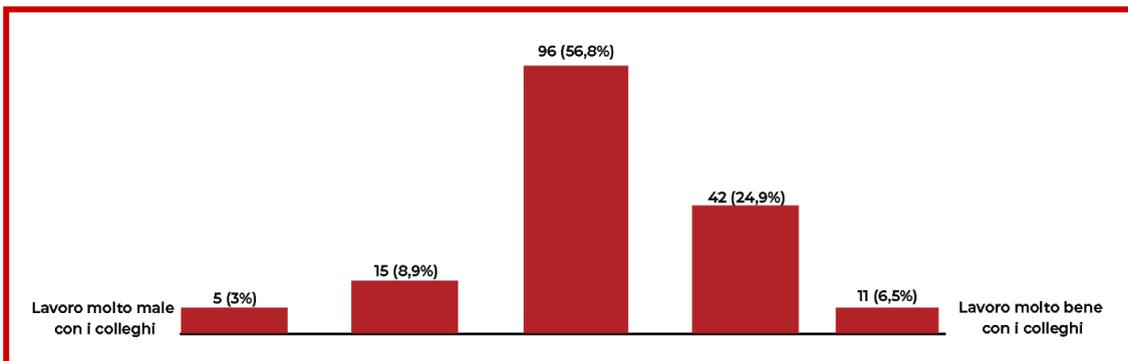
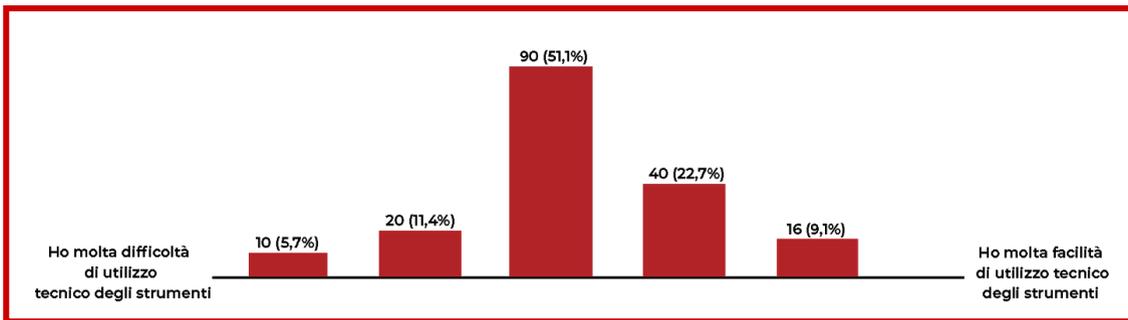
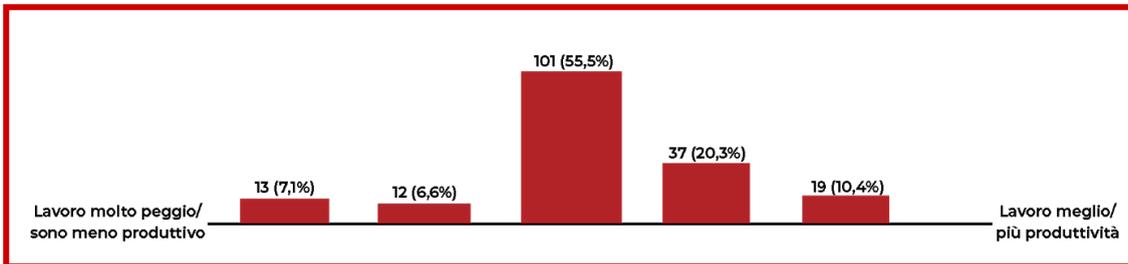
**per un refuso nel sondaggio non è stata inclusa nelle risposte la fascia 1-20%

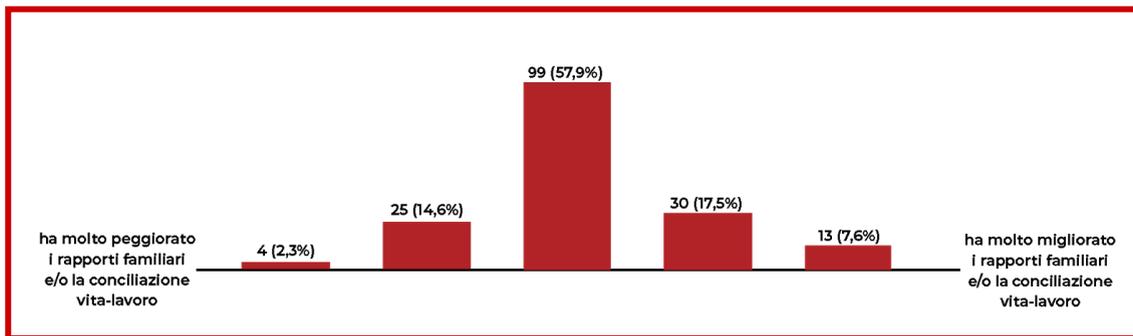
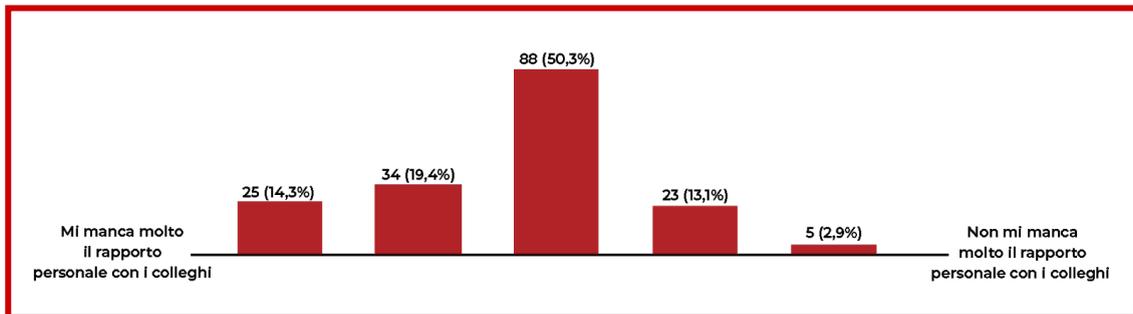
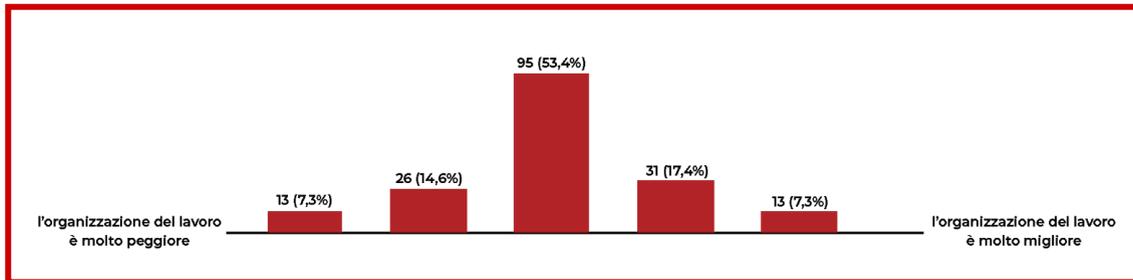
Per quanto riguarda il riscontro dei colleghi sull’esperienza rispetto a diverse variabili, abbiamo usato delle scale di valutazione da 1 a 5 e la grande maggioranza delle risposte è neutra (3), con una prevalenza delle valutazioni positive su quelle negative (il 24,6% dei rispondenti ha votato 4 e il 11% 5) per quanto riguarda la valutazione complessiva dell’esperienza.



La stessa valutazione riguarda la dimensione della produttività e della qualità del lavoro, sia individuale che di team (con i colleghi), e quella della difficoltà o facilità di utilizzo tecnico degli strumenti necessari per lavorare da remoto: queste dimensioni sono solo leggermente più centrate sulla valutazione intermedia.

La dimensione dell'organizzazione del lavoro risulta invece un po' più critica, così come quella del rapporto personale con i colleghi. Infine, i rapporti familiari e la conciliazione vita-lavoro non sono stati particolarmente impattati.





1.6. Relazioni industriali a marzo-aprile 2020

Nella grande maggioranza dei casi l'azienda/unità produttiva ha applicato il protocollo del 14 marzo e le linee guida sottoscritte il 20 marzo al MIT. In ben il 68,4% dei casi il Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione con la partecipazione delle rappresentanze sindacali aziendali e del Rls ha prodotto un accordo, mentre nel 14,4% dei casi è stato costituito il Comitato ma poi l'azienda ha agito in maniera unilaterale.

Complessivamente c'è stato quindi un alto livello di coinvolgimento di lavoratori e/o loro rappresentanze in merito alla questione covid-19 e alle sue

I lavoratori e/o le loro rappresentanze sono state coinvolte in merito alla questione Covid-19 e alle sue conseguenze con altri metodi?	
In maniera formale, attraverso un accordo sottoscritto con le rappresentanze (RSU, RSA RLS) o loro referenti territoriali	60,8%
Sono state coinvolte le rappresentanze sindacali (RSU, RSA) in maniera informale	24,0%
C'è stata una decisione unilaterale dell'azienda	11,6%
L'azienda ha comunicato direttamente con i singoli lavoratori	10,0%

conseguenze con altri metodi. Per quanto riguarda l'inclusione dell'azienda in un sistema di relazioni industriali, il 20,4% non lo sa e il 25,2% dichiara di no.

È stato sottoscritto un accordo di livello superiore a quello aziendale?	
C'è stato un accordo di livello superiore nell'azienda/gruppo di riferimento (es. nazionale)	22,8%
C'è stato un accordo nazionale di settore	12,4%
Ci sono stati accordi territoriali firmati dalla FILT	12,8t%
Ci sono stati accordi territoriali firmati dalla CGIL	5,2%
No, ma c'è stato un coordinamento politico tra i vari accordi aziendali sottoscritti nel territorio	6,0%
No, ma ci siamo coordinanti con altre categorie della CGIL	4,4%

Per quanto riguarda i rapporti con gli altri sindacati, si evidenzia nei settori dei trasporti delle persone una sostanziale tenuta della unitarietà con Cisl e Uil, mentre sembra esserci maggiore difficoltà con altri sindacati anche in un momento di crisi. La valutazione sui rapporti con Fit e Uiltrasporti segue una curva gaussiana poco profonda, solo leggermente sbilanciata verso la parte iniziale della scala; invece, per quanto riguarda gli altri sindacati firmatari del CCNL di settore e i sindacati di base, la valutazione è molto più negativa, con le valutazioni positive (4 e 5) che prendono complessivamente nel primo caso 12,9% e nel secondo 9,5%. In particolare,



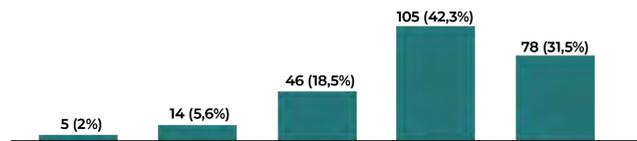
considerando solo i casi in cui altri sindacati sono presenti in azienda/unità produttiva⁶, nella maggior parte dei casi si è agito unitariamente (61,5%), nel 21% dei casi abbiamo avuto divisioni su come gestire le vertenze legate al covid-19 in azienda e nel 16,6% dei casi fattori pregressi hanno determinato l'impossibilità di avere un punto di tenuta.

Per concludere, lo sciopero si è avuto solo in 2 casi, mentre in 14 casi si sono avute campagne rivolte ai media e all'opinione pubblica e 18 casi di altre forme di protesta e organising.

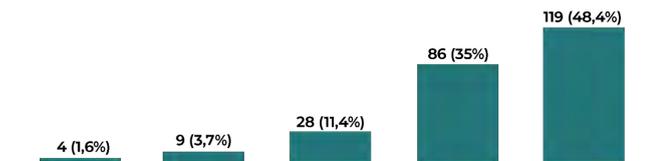
1.7. Rapporto con la Filt

C'è una generale soddisfazione rispetto al rapporto tra i lavoratori e le strutture della Filt in questo periodo, dal momento che gli intervistati hanno dichiarato che i lavoratori della rispettiva azienda/unità produttiva si sono sentiti tutelati. Il numero degli iscritti è rimasto stabile nella maggior parte dei casi (68,8%), ma è comunque aumentato in un buon numero di casi (25,6%), probabilmente anche per la necessità di accesso agli ammortizzatori sociali e ai servizi.

Quanto si sono sentiti tutelati i lavoratori della tua azienda / unità produttiva della Filt Cgil, pur nella consapevolezza delle difficoltà di questa fase, su scala da 1 a 5?



Come valuti il rapporto delle strutture Filt con i lavoratori in questo periodo, su scala da 1 a 5?



⁶ togliendo anche le risposte "non so"

1.8. Percezione del proprio lavoro e del contesto generale

Per concludere, gli intervistati sottolineano quanto in questo periodo sia stata viva la percezione di essere un servizio essenziale - sebbene, nel trasporto delle persone molto spesso questa consapevolezza esistesse già anche prima del covid-19 e del lockdown. Tuttavia, non tutti pensano che il loro lavoro sarà valorizzato alla luce di questo fatto.



2. Il trasporto e la movimentazione delle merci nella fase 1⁷

2.1. Andamento della produzione / attività economica a marzo-aprile 2020

Infatti, nel trasporto delle merci le situazioni di stabilità (12,3% tra il -5% e il +5%) e quelle di crescita (25,4% - e ben l'8,2% è superiore al +50%) non sono affatto trascurabili, anche se nella maggioranza dei casi si ha comunque una riduzione dell'attività (61,4% - e solo il 20,5% ha avuto una riduzione oltre il 50%).



In generale, le aziende che hanno subito riduzioni dell'attività più grandi operano maggiormente nelle filiere industriali (trasporto veicoli, beni energetici e rinfuse liquide non alimentari come gas e carburanti, semilavorati per l'industria), mentre quelle che hanno avuto aumenti dell'attività operano in filiere dei beni di consumo non

⁷ I dati relativi al campione si trovano nell'Allegato 2

durevoli (generi alimentari e liquidi edibili, abbigliamento e simili, ICT, libri e prodotti culturali, articoli per la casa e fai da te). Anche l'andamento della quantità di merce trasportata per ciascun settore evidenzia una maggiore riduzione per il primo gruppo, una diminuzione più lieve per quelli di consumo non durevoli (ma non alimentari) e una sostanziale tenuta dell'alimentare e dei prodotti farmaceutici o parafarmaci.

2.2. E-commerce

I numeri del campione non permettono di fare correlazioni solide e generalizzabili, soprattutto se è necessario segmentarli ulteriormente come nella stima che segue. Tuttavia, possiamo evidenziare alcuni trend che, pur con questi limiti, sembrano più forti tra le aziende di riferimento degli intervistati del nostro sondaggio.

L'espansione dell'attività economica sembra essere nel nostro campione correlata alla partecipazione

dell'azienda nella filiera dell'e-commerce. Infatti le aziende che hanno avuto una crescita dei volumi sostenuta mostrano anche maggiore partecipazione nella filiera

dell'e-commerce, con un gruppo di punta particolarmente forte. Quest'ultime sono tutte aziende che operano sull'intero territorio nazionale. Allo stesso tempo, le aziende che operano nella filiera dell'e-commerce rappresentano solo una piccola parte di quelle che hanno visto cali importanti dei volumi.

TRA LE AZIENDE CHE HANNO AVUTO UNA CRESCITA DEI VOLUMI SOSTENUTA, MAGGIORE DEL **25%**

IL **75%** PARTECIPA NELLA FILIERA DELL'E-COMMERCE PER PIÙ DEL **20%** DELLA PROPRIA ATTIVITÀ

Su **5** aziende che hanno avuto una crescita superiore al 75%, **3** operano per più dell'80% della propria attività nell'e-commerce.

Le aziende che operano nella filiera dell'e-commerce sono il **13%** di quelle che sono calate più del **-25%** e solo una tra quelle che sono calate più del **-75%** (cioè 15)



Coerentemente con questo dato, più dell'80% delle aziende che partecipavano già nella filiera dell'e-commerce prima del covid-19 ha incrementato la merce trasportata in questo periodo⁸; la quantità di merce trasportata o trattata nella filiera del commercio elettronico (e-commerce) si riduce solo per 7 di queste aziende.

⁸ Le percentuali sono calcolate eliminando le risposte "non si applica" e "non so" (che corrispondono grossomodo a quelle che nelle domanda di contesto, in appendice 2, erano "non si applica", "non partecipa" e "non so"). Così abbiamo una platea di 49 risposte

2.3. Andamento quantitativo dell'occupazione a marzo-aprile 2020

Nel 57,4% dei casi l'occupazione è rimasta stabile (tra -5% e +5%), mentre tra le code la distribuzione è piuttosto omogenea, anche se leggermente sbilanciata sulla parte negativa.



2.4. Utilizzo di ammortizzatori sociali e altri strumenti a marzo-aprile 2020

Questa sezione riguarda gli strumenti utilizzati nelle aziende/unità produttive di riferimento degli intervistati nei mesi di marzo e aprile per aumentare o ridurre le ore lavorate, al fine di fronteggiare gli stravolgimenti del periodo senza intaccare i livelli occupazionali.

Gli strumenti per aumentare le ore lavorate non sono stati generalmente utilizzati (71,3%), ma comunque ben il 18,9% degli intervistati afferma che nell'azienda/unità produttiva di riferimento si è fatto ricorso agli straordinari. Tra le aziende che hanno fatto ricorso agli straordinari, circa la metà fa parte della filiera dell'e-commerce.

Gli ammortizzatori sociali invece sono stati utilizzati in misura maggiore, anche se il 29,5% dei rispondenti afferma che nella sua aziende/unità produttiva non si è fatto ricorso a nessun ammortizzatore sociale.

Utilizzo degli ammortizzatori sociali	
CIG ordinaria	27,9%
FIS (fondo di integrazione salariale)	24,6%
CIG in deroga	9%
CIG straordinaria	4,9%

*Queste percentuali sono sovrapponibili perché la domanda era a risposta multipla, pertanto il totale non è necessariamente 100

Considerando solo quelli che hanno usato ammortizzatori sociali, nel 60% dei casi sono stati attivati con un accordo sindacale (nel 23,8% sono stati attivati senza accordo sindacale, mentre il 15,9% non lo sa). Tra i casi in cui gli ammortizzatori sociali sono stati applicati⁹, il 51,2% afferma che è stato fatto per più dell'80% dei lavoratori. Inoltre, sono stati applicati per la maggior parte a rotazione (66,2%, calcolato togliendo solo i

⁹ eliminando le risposte "non si applica" (quindi su una platea di 82 risposte)

non si applica). Tra le aziende che hanno adottato la Cig (quindi solo il 42,6% del campione, pertanto i dati vanno presi con cautela perché si restringe ancora di più la base di riferimento), il 71% ha anticipato l'importo e il 13,4% lo ha integrato, ma nessuno ha fatto queste operazioni grazie all'accordo con ABI.

Oltre agli ammortizzatori sociali, gli intervistati riferiscono che nelle aziende/unità produttive di riferimento sono stati adottati anche altri strumenti: tuttavia, nel 26,2% non si è adottato nessuno di questi strumenti e l'8,2% non lo sa. Solo nel 5,7% dei casi l'azienda ha anticipato la 13esima e/o la 14esima e nel 4,1% ha erogato una tantum.

Questi strumenti sono stati attivati con accordo sindacale solo nel 39,1% dei casi, mentre nel 50,5% dei casi sono stati attivati senza (il 10,3% non lo sa)¹⁰.

Utilizzo di altri strumenti	
è stato richiesto di consumare prioritariamente le ferie dell'anno precedente	53,3%
ci sono state richieste di congedi parentali come da Decreto Cura Italia	36,1%
ci sono state richieste di congedi per l'assistenza continuativa a persona con handicap grave come da Decreto Cura Italia	27,0%

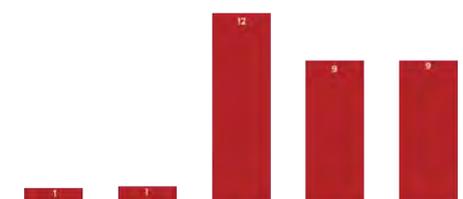
2.5. Organizzazione del lavoro a marzo-aprile 2020

Nel merito i ritmi sono rimasti generalmente stabili, mentre le code sono omogenee. Tuttavia, la distribuzione è diversa se si considerano solo le aziende che partecipano nella filiera dell'e-commerce, dove l'aumento dei ritmi è più forte. Sorprendentemente, nel 39,3% dei casi non sono stati cambiati i sistemi di turnazione del personale, anche se in alcuni casi lo hanno fatto per far fronte alla nuova organizzazione del lavoro (38,5%) o come misura necessaria per garantire la sicurezza ai lavoratori (26,2%)¹¹.

In una scala da 1 a 5, a tuo avviso quanto sono cambiati i ritmi lavorativi in questo periodo in azienda / unità produttiva?



Variazione dei ritmi di lavoro nelle aziende che fanno e-commerce



¹⁰ percentuali calcolate togliendo "non si applica"

¹¹ le due percentuali sono sovrapponibili e non auto-escludenti perché la risposta era multipla

Solo il 34,4% dei rispondenti afferma che per garantire le necessarie misure di sicurezza, l'azienda/unità produttiva ha adottato procedure digitali. Tra questi, le soluzioni maggiormente utilizzate sono state quelle della digitalizzazione del lavoro impiegatizio e, in parte, della digitalizzazione di procedure legate alla documentazione e agli adempimenti burocratici e

Digitalizzazione	
Maggiore digitalizzazione del lavoro impiegatizio	77,7%
Digitalizzazione di procedure legate alla documentazione e agli adempimenti burocratici	26,6%
Digitalizzazione di procedure legate all'organizzazione del lavoro (es. gestione di viaggio, gestione depositi, gestione stazioni ecc)	26,6%
Controllo da remoto di oggetti o ambienti tramite sensoristica e software (es. manutenzione dei mezzi da remoto)	13,3%

* percentuali calcolate tra coloro i quali avevano accesso a questa informazione e tra coloro che affermano che nella loro aziende/unità produttiva sono state adottate forme di digitalizzazione (tolto, quindi, "non so" e "non si applica"), per una platea di sole 45 risposte. Queste percentuali sono sovrapponibili perché la domanda era a risposta multipla, pertanto il totale non è necessariamente 100

la digitalizzazione dell'organizzazione del lavoro. Tuttavia, bisogna sottolineare che il 18% dei rispondenti non è informato relativamente a questa materia su cui, evidentemente, c'è scarsa condivisione da parte delle imprese.

2.6. Sicurezza sul lavoro a marzo-aprile 2020

Nel periodo di marzo e aprile solo il 68% dei rispondenti afferma che sono state garantite tutte le misure di sicurezza.

In particolare, tra coloro che non hanno garantito tutte le misure di sicurezza, nel 61% circa dei casi non è stata garantita una sola di queste misure di sicurezza, ma sono più presenti rispetto al settore del trasporto persone i casi in cui non sono state garantite 4 o più delle seguenti misure (23% circa).

Misure di sicurezza che NON sono state garantite	
La distanza di sicurezza (tra i lavoratori anche di diverse aziende, tra lavoratore e cliente)	13,1%
I dispositivi di protezione (mascherine, igienizzanti per la persona)	16,4%
La regolare e periodica igienizzazione e/o sanificazione e/o disinfezione dei locali o dei mezzi	tra il 10% e l'11,5%

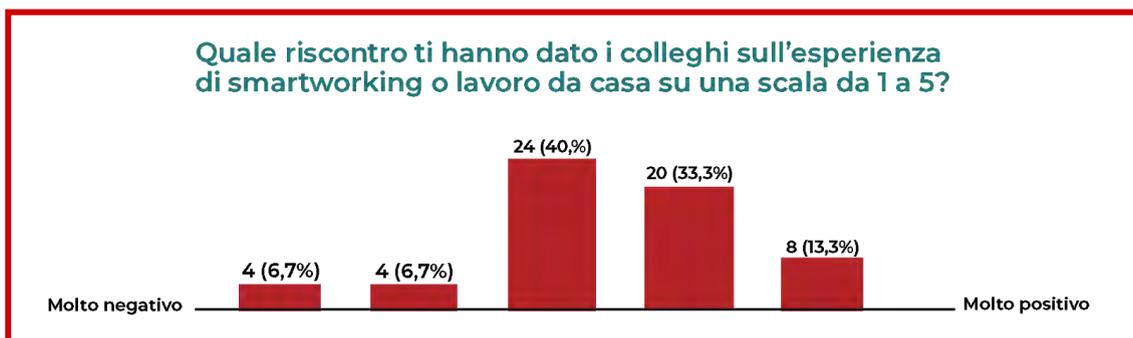
*Queste percentuali sono sovrapponibili perché la domanda era a risposta multipla, pertanto il totale non è necessariamente 100

Per quanto attiene alle tempistiche, in circa la metà dei rispondenti le necessarie misure di sicurezza (organizzazione del lavoro, distanziamento, turni, igienizzazione, sanificazione, disinfezione di mezzi/locali aziendali e DPI) sono state adottate prima del 15 marzo e un altro 30% circa prima del 29 marzo (dato uguale al trasporto persone).

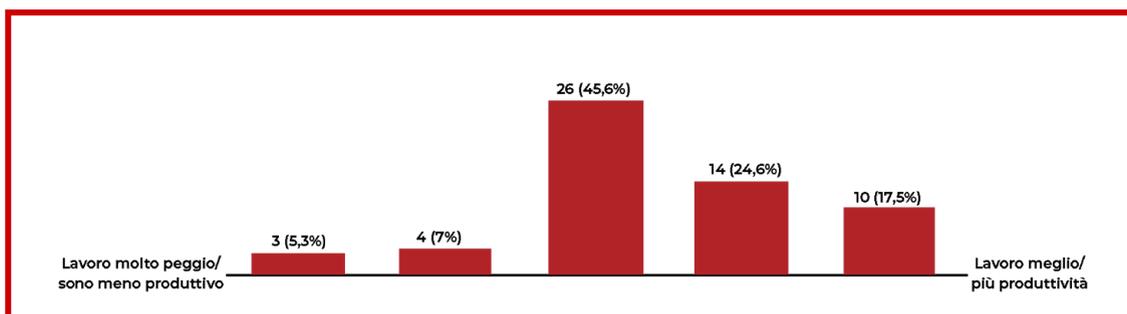
2.7. Utilizzo della modalità di lavoro da remoto a marzo-aprile 2020

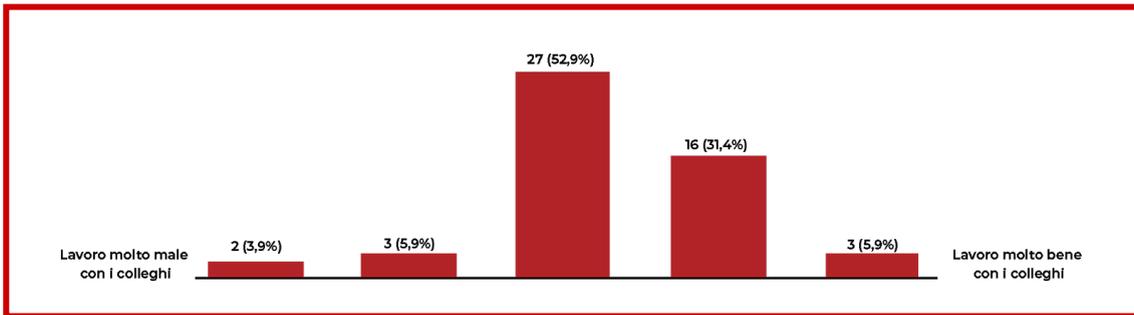
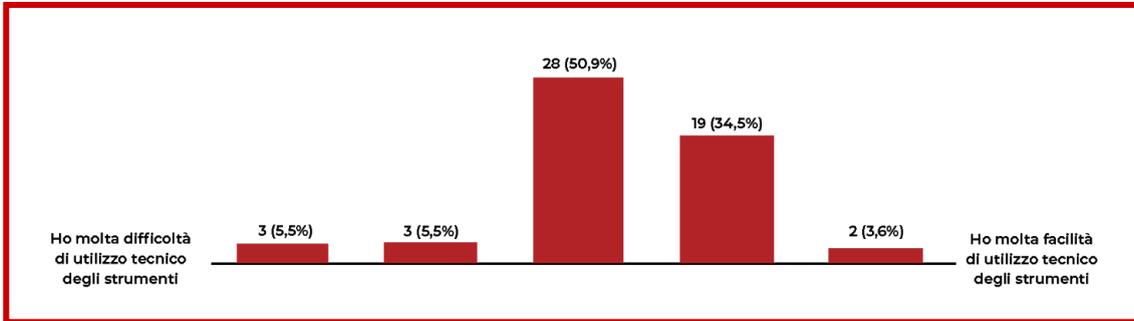
Tra il 15% e il 17% degli intervistati, tuttavia, non è a conoscenza di quanti lavoratori siano stati interessati dal lavoro da remoto (non solo smart working propriamente detto) nell'azienda/unità produttiva di riferimento (per la domanda relativa alla dimensione oraria di utilizzo, questa percentuale sale addirittura al 27,9%). Inoltre, le stime numeriche su questo tema non sono affidabili in questo sondaggio perché le stime per l'applicazione del lavoro da remoto su tutta la platea dei lavoratori occupati nell'azienda/unità produttiva non sono coerenti con quelle di applicazione ai soli lavoratori potenzialmente interessati (es. lavoro impiegatizio).

Per quanto riguarda il riscontro dei colleghi sull'esperienza rispetto a diverse variabili, abbiamo usato delle scale di valutazione da 1 a 5 e la grande maggioranza delle risposte è neutra (3) e positiva (4) - mentre nel trasporto delle persone era soprattutto neutra e più differenziata.

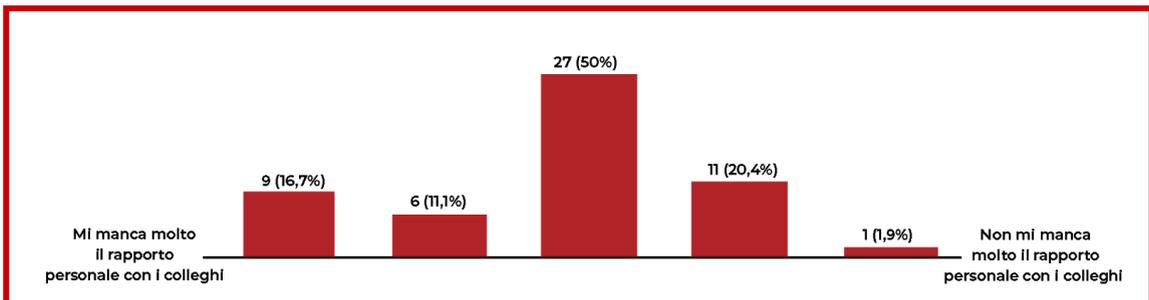
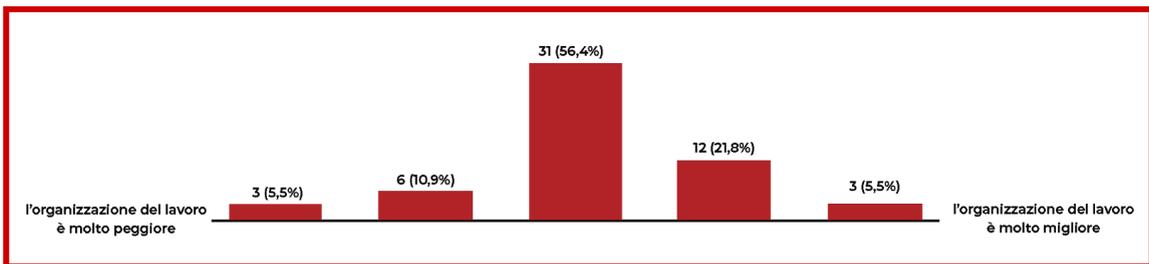


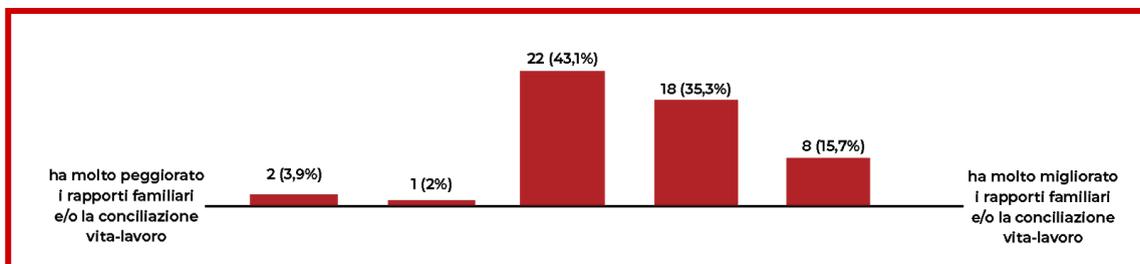
La stessa valutazione riguarda la dimensione della produttività e della qualità del lavoro, sia individuale che di team (con i colleghi), e quella della difficoltà o facilità di utilizzo tecnico degli strumenti necessari per lavorare da remoto: queste dimensioni sono solo leggermente più centrate sulla valutazione intermedia.





La dimensione dell'organizzazione del lavoro risulta invece leggermente più critica, dal momento che le valutazioni 4 e 5 perdono punti a favore di quella neutra (3) e leggermente di quella negativa (2). Anche il rapporto personale con i colleghi è una dimensione più critica della media. Infine, i rapporti familiari e la conciliazione vita-lavoro è stata data una valutazione leggermente più positiva ma comunque in linea con quella complessiva.





2.8. Relazioni industriali a marzo-aprile 2020

Nella grande maggioranza dei casi l'azienda/unità produttiva ha applicato il protocollo del 14 marzo e le linee guida sottoscritte il 20 marzo al MIT. Nel 54,9% dei casi il Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione con la partecipazione delle rappresentanze sindacali aziendali e del Rls ha prodotto un accordo, mentre nel 14,9% dei casi è stato costituito il Comitato ma poi l'azienda ha agito in maniera unilaterale. Il 14,8% dei rispondenti non sa.

Il coinvolgimento di lavoratori e/o loro rappresentanze in merito alla questione covid-19 e alle sue conseguenze con altri metodi c'è stato, ma in misura molto minore che nel trasporto delle persone. Per quanto riguarda l'inclusione dell'azienda in un sistema di relazioni industriali, il 23,8% non lo sa e il 43,4% dichiara di no.

I lavoratori e/o le loro rappresentanze sono state coinvolte in merito alla questione Covid-19 e alle sue conseguenze con altri metodi?	
In maniera formale, attraverso un accordo sottoscritto con le rappresentanze (RSU, RSA RLS) o loro referenti territoriali	33,0%
Sono state coinvolte le rappresentanze sindacali (RSU, RSA) in maniera informale	29,5%
C'è stata una decisione unilaterale dell'azienda	24,6%
L'azienda ha comunicato direttamente con i singoli lavoratori	17,2%

È stato sottoscritto un accordo di livello superiore a quello aziendale?	
C'è stato un accordo di livello superiore nell'azienda/gruppo di riferimento (es. nazionale)	9%
C'è stato un accordo nazionale di settore	3,3%
Ci sono stati accordi territoriali firmati dalla FILT	6,6%
Ci sono stati accordi territoriali firmati dalla CGIL	3,3%
No, ma c'è stato un coordinamento politico tra i vari accordi aziendali sottoscritti nel territorio	12,3%
No, ma ci siamo coordinati con altre categorie della CGIL	6,6%

Per quanto riguarda i rapporti con gli altri sindacati, questi sono complessivamente da neutri a negativi. In particolare, considerando solo i casi in cui altri sindacati sono presenti in azienda/unità produttiva¹², nella maggior parte dei casi si è agito unitariamente (64,6%), nel 17% dei casi abbiamo avuto divisioni su come gestire le

¹² togliendo anche le risposte "non so"

vertenze legate al covid-19 in azienda e nel 23,4% dei casi fattori pregressi hanno determinato l'impossibilità di avere un punto di tenuta.

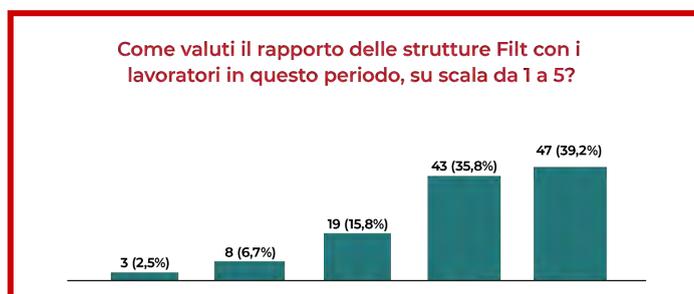
Lo sciopero si è avuto nel 9% dei casi, mentre in 4 casi si sono avute campagne rivolte ai media e all'opinione pubblica e 18 casi di altre forme di protesta e organising. In altri casi si sono avute mobilitazioni o lettere alle aziende, alle istituzioni o all'ispettorato in merito alla fornitura dei dpi e alle misure di sicurezza.



2.9. Rapporto con la Filt

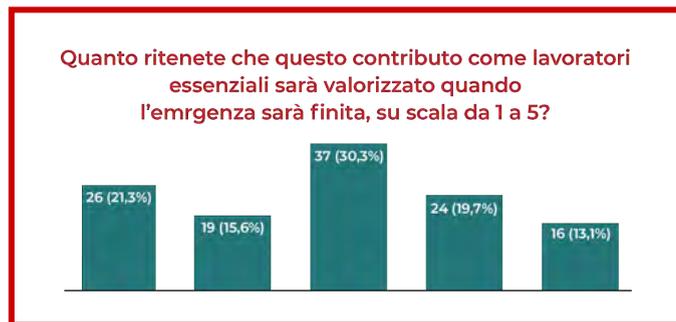
C'è una generale soddisfazione rispetto al rapporto tra i lavoratori e le strutture della Filt in questo periodo, dal momento che gli intervistati hanno dichiarato che i lavoratori della rispettiva azienda/unità produttiva si sono sentiti tutelati.

Il numero degli iscritti è rimasto stabile nella maggior parte dei casi (67,2%), ma è comunque aumentato in un buon numero di casi (27%), probabilmente anche per la necessità di accesso agli ammortizzatori sociali e ai servizi.



2.10. Percezione del proprio lavoro e del contesto generale

Per concludere, gli intervistati sottolineano quanto in questo periodo sia stata viva la percezione di essere un servizio essenziale: nel trasporto merci questo è un fatto nuovo e, per la rappresentanza, significativo. Tuttavia, non tutti pensano che il loro lavoro sarà valorizzato alla luce di questo fatto.



3. I trasporti nella fase 1

Proviamo dunque a evidenziare i trend comuni e le divergenze che abbiamo trovato nel nostro sondaggio tra i settori del trasporto delle persone e quelli delle merci.

3.1. Andamento dell'attività economica

L'andamento dell'attività economica nei mesi di marzo e aprile è stato molto diverso tra i settori del trasporto delle persone e quelli del trasporto delle merci, dove è stato molto più frammentato rispetto al trend abbastanza omogeneo di quasi annullamento del servizio nel trasporto delle persone.

Mentre nel trasporto delle persone la parziale tenuta dell'attività di alcune (poche) aziende sembra essere correlata alla proprietà pubblica e in parte alla gestione pubblica dell'azienda, nel merci l'andamento dipende dalla filiera merceologica (con una maggiore tenuta delle filiere dei beni di consumo non durevoli rispetto a quelli industriali) e sembra essere correlato alla partecipazione delle aziende nella filiera dell'e-commerce. Naturalmente queste affermazioni - sia , complessivamente i dati dei sondaggi, sia in particolare operazioni di correlazioni - devono essere lette con la dovuta cautela per la numerosità e modalità di selezione del campione (solo tra le aziende sindacalizzate) e, dunque, senza la pretesa di rappresentatività per l'intero settore.

3.2. Il lavoro nei trasporti durante il lockdown

In entrambi i settori non si è nella maggior parte dei casi fatto ricorso a strumenti per aumentare le ore lavorate, ma nel merci c'è un più significativo utilizzo degli straordinari (18,9% contro il 6,8% del trasporto persone). Gli ammortizzatori sociali sono stati adottati più massicciamente nel trasporto delle persone che nel trasporto delle merci, dove c'è stato anche un minore ricorso all'accordo sindacale per questo fine. In ogni caso, nelle aziende del campione, questi strumenti sono stati largamente attivati con accordo sindacale.

Per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro, mentre nel trasporto delle persone i ritmi sono diminuiti nei mesi di marzo e aprile, nel trasporto merci sono rimasti più stabili (la distribuzione è centrata su un valore neutro), tranne che per le aziende di e-commerce dove i ritmi sono aumentati. Tuttavia, nel merci c'è stato minore ricorso sia a cambiamenti nei sistemi di turnazione (nel 39,9% non sono cambiati, mentre questa cifra è 21,2% nel trasporto persone), sia a procedure di digitalizzazione (solo il 34,4% contro il 64% del trasporto delle persone).

Nel periodo di marzo e aprile, sia nel trasporto delle merci che nel trasporto delle persone, solo il 70% circa dei rispondenti afferma che sono state garantite tutte le misure di sicurezza.

Infine, nei sondaggi abbiamo provato a capire quale fosse il grado di coinvolgimento dei lavoratori del settore in forme di lavoro da remoto (non necessariamente smart working vero a proprio) e quale la valutazione dei lavoratori rispetto alle diverse dimensioni di cambiamento che vengono attivate con questa modalità.

Tra il 15% e il 20% degli intervistati, tuttavia, non è a conoscenza di quanti lavoratori siano stati interessati dal lavoro da remoto nell'azienda/unità produttiva di riferimento (per domande più specifiche la percentuale sale ulteriormente). Questo dato è significativo perché indica che nemmeno in una fase critica come quella che stiamo analizzando c'è stata una reale condivisione da parte delle aziende delle informazioni utili per gestire questa fase: tanto più che lo smart working è stato introdotto molto spesso forzatamente e senza l'opportuna e necessaria preparazione da parte delle imprese, per cui un coinvolgimento maggiore dei lavoratori sarebbe stato opportuno.

Per quanto riguarda la valutazione complessiva dei colleghi o dei lavoratori di riferimento rispetto all'esperienza di lavoro da remoto, è generalmente da neutra a positiva, sia nel trasporto delle persone che nel trasporto delle merci (dove sembra esserci una soddisfazione leggermente maggiore). Le dimensioni leggermente più critiche sembrano essere due: la prima attiene al rapporto con i colleghi (ma non del lavoro di team, rispetto a cui c'è soddisfazione), anche se la valutazione prevalente è comunque quella neutra (50% in entrambi), probabilmente perché gli strumenti digitali hanno in qualche modo sopperito, entrando anche nel campo della socialità. La seconda riguarda l'organizzazione del lavoro: questo si può spiegare con il fatto che lo

strumento è stato spesso adottato in maniera improvvisata, senza la necessaria preparazione in termini di cultura aziendale, di formazione dei manager e di meccanismi di lavoro interni.

3.3. Relazioni industriali e rapporto con la Filt

Nella maggior parte dei casi, i lavoratori e le loro rappresentanze sono state coinvolte in merito a questioni di sicurezza legate al covid in entrambi i settori coerentemente con il protocollo del 14 marzo e le linee guida sottoscritte il 20 marzo al MIT. Invece, il coinvolgimento di lavoratori e/o loro rappresentanze in merito alla questione covid-19 e alle sue conseguenze con altri metodi è stato praticato maggiormente nelle aziende/unità produttive del trasporto delle persone rispetto a quello del merci: hanno infatti fatto un accordo rispettivamente il 60% e il 33%, mentre la decisione unilaterale da parte dell'azienda è stata presa rispettivamente nell'11% e il 24% dei casi.

Per quanto riguarda l'inclusione dell'azienda in un sistema di relazioni industriali, sono molto alte in entrambi i sondaggi le percentuali di risposta "non so": questo potrebbe indicare uno scarso coordinamento con i livelli superiori dell'organizzazione.

Per quanto riguarda i rapporti con gli altri sindacati, si evidenzia nei settori del trasporto delle persone una sostanziale tenuta della unitarietà con Cisl e Uil, mentre sembra esserci maggiore difficoltà con altri sindacati anche in un momento di crisi; nel trasporto delle merci, in generale la valutazione è da neutra a negativa. In ogni caso, in entrambi i settori, nei casi in cui altri sindacati erano presenti in azienda/unità produttiva, si è agito unitariamente nella maggior parte dei casi (tra il 61% e il 64%). Nel merci c'è stata una maggiore incidenza degli scioperi, per quanto limitata.

C'è una generale soddisfazione, leggermente più accentuata nel trasporto delle persone, rispetto al rapporto tra i lavoratori e le strutture della Filt in questo periodo, dal momento che gli intervistati hanno dichiarato che i lavoratori della rispettiva azienda/unità produttiva si sono sentiti tutelati. In entrambi i settori il numero degli iscritti è rimasto stabile nella maggior parte dei casi (68% circa), ma è comunque aumentato in un buon numero di casi (25% circa), probabilmente per la necessità di accesso agli ammortizzatori sociali e ai servizi.

3.4. Percezione del proprio lavoro

Per concludere, gli intervistati di entrambi i settori sottolineano quanto in questo periodo sia stata viva la percezione di essere un servizio essenziale: tuttavia, mentre nel trasporto delle persone molto spesso questa consapevolezza esisteva già anche prima del covid-19 e del lockdown, nel trasporto merci questo è un fatto nuovo e, per la rappresentanza, significativo. In ogni caso, in entrambi i settori non tutti pensano che il loro lavoro sarà valorizzato alla luce di questo fatto.

capitolo 3 - parte C

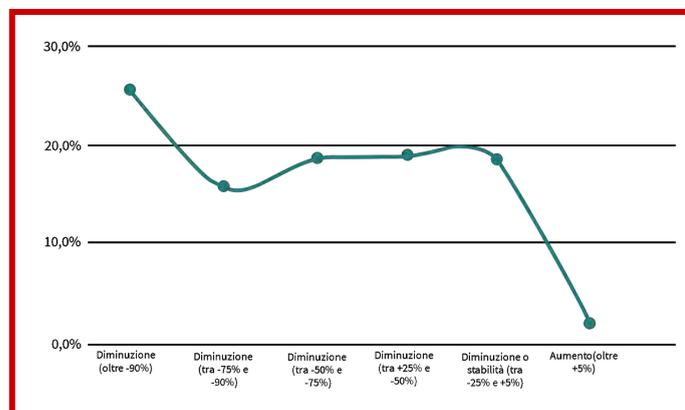
IL LAVORO NEI TRASPORTI NELLA FASE 2, VISTO DALLA FILT

Nel terzo sondaggio che abbiamo svolto cambia sia la platea di riferimento, sia, conseguentemente, l'oggetto di analisi. Questo sondaggio è infatti rivolto ai segretari generali territoriali della Filt e riguarda i cambiamenti nel mondo dei trasporti nella cd. fase 2, cioè nei mesi di maggio e giugno, rispetto alla situazione pre-covid (quando non sia specificato che è rispetto alla fase 1). L'oggetto sono le aziende dei trasporti del territorio rispetto alle quali si chiede una valutazione dei trend generali o medi, in alcuni casi segmentando le domande per la divisione adottata anche nei sondaggi precedenti (merci e persone)¹ oppure per i settori verticali².

1. Andamento dell'attività economica e dell'occupazione nella fase 2 rispetto alla situazione pre-covid

Per quanto riguarda l'andamento dell'attività economica nella fase 2 rispetto alla situazione pre covid, abbiamo chiesto indicazioni per settore.

Il trend medio³, risulta ancora molto critico, con un picco di riduzione dell'attività di oltre il -90% per la fase 2 rispetto alla situazione pre-covid in molti dei territori considerati.



Il trend dei settori⁴ è quello mostrato nella tabella sotto. Come si vede, i settori che hanno avuto una riduzione dell'attività economica maggiore (cioè hanno percentuali più alte nella diminuzione oltre -90%) sono il trasporto aereo passeggeri e cargo e il trasporto marittimo passeggeri, anche se bisogna considerare che in questo caso la base di dati è ancora minore perché in circa il 37% dei territori del campione non sono presenti questi settori. Il trasporto marittimo delle merci, anche questo con una base di dati simile, ha invece un trend poco leggibile essendo polarizzato sulle opzioni di

¹ si veda nell'appendice 1 come sono ripartiti i settori interni alla Filt per trasporto delle merci e trasporto delle persone

² trasporto merci; porti e trasporto marittimo; attività ferroviarie; trasporto pubblico locale; viabilità; trasporto aereo

³ con percentuali calcolate al netto delle risposte "non so" e "il settore non è presente nel mio territorio"

⁴ con percentuali calcolate al netto delle risposte "non so" e "il settore non è presente nel mio territorio"

drastica riduzione (oltre il -90%) e stabilità o riduzione contenuta (tra il -25% e il +5%). Il settore delle attività ferroviarie mostra una riduzione consistente delle attività, anche se inferiore ai settori già visto: infatti, concentra il 33,3% delle risposte su una perdita “tra il -25% e il -50%” e il 27,3% su una diminuzione “tra il -75% e il -90%”. Nel trasporto pubblico locale, circa il 90% dei territori vede una riduzione del servizio oltre il -25%: la riduzione è equamente distribuita con percentuali intorno al 30% nelle fasce “tra il -25% e il -50%”, “tra il -50% e il -75%” e “tra il -75% e il -90%”. La viabilità e il trasporto merci sono i settori con andamenti migliori, dove sono presenti anche risposte di andamento dell’attività superiori al +5% e la maggior parte delle risposte si concentrano sulla situazione di stabilità o riduzione contenuta dell’attività (tra il -25% e il +5%), anche se nella viabilità queste sono nettamente sbilanciate sull’opzione “tra -25% e -15%” mentre nel trasporto merci sono ripartite equamente su tutte le fasce comprese; inoltre, anche in questi casi le risposte inferiori al -25% sommano rispettivamente il 64,3% e il 55,9%.

	Attività ferroviarie	Trasporto pubblico locale	Viabilità	Trasporto aereo passeggeri	Trasporto aereo cargo	Trasporto merci su strada	Porti e trasporto marittimo merci	Porti e trasporto marittimo passeggeri
Campioni al netto di “non so” e “il settore no è presente nel territorio”	33	35	28	20	17	34	18	18
Diminuzione (oltre -90%)	9,1%	2,8%	14,3%	60,0%	47,0%	5,9%	27,8%	38,9%
Diminuzione (tra -75% e -90%)	27,3%	28,6%	3,6%	10,0%	17,6%	11,8%	16,7%	11,1%
Diminuzione (tra -50% e -75%)	15,1%	28,6%	25,0%	15,0%	17,6%	20,6%	11,1%	16,7%
Diminuzione (tra -25% e -50%)	33,3%	31,4%	21,4%	5,0%	5,6%	17,6%	16,7%	22,2%
Diminuzione o stabilità (tra -25% e +5%)	15,1%	8,6%	28,6%	10,0%	11,8%	35,5%	27,8%	11,1%
Aumento (oltre +5)	-	-	7,1%	-	-	8,8%	-	-

Per quanto riguarda l’evoluzione dell’occupazione nei territori, è nettamente preponderante una sostanziale stabilità dell’occupazione (tra -5% e +5%) in tutti i settori, con un andamento leggermente più negativo nel trasporto pubblico locale (dove la fascia tra -15% e -5% ottiene 10 voti e quella tra -5% e +5% ne ottiene 21) e nel trasporto merci (dove la fascia tra -15% e -5% ottiene 12 voti e quella tra -5% e +5% ne ottiene 16).

2. Cambiamenti nell'attività economica del trasporto delle merci

Molti intervistati (16,7%) non sono a conoscenza del dato sull'aumento dell'e-commerce, ma tra quelli che forniscono questa informazione e al netto dei territori dove non è presente questa filiera la stima è quasi unanime: si ha una situazione di crescita dell'e-commerce.



3. Cambiamenti nell'attività economica del trasporto delle persone

Nei mesi di maggio e giugno la quantità di persone che utilizzano il trasporto collettivo pubblico⁵ per motivi di lavoro (pendolarismo, business, ecc...)⁶ è diminuita in maniera sostanziale rispetto alla situazione pre-covid: il trend risulta evidente anche in presenza di una base di dati limitata. Questo può essere dovuto a diversi fattori: da una minore ripresa delle attività economiche, all'utilizzo più massiccio del lavoro da remoto (si veda in seguito), alla psicosi relativa all'utilizzo di spazi pubblici come lo sono i mezzi di trasporto collettivo e dunque un maggiore ricorso all'auto privata.



Anche i viaggi legati al turismo nei territori subiscono un calo, probabilmente anche perché non si considerano i mesi di picco della stagione estiva (luglio e agosto). Tuttavia, in questo caso c'è anche una minoritaria ma significativa percentuale di territori che indicano una situazione di crescita del turismo, probabilmente dovuta alla stagionalità, dal momento che la situazione pre-covi corrisponde alla stagione invernale e, parallelamente, la liberalizzazione degli spostamenti nella fase 2 nella penisola ha fatto sì che le mete turistiche e di svago restassero soprattutto nazionali.

⁵ tutti i settori, si esclude solo la mobilità privata o individuale con mezzi propri

⁶ sul totale della popolazione in età da lavoro

4. Ammortizzatori sociali

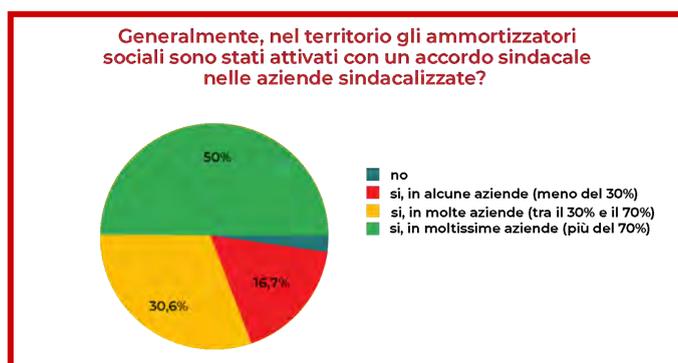
Sia nel trasporto merci che nel trasporto persone c'è stato un massiccio ricorso agli ammortizzatori sociali⁷ nella grande maggioranza dei territori nel periodo del lockdown (marzo-aprile 2020).

Nella fase 1 hanno fatto ricorso agli ammortizzatori sociali	trasporto merci	trasporto persone
più dell'80% delle aziende sindacalizzate	55,6% dei territori	75% dei territori
tra il 60% e l'80% delle aziende sindacalizzate	25% dei territori	13,9% dei territori

Le aziende che avevano fatto ricorso agli ammortizzatori sociali nella fase 1, hanno solo lentamente ripreso l'attività nella fase 2. Infatti, solo la metà circa dei territori del sondaggio registra una interruzione dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali e una ripresa della normale attività in più del 40% delle aziende.

Gli ammortizzatori sono stati generalmente attivati con accordo sindacale.

Rispetto alle tempistiche di ricezione dei soldi degli ammortizzatori sociali, nessun intervistato indica che siano stati ricevuti mediamente entro un mese dalla presentazione della domanda e la stragrande maggioranza indica tempi superiori a 1 mese (di cui circa la metà dopo 2 mesi).



Infine, nel 77,8% dei territori meno del 20% dei lavoratori che ne avevano fatto richiesta hanno avuto accesso ai finanziamenti attraverso prestiti sulla base dell'accordo con ABI.



⁷ CIG ordinaria, assegno ordinario erogato dal fondo di solidarietà bilaterale di settore, CIG in deroga, CIG straordinaria, contratto di solidarietà, Fondo di Integrazione Salariale o altro

5. Organizzazione del lavoro e digitalizzazione

Nelle aziende del trasporto merci i sistemi di organizzazione del lavoro e di turnazione sono stati cambiati nel 72,2% dei territori, mentre nel trasporto delle persone questa percentuale sale al 94,5%: trend che conferma quanto affermato dai delegati, funzionari e segretari nei sondaggi relativi alla fase 1. Anche con numeri ridotti e stime generali, possiamo quindi comunque affermare che siamo di fronte a massicci processi riorganizzativi.



Sempre in linea con i dati del primo sondaggio, c'è scarsa informazione rispetto all'introduzione di procedure di digitalizzazione, che invece sarebbe stata necessaria per gestire la crisi e la ripartenza della fase 2: il 25% del campione nel merci e l'11% nel trasporto persone non sa se siano state adottate procedure di digitalizzazione nelle aziende del territorio.

I dati disponibili confermano che la misura più adottata è la digitalizzazione del lavoro impiegatizio e che nel trasporto delle persone la digitalizzazione è stata introdotta più che nel trasporto delle merci.

	DIGITALIZZAZIONE	
	trasporto merci	trasporto persone
Maggiore digitalizzazione del lavoro impiegatizio	20	20
Digitalizzazione di procedure legate alla documentazione e agli adempimenti burocratici	11	17
Digitalizzazione di procedure legate alla bigliettazione, al noleggio o alla prenotazione online dell'esperienza di viaggio	-	17
Digitalizzazione di procedure legate all'organizzazione del lavoro (es. gestione depositi, gestione stazioni, ecc...)	13	12
Controllo da remoto di oggetti o ambienti tramite sensoristica e software (es. manutenzione dei mezzi da remoto)	4	2

Nella fase 2 (maggio e giugno) sono state mediamente rispettate le misure di sicurezza nelle aziende del trasporto del territorio sindacalizzato nel 90% dei casi.

6. Lavoro da remoto

Il lavoro da remoto non ha una diffusione massiva nelle aziende dei trasporti dei territori del campione nei mesi di maggio e giugno: da un lato non stupisce, per le caratteristiche strutturali del settore, che in circa il 74% dei territori le aziende hanno ricorso allo smart working per meno del 40% dei lavoratori totali.

Ma è interessante notare che anche considerando solo i lavoratori potenzialmente interessati (come il lavoro impiegatizio) solo nel 36% dei territori questa modalità è stata usata per più del 40% dei lavoratori interessati.

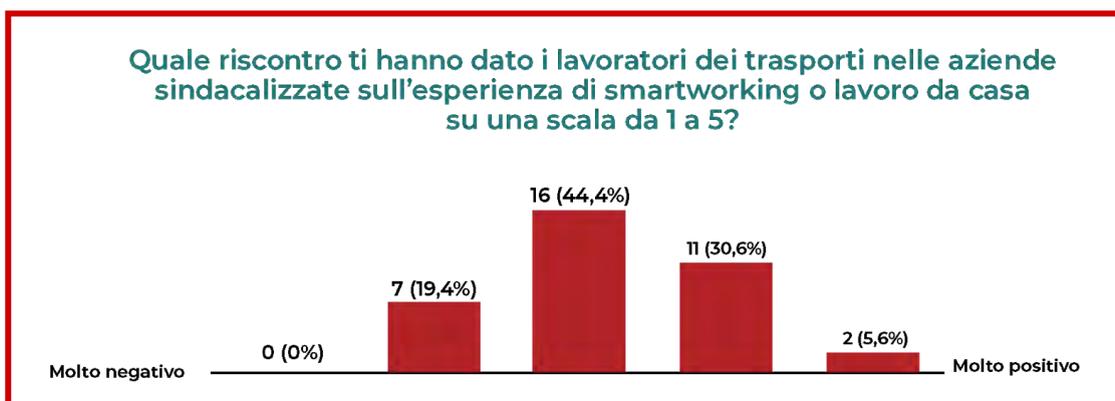
Merci - su lavoratori interessati		Merci - su totale occupazione	
meno del 40%	52,80%	meno del 40%	75%
più del 40%	36,10%	più del 40%	13,90%
Persone - su lavoratori interessati		Persone - su totale occupazione	
meno del 40%	61,20%	meno del 40%	72,20%
più del 40%	36,10%	più del 40%	16,70%
(qui l'11% ha selezionato più dell'80%)			

Questo trend è confermato se consideriamo l'evoluzione rispetto alla fase 1, anche se si nota in questo caso una differenza tra i due settori: mentre nel trasporto delle persone si erano raggiunti più alti livelli di lavoro da

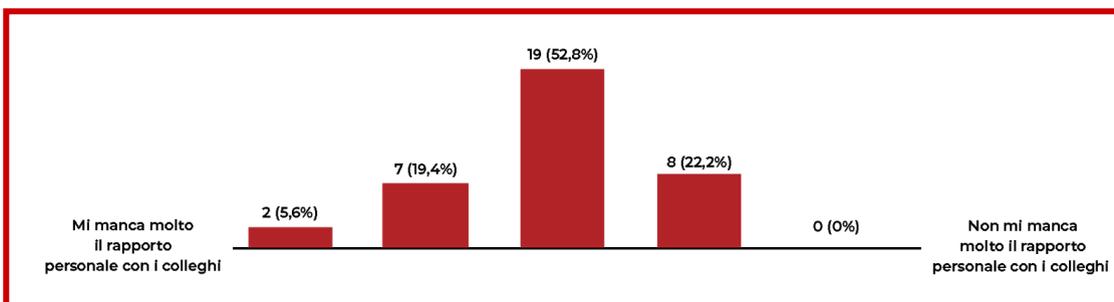
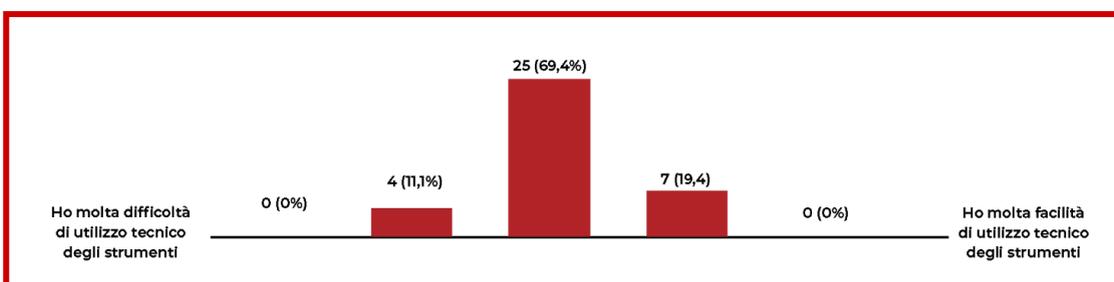
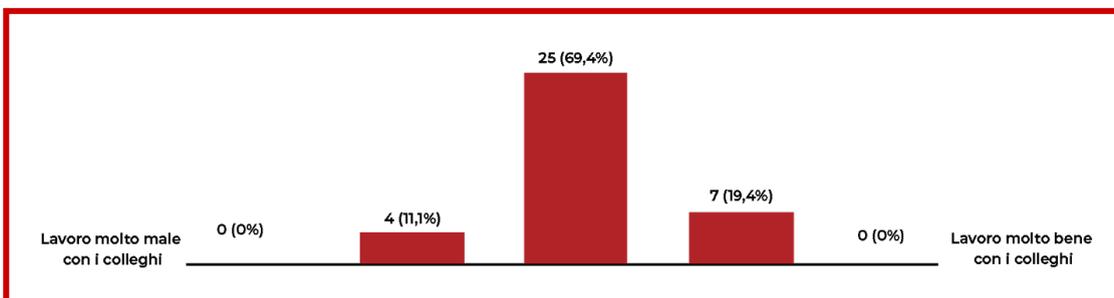
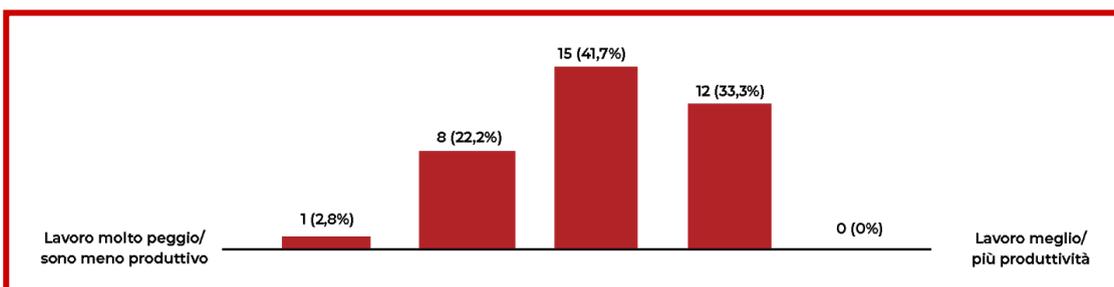
LAVORO DA REMOTO		
	trasporto merci	trasporto persone
non hanno mai raggiunto alti livelli di lavoro da remoto né in fase 1 né in fase 2	47,2%	30,6%
si erano raggiunti alti livelli di lavoro da remoto in fase 1 ma in fase 2 sono tornate indietro o hanno adottato un meccanismo misto	27,8%	47,3%
sono stati mantenuti in fase 2 gli alti livelli di lavoro da remoto raggiunti in fase 1	13,9%	16,7%

remoto in fase 1, ma poi si è tornati indietro, nel trasporto delle merci non si sono mai raggiunti alti livelli.

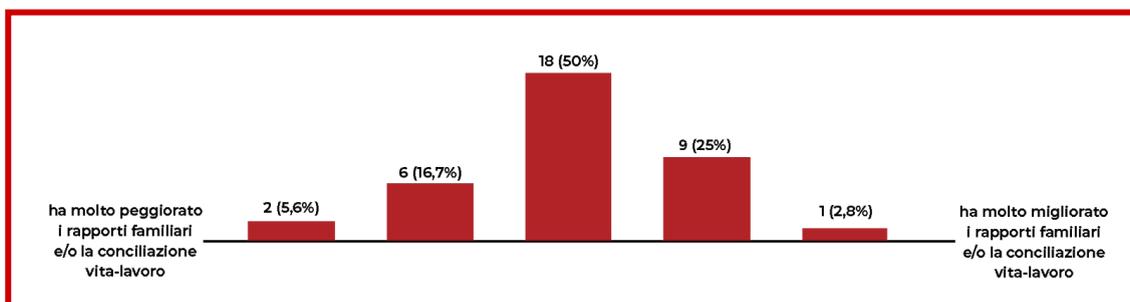
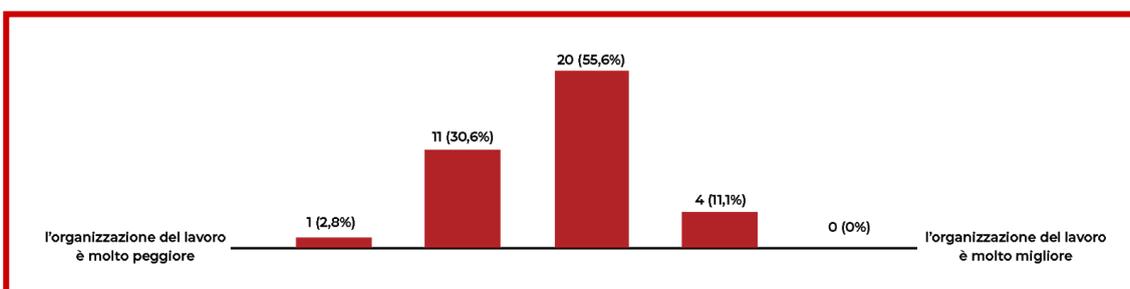
I riscontri ricevuti dai lavoratori mostrano una valutazione altalenante per i diversi aspetti del lavoro da remoto. La valutazione complessiva è da neutra a positiva (la valutazione 3 ottiene il 44,4% mentre la 4 ottiene il 30,6%), in linea con i risultati dei sondaggi sulla fase 1.



La stessa valutazione riguarda la dimensione della produttività e della qualità del lavoro, in particolare quella individuale. Hanno invece una distribuzione di valutazioni più incentrata su quella neutra (3) la dimensione collettiva e di team della produttività e qualità del lavoro (con i colleghi) e quella del rapporto personale con i colleghi. Quest'ultima valutazione si differenzia da quanto emerso nella fase 1, dove era più negativa: probabilmente questo è dovuto alla graduale ripresa del lavoro in presenza (o in ufficio) rispetto alla fase precedente in cui il rapporto dal vivo con i colleghi è venuto meno improvvisamente e in maniera totale e continuativa. Anche la dimensione relativa alla difficoltà o facilità di utilizzo tecnico degli strumenti necessari per lavorare da remoto è prevalentemente neutra.



La dimensione dell'organizzazione del lavoro risulta invece quella più critica, in linea con i sondaggi precedenti: sembra quindi che anche nella fase 2 non si stia procedendo ad integrare questo strumento nella cultura di impresa e nei metodi di organizzazione del lavoro, anche attraverso la formazione - o, almeno, non quanto servirebbe per migliorare sostanzialmente questo parametro. Infine, i rapporti familiari e la conciliazione vita-lavoro hanno una distribuzione simile al trend generale, solo leggermente più centrata.



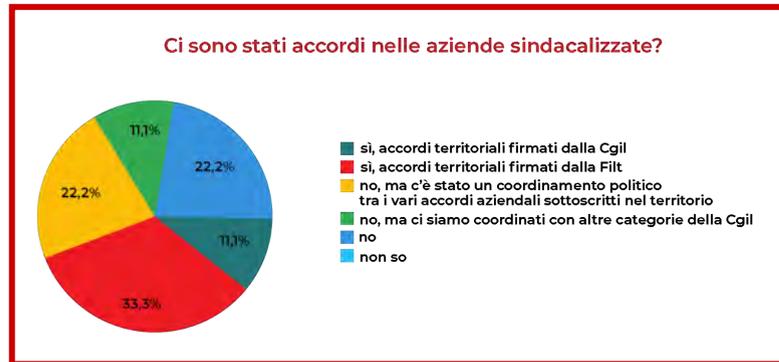
7. Relazioni industriali

Generalmente, nelle aziende sindacalizzate del territorio sono stati sottoscritti accordi sulla sicurezza per la ripresa delle attività nella fase 2, anche se in quasi la metà dei

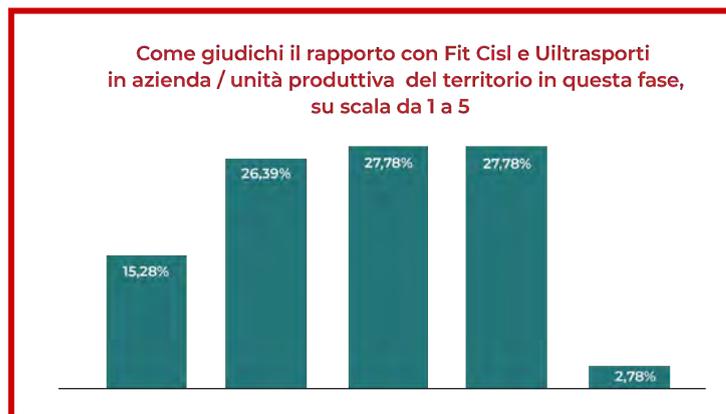
territori questi accordi hanno riguardato meno del 30% delle aziende dei trasporti e solo in 3 casi hanno riguardato più del 70% delle aziende dei trasporti del territorio.



In molti casi ci sono stati anche accordi di livello territoriale o un coordinamento politico tra i diversi accordi operato nella categoria o con le altre categorie della Cgil.



I rapporti con gli altri sindacati non sono mai buonissimi (pochi hanno valutato 5), ma, mentre rispetto a Fit e Uiltrasporti la valutazione è variegata, rispetto agli altri sindacati c'è una valutazione più spiccatamente negativa.



In particolare nella metà dei territori si è generalmente agito unitariamente, mentre in circa il 25% dei territori ci sono state divisioni su come gestire le vertenze legate al covid-19 e/o fattori pregressi hanno determinato l'impossibilità di avere un punto di tenuta.



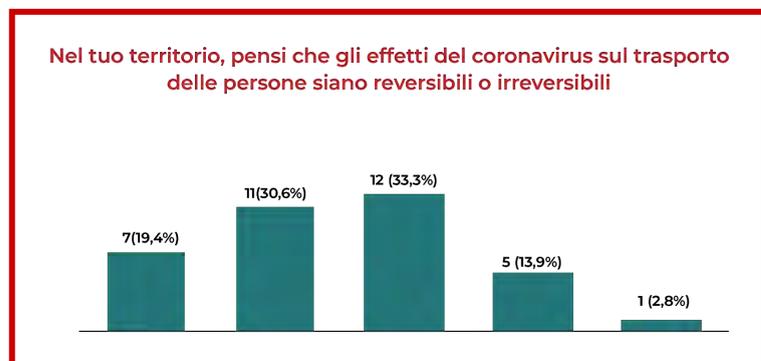
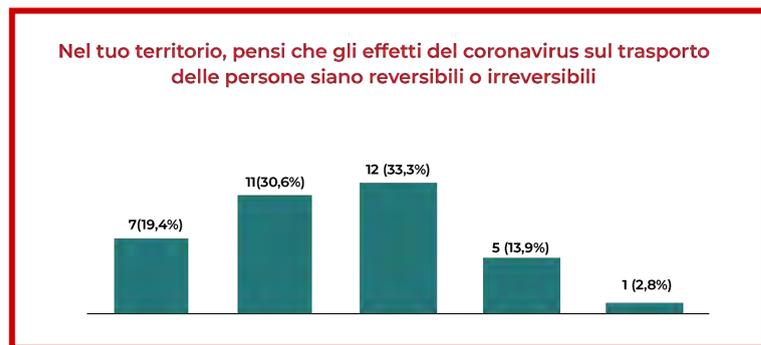
Inoltre nel 66,7% dei casi non c'è stato nessun tipo di mobilitazione, mentre ci sono stati 3 casi di sciopero, 11 di campagne rivolte ai media e all'opinione pubblica e 6 di altre forme di protesta e organising.

Gli iscritti alla Filt sono aumentati nel 50% dei casi (e sono diminuiti solo nell'8,3%) e in particolare nel settore del trasporto merci, dove si concentrano gli aumenti più alti.

8. Percezione e valutazione della fase

Essendo questo sondaggio rivolto al gruppo dirigente territoriale, abbiamo posto una serie di domande più politiche, relative alla percezione e valutazione dell'impatto di medio periodo del covid-19 sul settore dei trasporti nei territori. Ne emerge un quadro estremamente variegato, che conferma un certo grado di (ovvio) smarrimento di fronte a una crisi senza precedenti, sia in termini di portata quantitativa sia per le sue caratteristiche. Questi dati, riportati qui sotto, saranno poi utili per una riflessione di carattere più teorico, qualitativo e rivolta al medio-lungo periodo che svolgeremo nei prossimi capitoli.

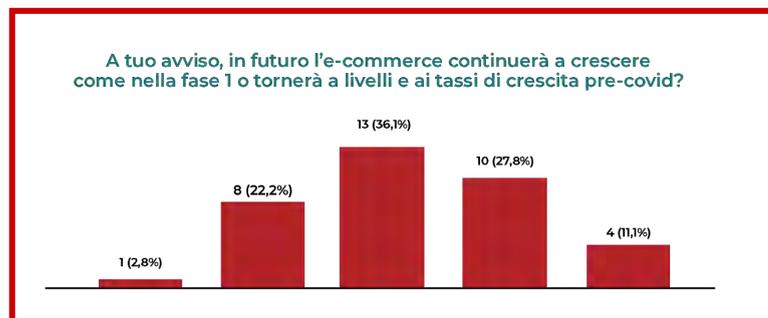
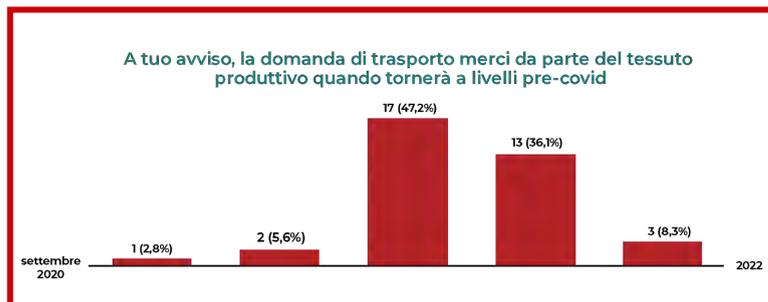
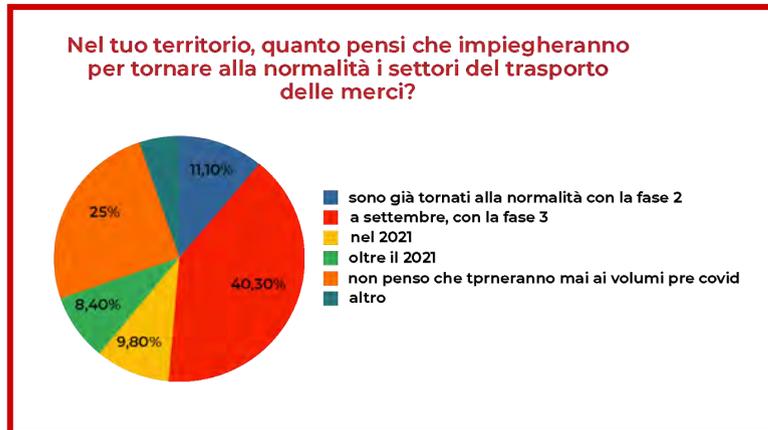
I lavoratori dei trasporti dei territori esprimono più preoccupazione che ottimismo per il futuro. In una scala da 1 a 5, le valutazioni negative sono infatti il 69,4%. Tuttavia, la valutazione degli intervistati è che gli effetti del covid-19 sui trasporti siano complessivamente reversibili. Questa valutazione è più forte per il trasporto merci che per il trasporto persone, dove 16,7% sostiene il contrario.



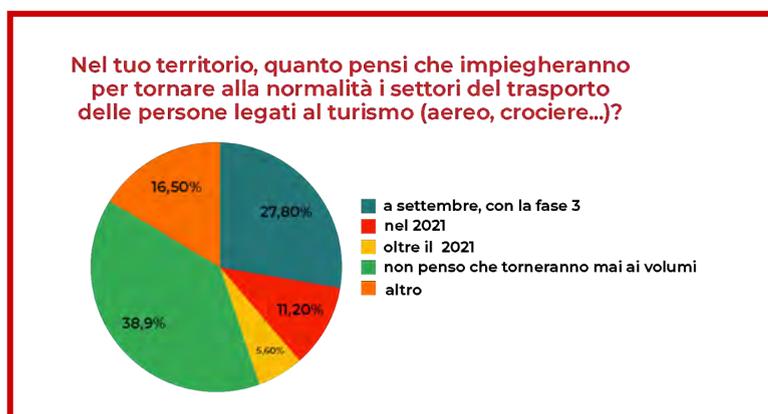
*valutazione 1 = reversibili; 5 = irreversibili

Rispetto ai tempi stimati per il "ritorno alla normalità", invece, c'è una netta spaccatura nelle valutazioni, il che evidenzia sia l'incertezza della fase, sia l'importanza dello studio e di una riflessione collettiva sugli effetti strutturali della pandemia.

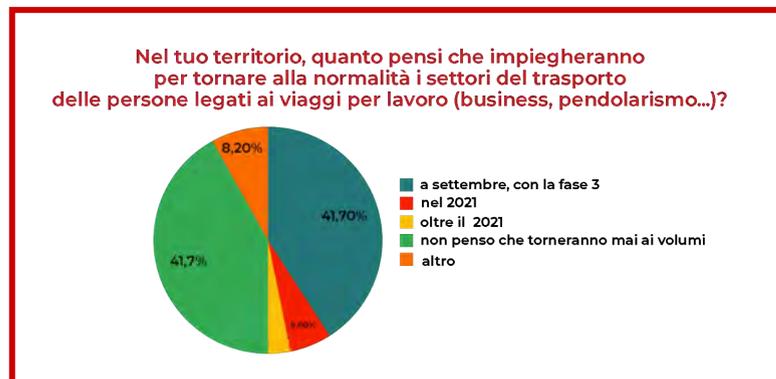
Infatti, per quanto riguarda il settore del trasporto delle merci il 40,3% pensa che si tornerà alla normalità a settembre e il 25% che non si tornerà mai ai volumi pre-covid. In particolare, per quanto riguarda la domanda di trasporto merci da parte del tessuto produttivo, la maggior parte stima che questa possa tornare ai livelli pre-covid nel corso del 2021, mentre per quanto riguarda l'e-commerce secondo gli intervistati ci sarà una crescita intermedia tra quella dei tassi di crescita pre-covid (valutazione 1) e di quelli della fase 1 (valutazione 5).



Nel trasporto delle persone legato al turismo ci sono percentuali simili, ma al contrario (il 38,9% pensa che non si tornerà mai alla normalità, mentre il 27,8% che ci si tornerà a settembre), con maggiore pessimismo per il settore.



Anche nel trasporto persone legato ai viaggi di lavoro c'è una netta spaccatura: il 41,7% sostiene che si tornerà alla normalità a settembre e la stessa percentuale che non si tornerà mai ai volumi pre-covid.



Infine, secondo gli intervistati, i tre cambiamenti più importanti che ci saranno nel futuro prossimo per quanto riguarda il trasporto delle persone secondo gli intervistati sono:

- 1) le persone preferiranno spostarsi con l'auto privata piuttosto che con i mezzi pubblici (61,1%)
- 2) il turismo impiegherà anni per tornare ai livelli precedenti (50%)
- 3) le aziende saranno costrette a ri-organizzare il servizio, pianificando una maggiore intermodalità (44,4%)
- 4) le persone si sposteranno meno per lavoro, riducendo la domanda di trasporto pubblico (41,7%)
- 5) molti settori del trasporto delle persone vedranno una grande crisi (16,7%)
- 6) il turismo si riprenderà subito, anche se con caratteristiche diverse (luoghi più isolati, ecc...) (13,9%)
- 7) ci sarà un boom della mobilità dolce (8,3%)
- 8) altro (specificare): quando il virus verrà addomesticato (vaccino) ci sarà un forte impulso di crescita; il turismo si riprenderà lentamente e con modalità certamente diverse

capitolo 4

LE TENDENZE DI LUNGO PERIODO

Se nel capitolo precedente abbiamo provato a capire, attraverso dati di nostra produzione e di fonti esterne, che cosa è successo al settore dei trasporti e al lavoro nel settore durante il periodo dell'emergenza (la cd. fase 1) e quello della riapertura (la cd. fase 2), è arrivato il momento di provare a capire quali dei cambiamenti osservati diventeranno strutturali anche nel futuro prossimo e quali sono le tendenze di lungo periodo che si sono messe in moto o accelerate in questi mesi.

capitolo 4 - parte A

I DRIVER DEI TRASPORTI

Abstract

I driver dei trasporti sono gli attori e i processi chiave che muovono lo sviluppo del settore. Ma non sono predeterminati, anzi sono il frutto delle scelte e dei rapporti di forza tra gli attori in campo. Per questo, come sindacato, dobbiamo essere in grado di comprendere i grandi driver per influenzarli e, allo stesso tempo, identificare ciò che sfugge ai driver e che può generare relazioni (anche sindacali) trasformative.

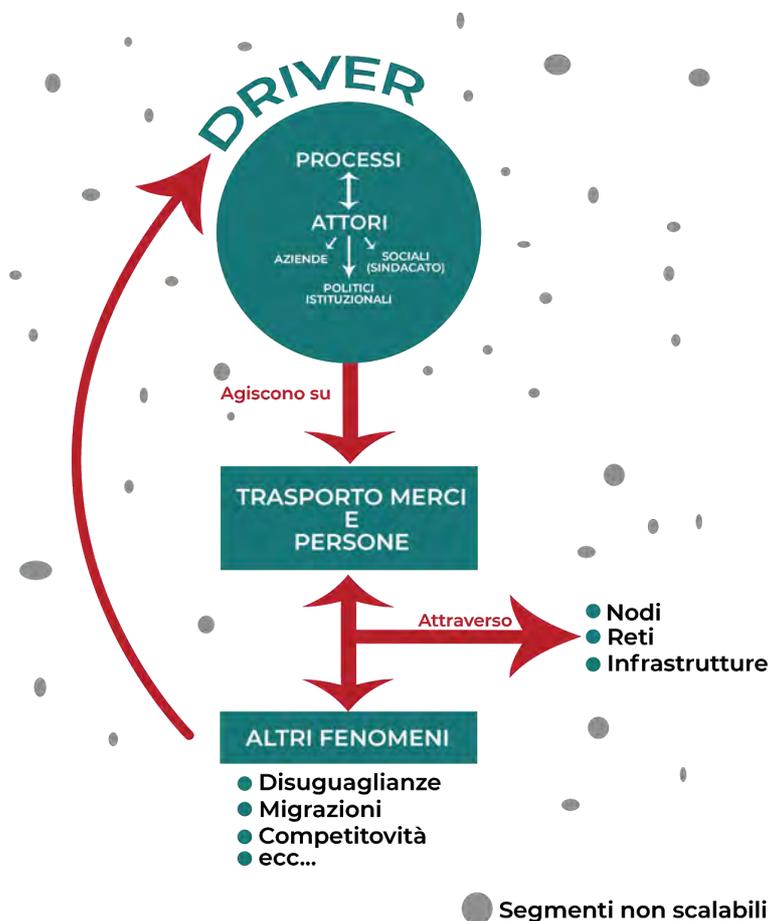
Per impostare questa riflessione in maniera corretta, occorre collocare questa crisi nelle dinamiche che già investivano il mondo e il settore dei trasporti *prima* del coronavirus. La Filt aveva iniziato questa riflessione a partire dall'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" che si è tenuta a Genova il 12 e 13 dicembre 2019¹. L'intento di quella iniziativa era, appunto, individuare i grandi driver di cambiamento del settore.

QUALI SONO
GLI ATTORI
E I PROCESSI
CHE INCIDONO
IN MANIERA
DETERMINANTE
SUGLI SVILUPPI
DEL SETTORE
DEI TRASPORTI?

Siamo partiti da una semplice domanda - quali sono gli attori e processi che incidono in maniera determinante sugli sviluppi del settore dei trasporti? - e abbiamo concettualizzato i driver come dei macro-fenomeni generali all'interno dei quali sono ricompresi i processi in atto. Questi processi non sono predeterminati, ma al contrario sono agiti (o, in alcuni casi, subiti) da attori concreti, che siano questi aziende, attori politico-istituzionali o attori sociali. Le

scelte, le strategie, i rapporti di forza e le possibilità di azione di questi attori sono dunque determinanti nel comporre la cornice dei macro-driver.

¹ Chiara Mancini, Chi guida il futuro dei trasporti? Risponde la CGIL, strisciarossa, 24 dicembre 2019, <http://www.strisciarossa.it/chi-guida-il-futuro-dei-transporti-risponde-la-cgil/>; inoltre, hanno fatto un resoconto complessivo dell'iniziativa Tommaso Brolo e Arianna Papalia, *Il futuro dei trasporti: "Driver" a Genova*, su pandorarivista.it, 21 febbraio 2020 <https://www.pandorarivista.it/articoli/il-futuro-dei-transporti-driver-filt/>



Infografica di nostra elaborazione

I driver incidono sui trasporti di merci e persone. In questa analisi abbiamo scelto di non ricalcare la struttura organizzativa della Filt per settori verticali (trasporto merci, porti e marittimi, tpl e ferroviari, viabilità, settore aereo), ma di adottare una cornice più ampia che permettesse uno sguardo intermodale sui fenomeni, per non rischiare di perdere alcuni 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. Inoltre, le persone, come cittadini e lavoratori che si spostano e come clienti finali del sistema merci, ragionano in questi termini, imponendo uno sguardo verso questo settore ispirato a questa diversa forma mentis².

Guardare a queste due filiere non è però di per sé sufficiente. È necessario includere nel ragionamento anche le infrastrutture, che rappresentano l'ossatura comune a questi due sistemi e ciò che permette di dare loro un ordine: 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, le infrastrutture su cui queste si muovono

² In appendice 1 la divisione dei settori interni alla Filt secondo questa dicotomia

rappresentano un bene comune la cui evoluzione ha un impatto cruciale sul settore. Le infrastrutture sono costituite da reti - materiali, come le ferrovie, le strade, i mari, i cieli, e organizzative/economiche come le filiere e le catene del valore globali (*global value chain*) - che connettono i nodi, cioè luoghi specifici: le città, i luoghi di vita e di lavoro, i poli produttivi e i distretti, i nodi di scambio modale, gli hub logistici, i porti e gli aeroporti.

Proseguendo nell'analisi del nostro schema concettuale, abbiamo provato ad affermare un'impostazione secondo cui i driver non sono forze naturali o esterne, che "cadono" sul sistema dei trasporti. Il rapporto tra essi e il cambiamento nei trasporti non solo passa per l'interazione con altri fenomeni di contesto (perché la realtà è complessa e mai lineare o mono-causale), ma è anche bi-direzionale o, meglio, circolare: la politica dei trasporti, le imprese e i lavoratori possono avere con le loro azioni e strategie un impatto sui driver stessi. Questo significa che si possono orientare le *alternative* anche di fenomeni di ordine generale, a partire proprio dal settore dei trasporti e, per quanto ci riguarda, dalla visione e dall'azione del sindacato anche in questo settore. Non solo, proprio per evitare di acquisire un approccio deterministico e passivo, nell'analizzare i driver occorre sempre tenere in mente che non tutto ciò che succede in questo come in altri settori può essere ricompreso nelle logiche dei grandi driver, anzi esistono segmenti che sfuggono a queste cornici, che possono essere visti solo ingrandendo le lenti verso un approccio più micro. Anche se in questa sede è difficile adottare questo tipo di approccio, è comunque necessario riconoscerne l'importanza, perché è proprio nella specificità dei luoghi e delle situazioni che pezzi del sistema sfuggono alle logiche dei grandi driver³ e si generano relazioni trasformative tra segmenti non scalabili⁴. E' in questi segmenti che noi, come sindacato, ci collochiamo e possiamo agire per influire anche sui grandi driver.

I DRIVER NON SONO FORZE
NATURALI O ESTERNE,
CHE "CADONO"
SUL SISTEMA DEI TRASPORTI.
IL RAPPORTO È CIRCOLARE
E QUESTO SIGNIFICA
CHE SI POSSONO ORIENTARE
LE ALTERNATIVE

In conclusione, quella appena descritta è una impostazione teorica che ha anche una portata politica significativa: ci suggerisce che, come attore sociale, il sindacato non può guardare ai driver come uno spettatore, né limitarsi a gestirne le conseguenze. Dobbiamo essere in grado di collocarci dentro ai grandi driver per influenzarli e, allo stesso tempo, identificare ciò che sfugge ai driver e che invece può generare relazioni (anche sindacali) trasformative.

Nella trattazione che segue analizziamo i quattro macro-driver che abbiamo individuato: (1) geopolitica e geoeconomia, (2) innovazione tecnologica e

³ Cowen D., Cuppini N., Circolano valore e violenza. Un dialogo sulla logistica con Deborah Cowen, in Cuppini N., Peano I. (a cura di), Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione, Ledizioni, 2019

⁴ E' non scalabile ciò che sfugge alla grandezza o potenza dei driver (Tsing A., Della non-scalabilità, in Cuppini N., Peano I. (a cura di), Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione, Ledizioni, 2019). E' interessante notare che la teoria della non-scalabilità di Anna Tsing faccia riferimento al settore del trasporto delle merci e della logistica. In questo settore c'è una compresenza di scalabilità e non-scalabilità perché la standardizzazione dei container su cui si basano le global value chain deve comunque interfacciarsi sempre con i luoghi della produzione e della logistica del primo e ultimo miglio che non sono standardizzabili nel sistema logistico tout-cour ma vengono invece portati a sintesi da questo sistema. Anche il lavoro in questi luoghi spesso sfugge alla standardizzazione proprio perché è molto frammentato o sommerso.

digitalizzazione, (3) sostenibilità ambientale, (4) cambiamenti sociali, demografici e insediativi e innovazione sociale. Nel paragrafo successivo, poi, proveremo a capire se e come ha inciso il covid-19 su questi fenomeni: tuttavia, in un primo momento lasciamo da parte questo fattore per descrivere quali erano le tendenze di lungo periodo, prima del covid-19.

1. Geopolitica e geoeconomia



Tavola a cura di Davide Abbate (Scriber e illustratore),
con il coordinamento di Enrica Vincenti (psicologa del lavoro e facilitatrice dell'evento)

Abstract

Gli ultimi 40 anni sono stati caratterizzati dal consenso intorno all'ideologia neoliberista e alla liberalizzazione degli scambi internazionali, sotto l'egida statunitense. Questo ha sollevato interi popoli dalla povertà estrema, ma ha anche dato origine a catene globali del valore in cui lo sfruttamento di alcune parti della filiera ha rappresentato più la regola che l'eccezione, mettendo sotto pressione i diritti e le condizioni di vita dei lavoratori Occidentali. Oggi il consenso intorno all'ideologia neoliberista si sta erodendo e, sul piano geopolitico, emerge il nuovo asse di conflitto tra USA e Cina. Emerge una tendenza alla regionalizzazione delle filiere, che impatta fortemente il settore dei trasporti, in particolare il settore portuale e marittimo.

Il primo driver, quello geopolitico e geoeconomico, si trova in questi anni ad un tornante della storia. Lo sguardo geopolitico attiene alla contestualizzazione di conflitti di potere e di interazioni tra nazioni che hanno una propria strategia nello spazio geografico e nel tempo storico⁵: consente, quindi, di concentrarsi sulle dimensioni strategiche, di potere e di sicurezza che informano le relazioni tra gli Stati; lo sguardo geoeconomico permette di collocare in questo contesto le relazioni economiche tra gli Stati, tra cui il fenomeno del commercio globale che, oltre ad avere grande rilevanza in sé, ha un impatto immediato e diretto sul settore dei trasporti. Secondo Aresu, le due potenze intorno a cui ruota l'asse geopolitico fondamentale di oggi⁶ - USA e Cina - rappresentano due diverse forme di "capitalismo politico": vi è, in sostanza, una compenetrazione tra economia e politica, che passa attraverso le burocrazie statali con l'obiettivo primario di garantire la sicurezza nazionale, con un uso politico e strategico del commercio, della finanza, della tecnologia e delle industrie strategiche⁷ per raggiungere questi fini.

Dunque, nonostante la classificazione delle varietà di capitalismi⁸ identifichi il modello anglosassone e in particolare degli Stati Uniti come quello liberale per eccellenza, anche gli USA si muovono con una forma di capitalismo politico, in cui sussiste un primato della sicurezza sull'economia: ad esempio, le aziende strategiche, per quanto si muovano in un meccanismo classico di mercato, non sono contendibili da proprietari esteri, perché eventuali acquirenti devono passare dal vaglio della burocrazia statale, che è anche in questo piuttosto autonoma rispetto alla politica⁹. Allo stesso tempo, negli ultimi 40 anni gli Stati Uniti sono effettivamente stati gli alfieri del neoliberalismo su scala globale. Ma sarebbe un errore vedere in questo una contraddizione: la dottrina economica neoliberista è stata infatti coerente con il disegno strategico americano a partire dagli anni '80 anche sul piano geopolitico: quello di una globalizzazione a guida (incontrastata) a stelle e strisce. Lasciare che gli altri Stati indebolissero i propri apparati a partire da un discorso ideologico era coerente con questo disegno strategico, ma allo stesso tempo poneva proprio in capo alla potenza egemone l'onere di garantire la sicurezza e la pace su scala globale, e il conseguente onore di non applicare questa dottrina internamente almeno nei campi strategici della sicurezza (perché essere potenza militare è costoso e richiede investimenti dello Stato¹⁰) e anche delle politiche industriali¹¹. Soprattutto, gli Stati Uniti hanno mantenuto gli strumenti per poterlo fare, come la sovranità in campo economico e specifici apparati burocratici che selezionano

⁵ Giorgio Cuscito, Consigliere redazionale di Limes e curatore del Bollettino Imperiale sulla Cina di Limesonline, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

⁶ Editoriale, Not a Chinaman's chance, in Non tutte le Cine sono di Xi, Limes 11/2018, p. 7-10

⁷ Aresu A., Le potenze del capitalismo politico: Stati Uniti e Cina, La nave di Teseo, 2020, p. 14-15

⁸ Che distingue i diversi tipi di capitalismo che sulla base di un approccio istituzionale che colloca i casi concreti in una scala che va dalle economie di mercato liberali alle economie di mercato coordinate sulla base di alcuni fattori legati all'ingerenza dello Stato in economia, alle relazioni industriali, al lavoro, al modo di fare impresa ecc... (Soskice e Hall *Varieties of Capitalism*, edito dalla Oxford University Press nel 2001)

⁹ Aresu A., Le potenze del capitalismo politico: Stati Uniti e Cina, La nave di Teseo, 2020

¹⁰ Le potenze del capitalismo politico. stati uniti e cina di Alessandro Aresu, intervista su [lettture.org](https://www.lettture.org) <https://www.lettture.org/le-potenze-del-capitalismo-politico-stati-uniti-e-cina-alessandro-aresu>

¹¹ come dimostra Mazzucato a proposito della nascita dell'industria digitale negli USA, ampiamente per merito di investimenti di natura pubblica in ricerca (Mazzucato M., *Lo Stato Innovatore*, Laterza, 2014)

gli investimenti esteri in campi strategici¹². A differenza, ad esempio, dell'Europa, dove il neoliberalismo si è tradotto nella religione dell'austerità, togliendo agli Stati (in particolare quelli con debiti più alti) senza fornire all'Europa importanti leve di politica economica, fiscale, monetaria e industriale¹³.

Insomma, pur nella consapevolezza di un primato della sicurezza sull'economia, possiamo comunque affermare di aver vissuto un'epoca di innegabile egemonia neoliberalista nel mondo Occidentale, che comincia con un atto politico specifico: la decisione degli Stati Uniti di ritirarsi unilateralmente dagli accordi di Bretton Woods, mettendo fine al sistema dei cambi fissi - che aveva contribuito non marginalmente al cosiddetto trentennio glorioso in Occidente¹⁴ - ad uno in cui la moneta poteva circolare ed essere creata senza vincoli, cioè non legata a riserve auree¹⁵. Si afferma quindi la libera circolazione dei capitali, ma il dollaro continua ad essere moneta di riferimento a livello globale perché è quella con cui i capitali sono intermediati in tutto il mondo¹⁶. Questo, insieme ad altri rilevanti fattori - tra cui il passaggio alla produzione lean e fattori di carattere ideologico - ha fatto sì che negli ultimi 40 anni il primo obiettivo condiviso di politica economica in Occidente fosse l'apertura dei commerci. Non a caso abbiamo assistito ad una impennata nelle relazioni economiche e commerciali tra gli stati: 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 1945¹⁷. Insomma,

SIAMO ABITUATI A PENSARE IL MONDO IN TERMINI DI MERCATO GLOBALE, MA QUESTA IDEA È RECENTE E DOVUTA A CONDIZIONI UNICHE E POLITICAMENTE DETERMINATE

siamo abituati a pensare il mondo in termini di mercato globale, ma l'idea di mercato globale è recente e dovuta a condizioni uniche e politicamente determinate. In particolare dopo la fine del blocco sovietico, negli anni '90, questo paradigma economico (ma comunque ideologico)

venne affiancato da una lettura della fase politica e storica coerente: in quel periodo 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, 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. C'era l'idea che la liberalizzazione degli scambi internazionali avrebbe portato più crescita, più lavoro e più benessere. 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

¹² Di questo Aresu parla diffusamente in Aresu A., *Le potenze del capitalismo politico: Stati Uniti e Cina*, La nave di Teseo, 2020

¹³ Il tema dell'Europa verrà approfondito nel capitolo seguente a proposito degli effetti del covid-19 sui driver

¹⁴ dalla fine della Seconda guerra mondiale alla metà degli anni '70; si vedano, tra gli altri, Conti F., Silei G., *Breve storia dello stato sociale*, Carocci, 2013; Hay C., Wincott D., *The Political Economy of European Welfare Capitalism*, Palgrave, July 2012

¹⁵ per una disamina degli effetti di questa misura si veda Mason P., *Postcapitalismo. Una guida al nostro futuro*, Il Saggiatore, 2016

¹⁶ Tommaso Brollo e Arianna Papalia, *Il futuro dei trasporti: "Driver" a Genova*, su [pandorarivista.it](https://www.pandorarivista.it/articoli/il-futuro-dei-trasporti-driver-filt/), 21 febbraio 2020

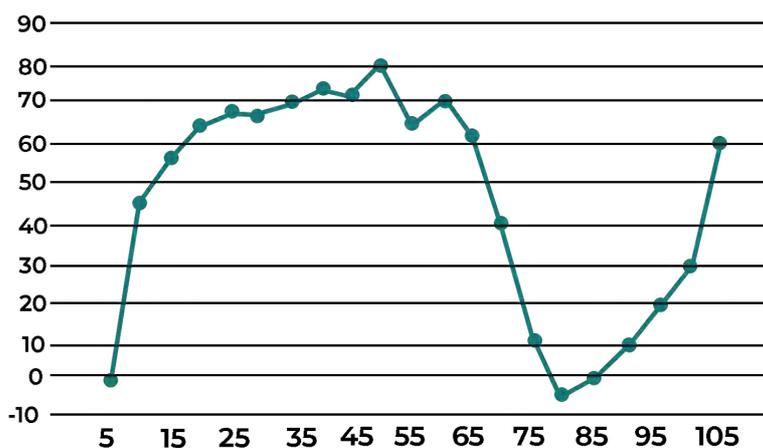
¹⁷ M. Fouquin, J. Hugot, *Two centuries of bilateral trade and gravity data: 1827-2014*, Cepii, Working paper 2016/14; citato in Fabrizio Maronta, *Il perno asiatico dei commerci marittimi*, *Limes* 7/2019, Gerarchia delle onde, p. 47

aziende potessero 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 senza dubbio che la globalizzazione di stampo neoliberista ha

LA GLOBALIZZAZIONE
DI STAMPO NEOLIBERISTA
HA RIDOTTO
LE DISUGUAGLIANZE
TRA PAESI,
MA HA AMPLIFICATO
LE DISUGUAGLIANZE
DENTRO I PAESI RICCHI

ridotto le disuguaglianze tra paesi ricchi e paesi poveri, ma anche che ha amplificato le disuguaglianze dentro i paesi ricchi. Come si vede nella figura sotto¹⁸, tra il 1988 e il 2008 si ha un

capovolgimento della ricchezza globale: i redditi dei due terzi della popolazione più povera crescono sensibilmente, mentre l'1% più ricco ha visto crescere il proprio reddito del 60%. La curva fa un avvallamento a U in corrispondenza dei lavoratori e dei ceti medio-bassi dell'Occidente¹⁹.



La globalizzazione neoliberista contiene dunque, in sé, le contraddizioni che oggi la mettono in crisi, facendola implodere. Questa, infatti, si è retta anche sul ruolo di consumatore di ultima istanza degli Stati Uniti, che ora potrebbe venire meno sia per l'ascesa della classe media negli ex paesi in via di sviluppo, che diventano essi stessi

DOPO DECENNI,
IL CONSENSO
INTORNO
ALL'IDEOLOGIA
NEOLIBERISTA
E DELLA FINE
DELLA STORIA
SI STA ERODENDO

mercati riducendo la loro dipendenza dai mercati occidentali e dalle esportazioni²⁰, sia per l'acuirsi delle disuguaglianze nei paesi occidentali²¹. Oltre a ciò, dopo decenni, il consenso intorno all'ideologia neoliberista e della fine della storia si sta erodendo sia, come abbiamo appena visto, per il manifesto fallimento di quelle ricette nel garantire benessere e giustizia sociale, sia per i mutamenti che intercorrono nello scenario geopolitico, a cui abbiamo accennato all'inizio di questo paragrafo: il nuovo asse di

¹⁸ Fonte: Mason P., Postcapitalismo. Una guida al nostro futuro, Il Saggiatore, 2016, p. 134

¹⁹ Mason P., Postcapitalismo. Una guida al nostro futuro, Il Saggiatore, 2016, p. 134

²⁰ si pensi che nel 2030 la Cina e l'India insieme rappresenteranno il 66% di tutta la classe media mondiale (Alberto Belladonna, Analista osservatorio geoeconomia, ISPI, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019)

²¹ Tommaso Brollo e Arianna Papalia, Il futuro dei trasporti: "Driver" a Genova, su pandorarivista.it, 21 febbraio 2020 <https://www.pandorarivista.it/articoli/il-futuro-dei-trasporti-driver-filt/>

conflitto tra USA e Cina²².

Fino a pochi anni fa la Cina era integrata nel modello di globalizzazione americano, tanto che furono gli stessi USA a volerne l'ingresso nel WTO²³ nel 2001. Vi era una reciproca interdipendenza sul piano economico-finanziario tra Stati Uniti e Cina, che sussiste ancora oggi: la Cina dipende ancora dagli USA per lo sviluppo tecnologico necessario in campo militare e civile²⁴ e per l'importazione di beni essenziali, ma allo stesso tempo detiene una quota consistente del debito pubblico degli Stati Uniti. Nonostante ciò, negli ultimi anni le tensioni tra le due potenze si sono fatte più marcate.

Oggi, da fabbrica del mondo la Cina è diventata anche una potenza economica e geopolitica di primaria importanza. Innanzitutto, da un punto di vista produttivo: essa infatti non è più soltanto un paese assemblatore, ma integra verticalmente le fasi di produzione e cerca di specializzarsi in settori strategici e ad alto valore aggiunto²⁵. Inoltre, con la *Belt and Road Initiative* - le Nuove Vie della Seta - esplicita la volontà di connettere nuovi mercati in un nuovo modello di globalizzazione, che non ha implicazioni solo di natura economica. Le nuove vie della seta²⁶, infatti, sono corridoi marittimi e terrestri che hanno obiettivi difensivi e obiettivi offensivi: assicurarsi l'approvvigionamento di energia e cibo, cercare nuovi mercati (in particolare quelli ricchi europei), estendere la propria sfera di influenza a paesi asiatici e africani²⁷. Per farlo, la Cina deve aggirare i colli di bottiglia marittimi che sono ancora sotto il saldo dominio statunitense e sono alla base del potere marittimo e di conseguenza dell'egemonia globale²⁸. Al momento l'iniziativa BRI ha coinvolto circa 70 paesi e i giganti della logistica cinese Cosco e China Merchants Group hanno partecipato alla costruzione di 42 porti in 34 paesi²⁹ e il secondo gestisce 36 terminal in 18 paesi³⁰. Tuttavia, il progetto BRI presenta numerose criticità - anche al netto di quelle aperte dal covid-19 - come la difficoltà di controllo di alcuni contesti nazionali o locali conflittuali o poco trasparenti³¹ che ne mettono a rischio la già difficile (per le dimensioni stesse del progetto) riuscita. Nonostante il dominio americano dei mari sia ancora incontrastato, comunque, la Cina sta rapidamente muovendosi, tanto che 7 dei primi 10 scali portuali per movimentazione delle merci sono cinesi³².

D'altro canto, anche gli Stati Uniti stanno ridisegnando la propria visione della globalizzazione. L'elezione di Donald Trump ha segnato la messa in discussione

²² si veda la Carta a colori 1 "L'impero americano e la sfida cinese" a cura di Laura Canali (Non tutte le Cine sono di Xi, Limes 11/2018)

²³ World Trade Organisation, in italiano Organizzazione mondiale del commercio

²⁴ Cuscito G., Nuove vie della seta crescono (malgrado tutto), in Non tutte le Cine sono di Xi, Limes 11/2018, p. 87

²⁵ Alberto Belladonna, Analista osservatorio geoeconomia, ISPI, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

²⁶ Papalia A., Quale ruolo per l'Italia nella Belt and Road Initiative?, 23 Aprile 2018

<https://www.pandorarivista.it/articoli/italia-nella-belt-and-road-initiative/2/>

²⁷ Editoriale, Not a Chinaman's chance, in Non tutte le Cine sono di Xi, Limes 11/2018, p. 7-10, p. 26

²⁸ Editoriale, Chatfield, qualcosa non va, Gerarchia delle onde, Limes 7/2019, p. 14

²⁹ Cuscito G., Nuove vie della seta crescono (malgrado tutto), in Non tutte le Cine sono di Xi, Limes 11/2018, p. 84

³⁰ Cuscito G., La via della seta marittima ha grandi ambizioni e molti ostacoli, in Gerarchia delle onde, Limes 7/2019, p. 106

³¹ Cuscito G., La via della seta marittima ha grandi ambizioni e molti ostacoli, in Gerarchia delle onde, Limes 7/2019, p. 110-112

³² Editoriale, Not a Chinaman's chance, in Non tutte le Cine sono di Xi, Limes 11/2018, p. 7-10, p. 21

l'ideologia del libero mercatismo e il ritorno della politica dei dazi, in coerenza con la guerra tecnologica per la sicurezza nazionale e il primato in questo settore strategico. Il ritorno dei dazi segna un punto di svolta per il commercio globale: ben prima della crisi legata al Covid-19, infatti, si vedevano segnali di riduzione del commercio globale e di de-globalizzazione - ad esempio, nei primi tre mesi del 2019 il traffico container sulla rotta pacifica è diminuito dell'8%³³, dopo otto anni di crescita. Si osserva una tendenza alla regionalizzazione non solo del conflitto globale ma anche dei flussi commerciali e delle filiere: infatti, la rotta euro-asiatica (via Suez) dei commerci marittimi sale dal 27% nel 1995 al 41% nel 2018, mentre quella pacifica si riduce leggermente (dal 53% al 46%) e quella atlantica si riduce in maniera più significativa (dal 20% al 13%)³⁴. Oltre all'impatto del Covid-19 (che vedremo nel prossimo capitolo), sarà interessante vedere se l'esito delle elezioni americane, con la possibile vittoria di Biden, cambierà questo trend.

SI OSSERVA
UNA TENDENZA
ALLA REGIONALIZZAZIONE
NON SOLO DEL CONFLITTO
GLOBALE MA ANCHE
DEI FLUSSI COMMERCIALI
E DELLE FILIERE

Se il commercio globale delle merci si muove per il 90% via mare, quello dei trasporti è un settore intrinsecamente geopolitico: gli scenari che si determinano su questo piano cambiano la quantità e la geografia dei flussi delle merci nel mondo. Infatti, la sicurezza del grande bene comune del mare è preconditione affinché le merci possano viaggiare e quindi dell'esistenza stessa del commercio globale: per questo l'analisi geopolitica è importante, perché "il mondo dei container non è piatto. Si basa e si baserà su regole, sulla negoziazione degli standard, sul sistema delle società di shipping, sulla sicurezza delle rotte marittime e dei choke points"³⁵. Insieme ai fenomeni della trasformazione dei porti in grandi aree logistiche per la containerizzazione e del gigantismo navale³⁶, le dinamiche del commercio globale hanno fino ad oggi contribuito a determinare fenomeni di agglomerazione degli attori del commercio globale delle merci³⁷. Sono infatti i grandi armatori che dominano il mercato del commercio marittimo per il trasporto delle merci, come si vede dai dati riportati nella figura sotto. Ma queste dinamiche impattano profondamente anche il trasporto aereo, che all'inizio della filiera, dove si produce il vero valore aggiunto, è dominato da grandi alleanze di costruzione dei vettori aerei da cui l'Italia è colpevolmente rimasta fuori.

³³ SRM su dati Alphaliner; citato in Fabrizio Maronta, Il perno asiatico dei commerci marittimi, Limes 7/2019, Gerarchia delle onde, p. 59

³⁴ SRM su dati Unctad; citato in Fabrizio Maronta, Il perno asiatico dei commerci marittimi, Limes 7/2019, Gerarchia delle onde, p. 59

³⁵ Aresu A., Le potenze del capitalismo politico: Stati Uniti e Cina, La nave di Teseo, 2020, p. 358

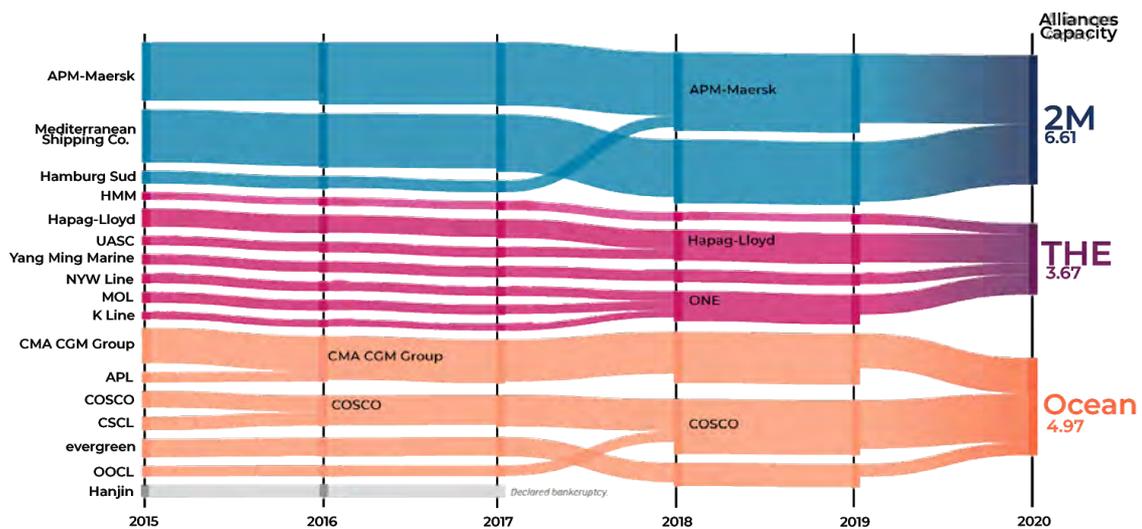
³⁶ si pensi che la capacità di carico delle navi è aumentata da 3mila teu nel 1977 a oltre 21mila teu nel 2017 (in Fabrizio Maronta, Il perno asiatico dei commerci marittimi, Limes 7/2019, Gerarchia delle onde)

³⁷ Alberto Belladonna, Analista osservatorio geoeconomia, ISPI, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019; Cerreti C., Marcori M., Sellari P., Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica, Editori Laterza, 2019, p. 313-314



Fonte: SRM su dati Alphaliner, citato in Fabrizio Maronta, Il perno asiatico dei commerci marittimi, Limes 7/2019, Gerarchia delle onde, p. 56; World Air Transport Statistics, 2019, IATA

Concentrazione del mercato nel trasporto container



Fonte: S&P global platts³⁸

³⁸ <https://blogs.platts.com/2020/09/16/shipping-alliances-container-industry-freight-rates/>

In questo contesto, l'Italia è un vero e proprio hub logistico nel Mediterraneo³⁹, ma non sembra saper sfruttare le opportunità derivanti dalla sua collocazione geografica ed economica nelle Nuove Vie della Seta e dall'ampliamento del canale di Suez: è stridente la differenza tra l'aumento dei volumi di traffico nel mediterraneo (+22% negli ultimi 5 anni⁴⁰) e l'arretramento dell'Italia nel trasporto container nel bacino (da 37,5% nel 2014 a 24,5% nel 2018⁴¹).

Le potenzialità del sistema Italia sarebbero enormi anche considerando che Cosco e il porto di Qingdao controllano rispettivamente il 40% e il 9,9% del porto di Vado Ligure e che gli investimenti cinesi nel porto del Pireo per collegare le vie della seta attraverso i Balcani sembrano procedere a rilento⁴². Tuttavia, il nostro paese sembra non saper superare due problemi che sono ormai strutturali: l'eccessiva frammentazione del sistema portuale e l'assenza o scarsa qualità del retroterra logistico e delle infrastrutture interne. Questo impedisce sia di strutturare una chiara strategia scegliendo i porti su cui investire e da far crescere - come geografia vorrebbe, Genova per i corridoi verso la Francia e Trieste per la Mitteleuropa e l'Europa dell'est - sia di valorizzare i porti del sud, perché senza una rete di trasporto su ferro efficiente per permettere alle merci di risalire la penisola (anche se questi potrebbero essere valorizzati per la loro posizione strategica in ottica *transshipment*⁴³). Motivo per cui molte aziende preferiscono fare qualche giorno di navigazione in più per arrivare direttamente nei porti del Nord Europa⁴⁴. Questo incide anche su un settore in cui l'Italia dispone di eccellenze, come il traffico ro-ro, che permetterebbe di sostituire le autostrade terrestri con le autostrade del mare per il trasporto delle merci sui tir (con ritorni anche in termini di sostenibilità ambientale)⁴⁵.

³⁹ si veda la Carta a colori 6 "Una strategia per l'Italia" a cura di Laura Canali (Limes, Una strategia per l'Italia, numero 2/2019)

⁴⁰ SRM su dati autorità portuali; China Global Investment Tracker Database; citati in Fabrizio Maronta, Il perno asiatico dei commerci marittimi, Limes 7/2019, Gerarchia delle onde, p. 59

⁴¹ SRM, Italian Maritime Economy 6. Rapporto Annuale, Napoli 2019, Giannini Editore, p. 42, in Editoriale, Chatfield, qualcosa non va, Gerarchia delle onde, Limes 7/2019, p. 29

⁴² Giorgio Cuscito, Pechino cerca Roma, meglio non perdere l'ultimo treno, Limes 2/2019, Una strategia per l'Italia, p. 87

⁴³ Cerreti C., Marcori M., Sellari P., Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica, Editori Laterza, 2019, p. 320

⁴⁴ Rigillo R., Una strategia marittima per l'Italia (e per l'Europa), in Gerarchia delle onde, Limes 7/2019, p. 275

⁴⁵ Panaro A., Il ristagno dell'Italia portuale, in Gerarchia delle onde, Limes 7/2019, p. 269

2. Innovazione tecnologica e digitalizzazione



Tavola a cura di Gabriele Peddes (Scriber e illustratore),
con il coordinamento di Enrica Vincenti (psicologa del lavoro e facilitatrice dell'evento)

2.1. Le tecnologie 4.0 nei trasporti

Abstract

La digitalizzazione è un fenomeno che riguarda tutti i settori economici e l'intera società e, pertanto, anche i trasporti. Le applicazioni sono numerose: dalle tecnologie wearable (indossabili), alla parametrizzazione dei mezzi di trasporto, dalla digitalizzazione dell'organizzazione dei flussi e del lavoro alle app per la mobilità, fino ai veicoli a guida autonoma. La tecnologia non ha conseguenze predeterminate ed occorre governare - e non frenare - la sua introduzione affinché il lavoro e le persone possano beneficiarne.

Il secondo grande driver che abbiamo individuato è quello dell'innovazione tecnologica, che impatta profondamente il nostro settore. Ad esempio, i fenomeni di agglomerazione o concentrazione di grandi aziende o alleanze che abbiamo visto nel paragrafo precedente a proposito dei settori marittimo e aereo riguardano anche altri settori ed hanno anche un'origine di natura tecnologica e organizzativa. Prima di approfondire questi aspetti è però utile, come fatto anche per il driver "geopolitica", chiarire qualche concetto di base della materia.

Che cos'è la digitalizzazione

Si parla spesso di Quarta rivoluzione industriale per indicare i fenomeni di rapida innovazione tecnologica che stiamo vedendo nella nostra società. Questa definizione ci aiuta a collocare il fenomeno storicamente, dopo le prime tre, che per brevità vengono definite come quelle del vapore (la prima), dell'elettricità (la seconda), dei computer e dei container (la terza), anche se ciascuna rivoluzione industriale è stata accompagnata e determinata non solo da innovazioni tecniche ma anche da fattori economici, sociali, culturali e ideologici. Un'altra definizione che viene utilizzata è quella di Industria 4.0. Questo termine nasce per designare un piano di politica industriale, prima tedesco e poi anche italiano, ma, nonostante questi confini precisi, il termine ha poi acquisito una connotazione più ampia e "4.0" viene usato come suffisso di diversi altri termini per indicare come questi cambiano alla luce di questa fase tecnologica (es. Lavoro 4.0, Sindacato 4.0, ecc..). Tuttavia, anche se il "4.0" è entrato nel gergo, i termini più corretti per designare questa fase tecnologica sono "digitalizzazione" o "economia di internet". Usiamo questi termini perché, tra tutte le nuove tecnologie, che vedremo, internet è la tecnologia chiave: in inglese si definisce *general purpose technology* perché, come fu l'elettricità nella seconda rivoluzione industriale, diventa il paradigma tecnologico di riferimento per tutto il sistema socio-economico a cui fa da rete e da sistema fondamentale. Insomma, dal secolo scorso non possiamo più pensare alle nostre vite senza elettricità, da questo non possiamo più farlo senza internet.

INTERNET
DIVENTA
IL PARADIGMA
TECNOLOGICO
DI RIFERIMENTO
PER TUTTO
IL SISTEMA
SOCIO-ECONOMICO

Internet è essenzialmente una tecnologia di trasmissione di dati. La sua diffusione in ogni ambito rende il dato o l'informazione un fattore produttivo cruciale. Ma l'informazione non è un fattore produttivo qualunque, essa ha una natura diversa rispetto agli altri fattori produttivi (capitale e lavoro). L'informazione, infatti, è libera, cioè può essere riprodotta, copiata o condivisa gratuitamente; è sovrabbondante, al contrario di qualsiasi altro fattore produttivo, perché, come vedremo, oggi qualsiasi nostra attività può produrre informazione digitale; è non rivale, cioè può essere utilizzata da un soggetto senza che questo ne eroda il valore e ne limiti la possibilità di utilizzo da parte di altri. Queste tre caratteristiche, associate al fatto che questo fattore produttivo sia diventato centrale, mettono in discussione alcuni fondamenti del nostro sistema economico, su tutti il meccanismo con cui si formano i prezzi e, con questo, l'idea del mercato come allocatore perfetto delle risorse secondo un meccanismo domanda-offerta: non ha senso parlare di domanda e offerta per una cosa riproducibile gratuitamente e non rivale. Naturalmente non vediamo questi effetti in maniera "pura" e ci sembra che la digitalizzazione produca di per sé delle "storture", ma una possibile lettura è che il sistema attuale reagisca a queste caratteristiche provando a limitarle: i monopoli e i diritti di proprietà intellettuale sono meccanismi di esclusione che vengono applicati *ex post* all'informazione (cioè non fanno parte della sua natura) o ai mercati in cui questa risulta centrale per limitare la tendenza alla caduta del saggio di profitto che altrimenti

si genererebbe “naturalmente”⁴⁶. Questa è, molto sinteticamente, la ragione fondamentale per cui non possiamo oggi applicare le stesse lenti di lettura delle fasi tecnologiche precedenti.

Un'altra premessa doverosa prima di approfondire le tecnologie 4.0 attiene all'infrastruttura. Siamo troppo abituati a pensare ad Internet come ad una infrastruttura immateriale, ma farlo in questa sede rischierebbe di condurci ad errori clamorosi. E' fondamentale aver sempre presente che Internet ha alla base una concretissima infrastruttura fisica: sia dentro i nostri confini, dal momento che la diffusione della rete in fibra o la costruzione delle torri del 5G rendono possibile l'uso del web per le persone e le imprese. Sia fuori dai confini nazionali: internet è una rete globale non perché la nostra informazione circola in spazi eterei, ma perché esistono enormi cavi che attraversano gli oceani e che collegano tutto il mondo⁴⁷. Insomma, la rete internet è un'infrastruttura pubblica globale del XXI secolo, e come tale è profondamente legata alle dinamiche politiche - il ritardo digitale dell'Italia è in larga parte dovuto alla privatizzazione della Rete telefonica negli anni '90, così come è politico lo scontro odierno sul 5G - e alle dinamiche geopolitiche: l'Internet occidentale è già oggi molto diverso da quello cinese, ma domani potrebbe persino essere diviso e distinto.

Le tecnologie 4.0 nei trasporti

Fatte queste premesse, indispensabili per comprendere bene il tema, possiamo adesso fare una breve carrellata delle cosiddette tecnologie abilitanti e di alcune loro applicazioni nel campo dei trasporti. L'altra parola chiave a questo proposito è “connessione” perché il sistema di tecnologie 4.0 funziona e genera i suoi effetti peculiari perché internet le mette in connessione tra loro.

Il primo e più importante trend tecnologico è la data driven innovation (innovazione guidata dai dati): attraverso sensori sempre più sofisticati collocati su oggetti fisici, dagli smartphone alle macchine industriali, le macchine sono in grado di raccogliere una grande quantità di informazioni dall'ambiente fisico circostante e trasformarle in dati digitali (datizzazione o big data). I sensori non sono una nuova tecnologia ma essi sono stati massificati attraverso l'abbattimento dei costi: nel 2016 si stimava che 14 miliardi di sensori fossero collegati a magazzini, sistemi stradali, linee di produzione in fabbrica, reti di trasmissione di energia elettrica, uffici, abitazioni e nel 2030, si stima che più di 100 miliardi di sensori collegheranno l'ambiente umano e naturale in una rete globale intelligente e distribuita⁴⁸. La reale disponibilità di dati dipende anche

⁴⁶ Mason P., *Postcapitalismo. Una guida al nostro futuro*, Il Saggiatore, 2016; Chiara Mancini, “*Postcapitalismo*” di Paul Mason. *Recensione*, in Pandora rivista n. 1/2020, Sfera pubblica, 2020
<https://www.pandorarivista.it/pandora-piu/postcapitalismo-di-paul-mason/>; Chiara Mancini, *Il nuovo socialismo? È tecnologico*, in Pandora rivista, 16 marzo 2020,
<https://www.pandorarivista.it/articoli/il-nuovo-socialismo-e-tecnologico/>

⁴⁷ Aresu A., *Gli imperi dei cavi sottomarini*, in Gerarchia delle onde, Limes 7/2019, p.61

⁴⁸ X Commissione Permanente (Attività produttive, commercio e turismo), *Indagine conoscitiva su « Industria 4.0 »: quale modello applicare al tessuto industriale italiano. Strumenti per favorire la digitalizzazione delle filiere industriali nazionali. Documento conclusivo approvato, Giugno 2016, pag. 125*

dalla possibilità di archivarli: fino a pochi anni fa, per immagazzinare grandi masse di dati erano necessari importanti investimenti in infrastrutture fisiche che solo le imprese più grandi potevano permettersi, mentre oggi con il *cloud computing* questo diventa un servizio che si acquista sul mercato, avendo quindi a disposizione uno spazio di archiviazione e una potenza di calcolo estremamente grandi a prezzi contenuti⁴⁹. La data analytics, poi, consente di estrarre informazioni da dati non strutturati (cioè che sono rilevati senza un data model predefinito, ovvero senza una rappresentazione astratta del mondo fisico), metterli in relazione tra sé e con fatti e concetti ed utilizzarli per la profilazione e classificazione di entità. La frontiera più avanzata della data analytics è costituita dall'Intelligenza Artificiale e in particolare dal *machine learning*⁵⁰:

L'INTELLIGENZA
ARTIFICIALE
ATTIENE
ALLA CAPACITÀ
DELLE MACCHINE
DI APPRENDERE
AUTONOMAMENTE
A PARTIRE
DAI DATI
IDENTIFICANDO
DEI PATTERN

la capacità delle macchine di apprendere autonomamente a partire dai dati identificando dei *pattern*, cioè regole generali e tendenze che attraverso un calcolo di tipo statistico e sulla base di analisi simili svolte in passato permettono di fare predizioni e inferenze. Ciò che distingue l'automazione della terza rivoluzione industriale da quella della quarta è il fatto che non deve essere l'uomo a impartire precise istruzioni alla macchina (si pensi a quelle a controllo numerico), ma questa può prendere decisioni in tempo reale e non predeterminate⁵¹. Alcune applicazioni di Intelligenza

Artificiale si possono vedere nel campo della traduzione e del riconoscimento vocale o delle immagini e, come vedremo, è la tecnologia alla base delle auto a guida autonoma. La data driven innovation - cioè tutte le tecnologie che abbiamo visto fino a qui - permette, quindi, alle macchine di essere "intelligenti". L'indagine conoscitiva della Camera dei Deputati definisce Internet of things come "la rete di oggetti fisici (things) che dispongono intrinsecamente della tecnologia necessaria per rilevare e trasmettere, attraverso internet, informazioni sul proprio stato o sull'ambiente esterno"⁵². L'Internet of things è quindi un vero e proprio ecosistema in cui oggetti, sensori, dati, app interagiscono attraverso internet. Come indica la stessa parola cyber-fisici, quindi, assistiamo all'interazione tra il mondo fisico e il mondo virtuale: non solo tra persone, ma anche tra persone e oggetti (Man-Machine Interaction) e tra oggetti e oggetti (Machine to Machine). Questo dà origine, fra l'altro, a fenomeni di manifattura ibrida (produzione-con-servizi) e prodotti ibridi (prodotto-con-servizio). L'Internet of things permette quindi innovazioni di prodotto e di processo notevoli ed è alla base della "fabbrica intelligente", delle catene logistiche "intelligenti" e della robotica avanzata⁵³: se i robot erano fino ad oggi in grado di svolgere solo mansioni predefinite e ripetitive, in un contesto conosciuto, oggi aumenta la loro "sensibilità" ai cambiamenti dell'ambiente esterno e quindi la flessibilità per rispondervi.

⁴⁹ OECD, Data-driven innovation: big data for growth and well being, OECD Publishing, Paris, 2008, pag. 147

⁵⁰ Purdy M., Daugherty P., Why artificial intelligence is the future of growth, Accenture, 2016

⁵¹ Lorenzo Basso, Cofounder e direttore Business Development, MESA Group, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

⁵² X Commissione Permanente (Attività produttive, commercio e turismo), Indagine conoscitiva su « Industria 4.0 »: quale modello applicare al tessuto industriale italiano. Strumenti per favorire la digitalizzazione delle filiere industriali nazionali. Documento conclusivo approvato, Giugno 2016, p.128

⁵³ Boston Consulting Group, The Rise of Robotics, August 2014, pag. 2

Le applicazioni di queste tecnologie sono molte e riguardano qualsiasi processo produttivo - dall'agricoltura, al manifatturiero, ai servizi. Nel processo produttivo di un magazzino queste tecnologie permettono ad esempio di fare controllo di qualità del prodotto, smistamento, trasporto dentro al magazzino, raccolta, carico e scarico dei carichi per la consegna⁵⁴. In questo ambito, ma non solo, un'applicazione interessante di queste tecnologie ha a che fare con le cosiddette macchine *wearable* (indossabili) come l'esoscheletro, che può rivestire una persona ai fini di potenziarne le capacità fisiche (forza, agilità, velocità, potenza, etc.), come una sorta di muscolatura artificiale, alleviando la fatica di molti lavori pesanti, come il facchinaggio. O ancora, la realtà aumentata e la realtà virtuale che consentono tramite degli occhiali, rispettivamente, di visualizzare informazioni digitali su ambienti ed oggetti reali o di immergersi in una realtà virtuale 3d in maniera interattiva: mentre la prima tecnologia può essere utilizzata per avere informazioni più dettagliate in tutte le operazioni del magazzino, la seconda ha applicazioni nella progettazione e simulazione dei flussi, oltre che nella formazione⁵⁵.

Un'altra importante applicazione dell'IoT è l'additive manufacturing, alla base della stampa 3D: queste tecnologie permettono di produrre oggetti fisici a partire da un modello digitale per aggiunta di prodotto. Queste tecnologie sono oggi soprattutto utilizzate dai cd. makers, i nuovi artigiani, ma le loro potenzialità di utilizzo anche nell'industria⁵⁶ sono molto rilevanti per il settore del trasporto merci perché potrebbero consentire di "spedire" oggetti - di consumo o semilavorati - solo digitalmente, saltando tutti gli step della filiera tra l'idea/progettazione e l'utilizzatore finale dell'oggetto (il consumatore o un'altra azienda), tra l'altro con enormi risparmi di materiale e di inquinamento: questa, però, è un'evoluzione ancora al di là da venire, perché la produzione 3D non ha ancora raggiunto l'efficienza di quella industriale tradizionale.

Digitalizzazione dei mezzi: dalla parametrizzazione alle auto a guida autonoma

Un punto di approfondimento interessante per il settore dei trasporti, sia delle merci che delle persone, è come si possano applicare queste tecnologie ai veicoli su gomma⁵⁷. Un'innovazione già diffusa è la parametrizzazione dei veicoli: attraverso una serie di sensori vengono rilevati e controllati da remoto i parametri relativi al funzionamento del mezzo e alla sua efficienza⁵⁸. Questo dà la possibilità di svolgere una diagnosi da

⁵⁴ Pwc, Five forces transforming transport and logistics, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019 <https://www.slideshare.net/VivienCheong1/five-forces-transforming-transport-logistics-pwc-cee-transport-logistics-trend-book-2019>

⁵⁵ Pwc, Five forces transforming transport and logistics, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019 <https://www.slideshare.net/VivienCheong1/five-forces-transforming-transport-logistics-pwc-cee-transport-logistics-trend-book-2019>; Mancini C., Scheda di caso "Saras 6", in Gramolati A., Sateriale G., (a cura di), Contrattare l'innovazione digitale, Ediesse, 2019, p. 99

⁵⁶ Computer Sciences Corporation, 3d Printing and the Future of Manufacturing, USA, 2012

⁵⁷ mentre per quanto riguarda gli altri veicoli (treni, aerei, navi) la tecnologia è elevata e troppo specialistica per poterla approfondire in questa sede

⁵⁸ Mancini C., Scheda di caso "Auta Marocchi 1", in Gramolati A., Sateriale G., (a cura di), Contrattare l'innovazione digitale, Ediesse, 2019, p. 49

remoto e attivare un intervento immediato in caso di problemi, ma anche di fare manutenzione predittiva, cioè avere un monitoraggio tale del mezzo che gli eventuali problemi vengono individuati prima che si manifestino⁵⁹. Questo sistema può basarsi sul cd. digital twin, che può essere applicato sia ai mezzi che alle reti: si tratta di un gemello digitale che rappresenta in tempo reale lo stato dell'oggetto e che in futuro permetterà la "gestione autonoma del sistema socio-tecnico produttivo"⁶⁰.

I veicoli a guida autonoma, invece, sono una nuova applicazione dell'intelligenza artificiale: essi sono una realtà ancora remota per quanto riguarda il trasporto su gomma che non è guidato da rotaie. In generale si parla di automazione quando tutto può essere previsto dal progettista, mentre si parla di autonomia quando è la macchina a prendere decisioni sulla base dei dati e dell'algoritmo⁶¹. L'associazione SAE international definisce 5 livelli di automatismo nella guida⁶²:

1. guida assistita: sistemi che indicano la presenza di pericoli o situazioni anomale, che però il guidatore può ignorare.
2. guida semi-autonoma: il sistema automatico può gestire in alcuni casi accelerazione e frenate, come nel parcheggio assistito
3. guida automatizzata controllata (ora disponibile): l'auto è in grado di guidare da sola e il pilota interviene in situazioni critiche o di emergenza, ma deve restare sempre vigile (es. parcheggio automatico o l'Autopilot di Tesla).
4. guida altamente automatizzata (in fase di sviluppo e test): Il veicolo è in grado di gestire i contesti tipici di traffico e percorrenza di tutte le strade, ma il pilota può decidere di riprendere il pieno e totale controllo del veicolo.
5. guida autonoma (che sarà disponibile, probabilmente, a partire dal 2060): la presenza di un pilota è ininfluente. Il veicolo a guida autonoma è in grado di: percepire l'ambiente esterno attraverso i sensori che danno segnali elettronici; localizzare sé stesso, capire dove si trova, prendere decisioni, tramutare le decisioni in azione della macchina⁶³.

Le sperimentazioni dell'auto a guida completamente autonoma esistono e sono già avanzate ma vi sono una serie di problemi sociali e giuridici che non ne consentono ancora la commercializzazione. I problemi che vengono sollevati rispetto a questi sistemi riguardano la loro - necessaria - non oggettività nella fase di decision making, per due ragioni: innanzitutto, oltre ai dati dall'ambiente esterno e le previsioni dei

⁵⁹ PwC, Five forces transforming transport and logistics, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019
<https://www.slideshare.net/VivienCheong1/five-forces-transforming-transport-logistics-pwc-cee-transport-logistics-trend-book-2019>

⁶⁰ Magone A., Mazzali T., Il lavoro che serve. Persone nell'industria 4.0, goWare & Edizioni Guerini Associati, 2018

⁶¹ Pavone M., Veicoli a guida autonoma: a che punto siamo e cosa ci aspetta?, intervento al Festival della Tecnologia "Tecnologia è umanità" del Politecnico di Torino, 9 novembre 2019

<https://2019.festivaltecnologia.it/sessioni/veicoli-guida-autonoma-che-punto-siamo-e-cosa-ci-aspetta>

⁶² Bucchi M., Cosa sono i livelli di guida autonoma definiti dalla SAE International Automotive, 12 settembre 2017,
<https://www.ecoautomoto.com/tecnica/217-cosa-sono-i-livelli-di-guida-autonoma-definiti-dalla-sae-international-automotive.html#.Xy6jPmj7Tu4>

⁶³ Pavone M., Veicoli a guida autonoma: a che punto siamo e cosa ci aspetta?, intervento al Festival della Tecnologia "Tecnologia è umanità" del Politecnico di Torino, 9 novembre 2019

<https://2019.festivaltecnologia.it/sessioni/veicoli-guida-autonoma-che-punto-siamo-e-cosa-ci-aspetta>

LE SPERIMENTAZIONI
DELL'AUTO
A GUIDA
COMPLETAMENTE
AUTONOMA
SONO GIÀ AVANZATE
MA PROBLEMI SOCIALI
E GIURIDICI
NON NE CONSENTONO
ANCORA
LA COMMERCIALIZZAZIONE

movimenti futuri degli attori che si trovano nell'ambiente, il sistema decide sulla base delle regole della strada che vengono immesse prima, ma queste sono per loro natura conflittuali e soggette a interpretazione, anche quando il pilota è un essere umano; in secondo luogo, guidare è, di per sé e anche per l'essere umano, un'azione di negoziazione tra sicurezza ed efficienza, che viene fatta sulla base dell'etica e della responsabilità anche giuridica⁶⁴.

Questi problemi sono dunque fondamentali nell'informare l'azione quotidiana e "normale" dell'auto. In generale, comunque, è affermato ormai che le auto a guida autonoma siano più sicure dell'azione umana⁶⁵. Invece, potrebbe assumere maggiore rilevanza la sicurezza informatica, la *cybersecurity*, dal momento che il *software* di ogni auto potrebbe diventare attaccabile e provocare incidenti.

Ciò che è rilevante per gli scopi di questa ricerca è che tutti i livelli di automazione prima del 5 richiedono la presenza di una persona. Insomma, anche nei settori a grande intensità di tecnologia l'uomo non può essere del tutto sostituito, almeno per ora. Pertanto, fino a che ci sarà bisogno di persone, l'aumento della produttività non è effetto della sola tecnologia ma è frutto della tecnologia e del lavoro, e i benefici devono andare anche a quelle persone che li rendono possibili (ci torneremo più avanti). Per noi, la soluzione, quindi, non può essere giocare in difesa: non solo perché non ci possiamo illudere di fermare questi processi, ma perché il progresso può essere lo strumento per l'emancipazione del lavoro: in questo caso, gli aumenti di produttività potrebbe portare ad una redistribuzione dei tempi e della ricchezza generata. Governare il cambiamento è una formula che si pone direttamente in antitesi sia rispetto a resistervi che rispetto ad arrendersi ad esso: dobbiamo quindi stare dentro ai processi per costruire le condizioni affinché innovazione tecnologica, miglioramento della qualità della vita, aumento dei diritti e valorizzazione del lavoro vadano di pari passo. Occorre soprattutto ribaltare la narrativa (l'ideologia) dominante e far passare l'idea che le innovazioni sono 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, è necessario chiedere più innovazione: se l'Italia resterà indietro su questo terreno ci sarà

⁶⁴ Un esempio fatto da Marco Pavone in una sua lezione presso il Politecnico di Torino, in occasione del Festival della tecnologia 2019, aiuta a capire il concetto e l'importanza dell'efficienza: un'auto a guida autonoma cerca di immettersi in un'autostrada, ma nessuna auto la fa passare seguendo pedissequamente le regole della strada con le giuste distanze; alla fine, per rispettare la sicurezza l'auto è costretta a uscire dall'autostrada. Nessuno vorrebbe utilizzare un'auto del genere (Pavone M., Veicoli a guida autonoma: a che punto siamo e cosa ci aspetta?, intervento al Festival della Tecnologia "Tecnologia è umanità" del Politecnico di Torino, 9 novembre 2019 <https://2019.festivaltecnologia.it/sessioni/veicoli-guida-autonoma-che-punto-siamo-e-cosa-ci-aspetta>)

⁶⁵ Secondo l'OMS, il numero dei morti per strada è di 1,35 milioni nel 2016 (WHO, GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018) e, secondo diversi studi, l'errore umano è causa di circa il 90% di questi incidenti, mentre nei test di guida autonoma si sono per ora verificati, fino a settembre 2019, 5 incidenti in cui l'autista ha perso la vita in test di livello 2 e uno in cui un pedone ha perso la vita in test di livello 3 (dati riportati dal Centro CARS del Politecnico di Torino in occasione del Festival della tecnologia 2019)

LE INNOVAZIONI
SONO
BENI COMUNI:
PER QUESTO
È NECESSARIO
CHIEDERE
PIÙ INNOVAZIONE

meno lavoro per tutti, e peggiore, oltre che una società sempre più diseguale e basata sulla rendita. Invece, se saremo noi i primi promotori di un'idea di progresso e i primi a sfidare le imprese su questo terreno, saremo in una posizione più forte per orientare il cambiamento. In una società in metamorfosi⁶⁶ l'evoluzione dei livelli di occupazione è un dato difficilmente stimabile, ma far sì che questa sia ben distribuita nella popolazione, anche riducendo il tempo di lavoro e che, soprattutto, migliori la sua qualità, è in nostro potere come attori del sistema sociale. Entreremo in seguito nel merito di questo argomento e al cd. lavoro 4.0, dopo aver terminato l'analisi tecnologica ed economica di questi cambiamenti.

Innovazione nella governance dei processi

Molte innovazioni applicabili nel campo dei trasporti attengono alla governance del processo. Ne sono esempi le app per la mobilità, che permettono di calcolare il percorso e i mezzi da prendere (ne parleremo più avanti nel driver "innovazione sociale") e l'utilizzo dei dati per la programmazione della mobilità e dei trasporti (ne parleremo nel cap. 4b). Nel settore del trasporto delle merci, queste tecnologie rendono possibile la loro tracciabilità costante e modificano quindi l'organizzazione dei flussi e del lavoro. Ad esempio, in Auta Marocchi gli autisti sono stati dotati di uno smartphone, attraverso cui viene gestita interamente l'organizzazione del lavoro, dalla gestione del viaggio in corso, alla comunicazione con gli uffici, alla messaggistica *ad hoc* per l'autista e il suo *dispatcher*. Tutti i dati relativi allo stato dei viaggi e delle consegne vengono monitorati e mostrati su un tabellone nella sala di controllo, dove lavorano addetti all'inserimento dati, alla gestione clienti, al *track management* delle filiali e i *dispatcher* stessi. Questo sistema integrato permette di ricevere dagli autisti informazioni utili direttamente dal loro dispositivo *mobile* ai *server*, semplificando molto la gestione della normale attività ma anche degli eventi straordinari: nel caso di problemi il canale di comunicazione è diretto e si possono inviare foto e documentazione di ogni tipo, il che permette all'ufficio di competenza di avere un'idea già chiara di cosa è successo⁶⁷. Così come Auta Marocchi ha una visibilità *datizzata* dei viaggi dei propri mezzi, lo stesso sistema può essere utilizzato dai produttori o da altri soggetti della filiera per monitorare lo stato e la localizzazione del prodotto da quando lascia l'azienda di produzione a quando arriva al cliente finale (il consumatore o un'altra azienda) dalla cosiddetta *control tower* (ovvero *hub* che gestiscono e analizzano i dati lungo tutta la filiera). Non solo, grazie all'intelligenza artificiale è possibile avere una previsione dei flussi e quindi gestire la domanda in maniera predittiva: questo consente di gestire la logistica in maniera anticipatoria e rendere gli asset più autonomi

⁶⁶ Battaglini E., Della metamorfosi del mondo, comune-info, 20 Settembre 2018, <https://comune-info.net/della-metamorfosi-del-mondo/>

⁶⁷ Marco Ercolani (Responsabile IT, Auta Marocchi, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019; Mancini C., Scheda di caso "Auta Marocchi 3", in Gramolati A., Sateriale G., (a cura di), Contrattare l'innovazione digitale, Ediesse, 2019, p. 85

(*swarm logistics*)⁶⁸.

Un'altra tecnologia che può essere applicata in questo ambito è la *blockchain* (catena di blocchi) che consiste in un database condiviso, decentralizzato, distribuito e criptato: ogni nodo (cioè un server) valida le transazioni che avvengono tra i nodi della catena e, così, queste informazioni vengono registrate e bloccate, cioè diventano immutabili⁶⁹. Sono evidenti le applicazioni nel trasporto delle merci per il monitoraggio delle stesse merci da parte di produttori e consumatori, ma anche per certificare relazioni contrattuali di appalto o subappalto. Questo permette di costruire filiere solide, trasparenti e sicure⁷⁰, oltre che un monitoraggio decentrato delle relazioni contrattuali e della merce attraverso gli smart contract⁷¹.

2.2. L'e-commerce e gli altri modelli di business

Abstract

I nuovi modelli di business e le nuove preferenze dei consumatori con l'e-commerce trasformano la logistica da costo ad asset strategico ad alto valore aggiunto, che impone partnership più stabili e meno frammentate con le aziende del settore. Anche grazie dalle tecnologie cd 4.0, il mercato tende quindi verso una maggiore concentrazione. L'e-commerce, quindi, è uno dei principali fattori che portano verso un aumento del peso della logistica nella catena del valore, rispetto alla distribuzione tradizionale e alla produzione. Siamo di fronte a due sfide: quella della riconfigurazione dei rapporti tra settori, da cui l'occupazione e il lavoro potrebbero trarre beneficio, e, soprattutto, quella della redistribuzione al lavoro di questo nuovo valore che contribuisce a creare.

I nuovi modelli di business nella logistica: la concentrazione del mercato

Fino a poco tempo fa, la logistica era un servizio esternalizzato dalle imprese produttrici e un mercato frammentato al suo interno. Le imprese lo esternalizzavano perché aveva basso valore aggiunto e affidarsi a relazioni commerciali con aziende terze era conveniente per avere maggiore flessibilità, utilizzare il servizio solo quando e quanto necessario, eliminando i costi di gestione: insomma, l'esternalizzazione della

⁶⁸ Maurizio Arnone, Responsabile area Urban Mobility & Logistic Systems, Links Foundation, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

⁶⁹ Idea Diffusa, Inserto di informazione su Lavoro 4.0 di Cgil e Rassegna Sindacale, ottobre 2018, http://www.cgil.it/idea-diffusa-mensile/idea_diffusa06-1-2/

⁷⁰ Pwc, Five forces transforming transport and logistics, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019 <https://www.slideshare.net/VivienCheong1/five-forces-transforming-transport-logistics-pwc-cee-transport-logistics-trend-book-2019>

⁷¹ AA.VV., ECOSISTEMI 4.0: IMPRESE, SOCIETÀ, CAPITALE UMANO, Quaderni della Fondazione G. Brodolini, Roma, Dicembre 2017, p. 81-83, https://www.fondazionebrodolini.it/sites/default/files/pubblicazioni/file/q60_1-180.pdf

logistica e del trasporto merci consentiva di risparmiare su un fattore che era solo una voce di costo per le aziende⁷², coerentemente con gli approcci della *lean production*, del decentramento produttivo e della ricerca di economie di scala esterne presenti nei territori⁷³. Così, i servizi di logistica hanno assunto oltre alla dimensione distributiva anche una dimensione produttiva, che comprende la gestione e organizzazione dell'intero flusso di materiali (deposito, custodia, stoccaggio)⁷⁴. Queste funzioni molto spesso sono svolte da aziende diverse e questo rende il mercato degli operatori logistici

OGGI LA LOGISTICA
ACQUISISCE
MAGGIORE VALORE
STRATEGICO,
LE AZIENDE
PRODUTTRICI
COSTRUISCONO
PARTNERSHIP
PIÙ STABILI E
AD ALTO VALORE
AGGIUNTO,
IL MERCATO
LOGISTICO VA VERSO
UNA MAGGIORE
CONCENTRAZIONE

molto frammentato, con forme di integrazione contrattuale in appalto o in subappalto, secondo modelli organizzativi della parte bassa della filiera più o meno orizzontali o gerarchizzati⁷⁵.

Oggi il trend di evoluzione pare essere quello opposto: da una parte, la logistica acquisisce sempre più peso nella catena del valore (ne vedremo in seguito le cause), dall'altra vi è una riduzione della frammentazione del mercato della logistica. Se la logistica acquisisce maggiore valore strategico, infatti, le aziende produttrici costruiscono partnership più stabili e ad alto valore aggiunto, dove l'azienda di logistica si occupa anche di funzioni complesse come la gestione magazzino, la gestione integrata della catena logistica, l'analisi dei dati e l'elaborazione di strategie: nel 2016 questo segmento ha rappresentato circa il 20% del totale⁷⁶. Queste forme dette anche di *contract logistics*⁷⁷, tendono a produrre nel mercato degli operatori logistici una minore frammentazione ed un "*upgrading*" del settore a servizio strategico, permettendo anche di pianificare le risorse e investire in innovazione (e, quindi, c'è spazio anche per rivendicare maggiore qualità del lavoro, per quanto ci riguarda). Questo processo richiede alle aziende di logistica di integrare sempre più servizi nella propria offerta e di essere loro stesse più solide per garantire alle aziende produttrici un servizio migliore⁷⁸; allo stesso tempo, le tecnologie 4.0, in particolare quelle di processo che abbiamo visto sopra, rendono questo processo possibile tecnicamente e conveniente economicamente. Questo porta il mercato logistico verso una concentrazione, perché le aziende più grandi che riescono a vincere queste *partnership* acquisiscono quelle più piccole che andrebbero lentamente fuori

⁷² Maurizio Arnone, Responsabile area Urban Mobility & Logistic Systems, Links Foundation, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

⁷³ Cerreti C., Marcori M., Sellari P., Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica, Editori Laterza, 2019, p. 231

⁷⁴ Faioli M., Fantoni G., Mancini M. (a cura di), Lavoro e organizzazione della Logistica 4.0, Fondazione G. Brodolini Working Papers, progetto di ricerca in cooperazione con Filt Cgil, 2017/2018, p. 85-86

⁷⁵ Iudicone F., Le retribuzioni nel settore. Le tendenze recenti nella logistica, in Il lavoro nei trasporti, periodico di informazione e approfondimento della Filt Cgil, n° 5 di giugno /luglio 2018; Faioli M., Fantoni G., Mancini M. (a cura di), Lavoro e organizzazione della Logistica 4.0, Fondazione G. Brodolini Working Papers, progetto di ricerca in cooperazione con Filt Cgil, 2017/2018, p. 87-94

⁷⁶ Maurizio Arnone, Responsabile area Urban Mobility & Logistic Systems, Links Foundation, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

⁷⁷ Bologna S., Logistica: innovare le imprese, qualificare il lavoro, per vincere la sfida di Industria 4.0, intervento all'iniziativa "Logistica e manifattura 4.0" della Cgil, 22 giugno 2017
<http://www.cgil.it/progetto-lavoro-4-0-iniziativa-roma-22-giugno-2017/>

⁷⁸ Maurizio Arnone, Responsabile area Urban Mobility & Logistic Systems, Links Foundation, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

mercato: tra il 2015 e il 2019 sono state condotte 76 operazioni di fusione e acquisizione di cui il 59% tra aziende italiane⁷⁹. A causa di questa dinamica, gli attori della logistica stanno convergendo verso un modello di business chiamato *digital freight forwarders*⁸⁰, che potremmo tradurre con spedizionieri digitali, mettendo assieme 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, relativi alla disponibilità di spazio o altri fattori. Le seconde, invece, offrono *software* che permettono di integrare le informazioni tra i vari partner della *supply chain*. 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 e servizi finanziari lungo la filiera⁸¹. I *digital freight forwarders*, quindi permettono al produttore e al cliente finale di seguire in maniera fluida l'intero flusso di trasferimento della merce, aggregando le informazioni su una sola piattaforma⁸². 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.

I DIGITAL FREIGHT FORWARDERS PERMETTONO AL PRODUTTORE E AL CLIENTE FINALE DI SEGUIRE L'INTERO FLUSSO DI TRASFERIMENTO DELLA MERCE, AGGREGANDO LE INFORMAZIONI SU UNA SOLA PIATTAFORMA

L'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 aggiuntivi⁸³, è, infatti, Amazon: tra le prime aziende promotrici del modello di e-commerce B2C, Amazon ha rivoluzionato la logistica e oggi è, allo stesso tempo, supermercato del mondo e piattaforma logistica per i piccoli commercianti, oltre ad offrire una serie di servizi digitali come il *cloud* (la

⁷⁹ dati Osservatorio Contract Logistics riportati da Maurizio Arnone, Responsabile area Urban Mobility & Logistic Systems, Links Foundation, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

⁸⁰ Chan T. et al, The digital imperative in freight forwarding, BCG, 13 NOVEMBER 2018, <https://www.bcg.com/it-it/publications/2018/digital-imperative-freight-forwarding>

⁸¹ Golden P., Supply chain finance: Digital freight forwarding is on the move, July 07, 2020, <https://www.euromoney.com/article/b1md7pwjzjkhp8/supply-chain-finance-digital-freight-forwarding-is-on-the-move>

⁸² Chan T. et al, The digital imperative in freight forwarding, BCG, 13 NOVEMBER 2018, <https://www.bcg.com/it-it/publications/2018/digital-imperative-freight-forwarding>

⁸³ Arnett J. et al., Multi-Dimensional Nature of Innovation at Amazon, International Journal of Business Innovation and Research, 2018, https://nsuworks.nova.edu/hcbe_facarticles/1064/

NEL SEGMENTO
DELL'E-COMMERCE,
AMAZON È RIUSCITA
A DOMINARE
IL MERCATO
PERCHÉ CONTROLLA
TUTTA LA FILIERA
"FISICA"
DELLA LOGISTICA
CLASSICA

vera "cassaforte" dell'azienda, che genera oltre la metà dell'utile netto⁸⁴). Nel segmento dell'e-commerce, 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 che suggeriscono prodotti affini in maniera customizzata o perché acquistati da altri utenti che hanno abitudini di consumo simili. Amazon ha vinto perché è riuscita a dominare la parte più "classica" della logistica, attraverso il controllo di tutta la filiera "fisica". 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. D'altronde, è proprio la logistica a giocare un ruolo centrale per i consumatori: il 41% dei fattori che spingono i consumatori a scegliere l'e-commerce è legato alla logistica e in particolare al numero di opzioni di consegna disponibili (7%), alla possibilità di ritirare il pacco in una location conveniente (8%), alla *return policy* (11%), alla velocità di spedizione (15%)⁸⁵.



Pwc, Five forces transforming transport and logistics, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019

I consumatori comprano online se si possono fidare dell'insieme dei servizi di consegna, e scelgono un fornitore anziché un altro sulla base di questi servizi. Non a caso, Amazon sta investendo in corrieri, aeroporti cargo e magazzini propri: si pensi che il trend di crescita della la domanda di superficie per servizi logistici generata da

⁸⁴ Reiff N., How Amazon Makes Money, Aug 12, 2020

<https://www.investopedia.com/how-amazon-makes-money-4587523>

⁸⁵ Pwc, Five forces transforming transport and logistics, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019

<https://www.slideshare.net/VivienCheong1/five-forces-transforming-transport-logistics-pwc-cee-transport-logistics-trend-book-2019>

aziende di e-commerce è cresciuto in 7 paesi dell'Unione Europea da 46 milioni di metri quadri nel 2015 a 73 milioni di metri quadri nel 2020, cioè del +10% in 5 anni⁸⁶.

In Europa, nel 2019 il 70,6% della popolazione ha acquistato online e il settore ha visto una crescita del fatturato del 10% rispetto all'anno precedente. In Italia le imprese che si sono registrate con codice ateco del commercio online nel 2019 sono il 20% in più rispetto al 2018 e tra queste il 68% lo fa come attività primaria. Tuttavia, solo il 12% delle aziende opera in e-commerce⁸⁷. Rispetto a questo, il divario tra l'Italia e l'UE si sta allargando: solo il 10% delle PMI italiane vende online (cifra ben al di sotto della media UE del 18%), il 6% effettua vendite transfrontaliere in altri paesi dell'UE (8% nell'UE) e trae in media l'8% del proprio fatturato dalle vendite online (11% nell'UE)⁸⁸.

Sul mercato italiano sono soprattutto Amazon e Poste Italiane a gestire le spedizioni standard (insieme coprono l'86% di queste consegne), mentre le spedizioni express vedono impegnati principalmente questi due player e Bartolini (per un totale del 64% di queste consegne)⁸⁹. Le aziende intervistate in una survey di marzo 2020 hanno nel 52% dei casi la gestione del magazzino in carico all'azienda, mentre nel 15% dei casi è in carico a partner terzi. Il 14% invece si avvale del dropshipping, il 9% del servizio di spedizione offerto dai marketplace. Nel 10% dei casi non c'è magazzino perché i beni sono digitali⁹⁰.

Per quanto riguarda l'applicazione dei modelli di business di cui abbiamo parlato sopra, sembra che in Italia le aziende non stiano facendo quel salto di digitalizzazione: nonostante il 98% degli utenti nel 2019 abbia acquistato via marketplace - cioè quelle piattaforme di intermediazione che, come Amazon, non sono dedicate alla vendita di un prodotto specifico o di un'azienda, ma raffrontano diverse offerte in moltissimi ambiti merceologici B2C - il sito proprietario rimane il canale prediletto da cui proviene circa il 50% del fatturato, mentre solo il 23% proviene dai marketplace, l'8% dai social media e il resto da altri canali⁹¹.

Il valore della logistica e il lavoro 4.0

L'e-commerce è uno dei principali fattori che portano verso un aumento del peso della logistica nella catena del valore, rispetto alla distribuzione tradizionale e alla produzione. In negozio, ovviamente, il consumatore non sceglie sulla base del tempo che la merce ha impiegato per arrivare lì, perché questo non è un fattore dal suo punto di vista rilevante. Pertanto in quel caso la logistica non è altro che un costo da

⁸⁶ dato stimato nel 2019, PwC, Five forces transforming transport and logistics, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019
<https://www.slideshare.net/VivienCheong1/five-forces-transforming-transport-logistics-pwc-cee-transport-logistics-trend-book-2019>

⁸⁷ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

⁸⁸ European Commission, Digital Economy and Society Index (DESI) 2020 Italy,
<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/scoreboard/italy>

⁸⁹ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

⁹⁰ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

⁹¹ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

L'E-COMMERCE
È UNO DEI PRINCIPALI
FATTORI
CHE PORTANO
VERSO UN AUMENTO
DEL PESO DELLA
LOGISTICA NELLA
CATENA DEL VALORE
RISPETTO
ALLA DISTRIBUZIONE
TRADIZIONALE
E ALLA PRODUZIONE

comprimere il più possibile. Al contrario, come abbiamo visto, il consumatore online sceglie anche, talvolta soprattutto, sulla base della qualità della logistica: sceglierà il prodotto che arriva prima - ed è disposto a pagare di più per servizi di consegna rapida⁹² - 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.

Questo punto è indispensabile per capire quale possa essere l'impatto sul lavoro dell'e-commerce e degli altri nuovi modelli di business descritti sopra. Innanzitutto, da un punto di vista quantitativo, cioè dei livelli di occupazione: le preoccupazioni generalmente riguardano in realtà i settori "adiacenti" a quello del trasporto merci: la produzione e la distribuzione.

Per quanto riguarda la distribuzione si pensa che ci possa essere una massiccia distruzione di posti di lavoro in questo settore a causa della diffusione dell'e-commerce. Su questo punto è interessante la prospettiva del Progressive Policy Institute⁹³ che prende in considerazione un fattore generalmente non considerato: il tempo di consumo delle persone. Lo studio, utile perché riguarda il mercato americano dove sia l'e-commerce che i centri commerciali sono più diffusi, dimostra che la crescita dell'occupazione nei centri di distribuzione delle aziende di e-commerce è maggiore rispetto al declino che si è avuto nei lavori nei negozi fisici. PPI spiega questo delta

IN USA
LA CRESCITA
DELL'OCCUPAZIONE
NEI CENTRI
DI DISTRIBUZIONE
DELLE AZIENDE
DI E-COMMERCE
È MAGGIORE
RISPETTO AL DECLINO
DEI LAVORI
NEI NEGOZI FISICI

positivo con il fatto che il tempo risparmiato dai consumatori per andare nei negozi (il tempo di viaggio, il tempo di scelta del prodotto, il tempo per pagare, soprattutto nei centri commerciali e nei grandi negozi) è stato mercificato, cioè queste attività vengono ora svolte come lavoro pagato da corrieri, magazzinieri, ecc. In sostanza, l'e-commerce riduce l'impegno personale del consumatore e lo converte in lavoro retribuito. Altro elemento significativo è che lo studio dimostra che il lavoro degli operatori dell'e-commerce è pagato meglio di quelli nei negozi fisici di ben il 31% in più⁹⁴.

⁹² Thai Young Kim, Rommert Dekker & Christiaan Heij, Cross-Border Electronic Commerce: Distance Effects and Express Delivery in European Union Markets, *International Journal of Electronic Commerce*, 2017
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10864415.2016.1234283>

⁹³ Mandel M., How Ecommerce Creates Jobs and Reduces Income Inequality, ppi, September 2017
https://www.progressivepolicy.org/wp-content/uploads/2017/09/PPI_ECommerceInequality-final.pdf

⁹⁴ Mandel M., How Ecommerce Creates Jobs and Reduces Income Inequality, ppi, September 2017
https://www.progressivepolicy.org/wp-content/uploads/2017/09/PPI_ECommerceInequality-final.pdf

	Ore pagate e non pagate nella distribuzione (in milioni di ore alla settimana)		Variazione delle ore pagate e non pagate nella distribuzione tra il 2007 e il 2016 (in milioni di ore)	
	Pagate	Non pagate	Pagate	Non pagate
Punti vendita	471		-6	
Vendita al dettaglio non in negozio (compreso e-commerce)	19,5		+4,2	
Magazzinaggio	38,4		+10,5	
Commercio all'ingrosso	227,6		-1,6	
Autotrasporto	60,6		+3,1	
Altro trasporto e magazzinaggio	132,8		+5,2	
Shopping dei consumatori		1192,8	+15,4	-64
Totale	950	1192,8		-64

Fonte: Mandel M., How Ecommerce Creates Jobs and Reduces Income Inequality, PPI, September 2017

In questo modo è possibile pensare all'e-commerce come un fattore che trasforma tempo di consumo non pagato in tempo di lavoro pagato: se e quanto questo sia economicamente conveniente dipende dal valore che le persone danno al proprio tempo e se questo è maggiore di $N+W/\beta$, dove W è il salario di mercato per i lavoratori dell'e-commerce, β è la produttività relativa (cioè quanto tempo impiega un consumatore per acquistare fisicamente un oggetto rispetto a quanto ne impiega il sistema a recapitarglielo a casa con l'e-commerce⁹⁵) e N sono altri costi. Le implicazioni sono evidenti: più aumenta la produttività, più è possibile aumentare i salari (ci torneremo tra poco). Questo studio è utile non tanto per le stime quantitative che propone, ma per l'approccio che aiuta ad includere una variabile di solito trascurata e, quindi, contribuisce ulteriormente a dimostrare la complessità di questi fenomeni e la difficoltà delle stime quantitative per l'esistenza di numerosi fattori di variabilità.

Per quanto riguarda la produzione, sembra che le aziende che utilizzano internet per vendere i propri prodotti vedano aumenti di occupazione⁹⁶. Tuttavia, queste stime sono sempre difficili da calcolare perché sono tantissimi i fattori di contesto o che possono interferire. Sarebbe sbagliato applicare un tipo di ragionamento solo matematico ad un problema che è sociale, economico e, al più, filosofico: gli studi sulla quantità di lavori/mansioni automatizzabili non possono includere per definizione le variabili legate all'azione umana, cioè in primis ai rapporti di forza e, poi, alla capacità o volontà

⁹⁵ nell'esempio riportato nello studio, supponiamo che un consumatore impieghi 2 ore per arrivare al centro commerciale, scegliere e comprare il prodotto e tornare a casa, mentre il magazziniere impiega 1 ora per evadere 30 ordini e il corriere 5 ore per consegnare 30 ordini. In questo caso β è 10 (Mandel M., How Ecommerce Creates Jobs and Reduces Income Inequality, ppi, September 2017

https://www.progressivepolicy.org/wp-content/uploads/2017/09/PPI_ECommerceInequality-final.pdf

⁹⁶ Zatonatska T., Fedirko O., Modeling of the E-Commerce Impact on the Employment in EU, Conference: 2019 IEEE International Conference on Advanced Trends in Information Theory (ATIT), December 2019

https://www.researchgate.net/publication/339908997_Modeling_of_the_E-Commerce_Impact_on_the_Employment_in_EU

di sovvertirli. In sociologia e in politica non si può quasi mai dire se succede A, allora si ha l'effetto B. Infatti, oggi sarebbe tecnicamente possibile automatizzare moltissimi lavori che in realtà non lo sono: questo dipende dai rapporti di forza attualmente esistenti, che fanno sì che esistano nella nostra società lavori mal pagati, senza diritti e svolti in cattive condizioni - così per le aziende non è "conveniente" investire in innovazione per automatizzarli e far fare agli esseri umani qualcosa che non possa essere svolto dalle macchine. Se non vogliamo acquisire un approccio matematico, dunque, l'unica direzione verso cui ci può portare questo discorso - il driver

IN UNA SOCIETÀ
DELL'ABBONDANZA,
SE TUTTI I LAVORI
AUTOMATIZZABILI
FOSSERO SVOLTI
DALLE MACCHINE
E IL LAVORO FOSSE
REDISTRIBUITO,
QUESTO
NE USCIREBBE
SÌ RIDOTTO
NEL TEMPO
MA COMUNQUE
VALORIZZATO

digitalizzazione in generale - è quella di un ragionamento di sistema, dove il lavoro stesso diventa un'altra cosa. In una società dell'abbondanza, come quella in cui viviamo e che gli aumenti di produttività possono confermare, questa ricchezza deve essere redistribuita, sia sottoforma di soldi/risorse che sottoforma di tempo. In questo contesto, se tutti i lavori automatizzabili fossero svolti dalle macchine e il lavoro fosse redistribuito, questo ne uscirebbe sì ridotto nel tempo (e nel peso della vita delle persone) ma paradossalmente valorizzato. Ovviamente il sistema sociale deve rendere questo passaggio sostenibile per tutti.

Questo passaggio implica un cambio di paradigma economico/ideologico. Oggi domina, ed è stata introiettata anche a sinistra, la legge della domanda e dell'offerta anche per quanto riguarda il mercato del lavoro. Ma - e questo è il primo principio fondamentale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro - "il lavoro non è una merce": allora, i lavoratori devono essere pagati per il valore che producono, non per la concorrenza che si fanno. Se quello del trasporto merci e della logistica sta diventando sempre più un settore ad alto valore aggiunto, il lavoro deve essere remunerato per il valore che contribuisce a creare. 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 sia generata dalla sola tecnologia. Invece, ogni volta che aumenta la produttività non è solo merito degli investimenti in capitale, anche il lavoro partecipa, indipendentemente da quanto quel lavoro sia ad alte o basse competenze (questo semmai incide su *quanto* possa partecipare). Il fordismo ci ha abituati a un lavoro che non "aggiunge" nulla - che non ha niente di artigianale e niente di intellettuale - e anche per questo faticiamo a ragionare in termini di valore-lavoro e l'ideologia neoliberista ci sembra descrivere la realtà in maniera naturale e "ovvia". Tuttavia, se spingiamo sull'innovazione, come abbiamo discusso nei precedenti paragrafi, il lavoro delle persone diventa un contributo prettamente e squisitamente umano al processo produttivo e perciò acquisisce un valore intrinseco maggiore⁹⁷.

"IL LAVORO NON
È UNA MERCE":
ALLORA,
I LAVORATORI
DEVONO ESSERE
PAGATI PER IL
VALORE CHE
PRODUCONO,
NON PER
LA CONCORRENZA
CHE SI FANNO

⁹⁷ In un'economia dell'abbondanza, occorre superare il fatto che le teorie economiche dominanti siano basate sul meccanismo domanda-offerta, perché in assenza di scarsità non ha più senso che il prezzo del punto in cui domanda e offerta si incontrano non sia zero. Che cosa determina il prezzo? L'unica teoria che oggi può reggere in un'economia in

Fatto questo ragionamento, che riguarda il cuore del sistema, è possibile collocare nel ragionamento tutti gli altri aspetti del “lavoro 4.0”⁹⁸, legati all’organizzazione del lavoro⁹⁹, alla formazione, alle competenze, alla partecipazione, al controllo, ecc... Il punto centrale è che l’utilizzo di tecnologie nei processi produttivi non ha conseguenze predeterminate e che si possa provare a promuovere un lavoro di qualità, incentrato sulla valorizzazione della persona umana e sulla sua crescita, anche in presenza di nuove tecnologie - anzi, in alcuni casi, sfruttandole proprio per raggiungere questo scopo. Un esempio concreto: in un settore altamente automatizzato come quello dei caselli autostradali, la transizione (in corso dagli anni ‘80) è stata gestita attraverso accordi sindacali che hanno previsto la riconversione, formazione e riqualificazione del personale verso l’operatore poliedrico che si occupa della gestione *tout court* del casello, fa assistenza ai clienti e si occupa della prima manutenzione¹⁰⁰. Occorre, dunque, ragionare sui nuovi profili professionali e sulla formazione¹⁰¹, oltre che sull’informazione e il coinvolgimento dei lavoratori rispetto a tutte le fasi del processo produttivo, dell’organizzazione del lavoro e dell’utilizzo delle tecnologie¹⁰².

cui le macchine sono gratuite e possono durare per sempre è quella del valore-lavoro (p. 182). La teoria del valore-lavoro di Marx prevede che l'automazione possa ridurre il lavoro necessario e che i beni così prodotti probabilmente finiranno per diventare gratuiti, condivisi e di proprietà comune, perché il prezzo di qualsiasi cosa, in un'economia, riflette la quantità di lavoro totale usata per produrla. Allo stesso tempo, i guadagni di produttività derivano da nuovi processi, nuove macchine, riorganizzazioni, e ognuna di queste innovazioni ha un costo termini di quantità di lavoro necessaria per crearla. Quindi, nella pratica, anche attraverso questa dinamica, il capitalismo sfugge alla tendenza dell'innovazione a ridurre il contenuto di lavoro dell'economia, e dunque la fonte di profitto per eccellenza (p. 200). Tuttavia oggi questo meccanismo viene messo in crisi. L'informazione utilizza la conoscenza scientifica generale e così la macchina dura di più, e quindi si riduce l'ammontare del suo valore contenuto in ciascun prodotto. Marx scrive: «Se la macchina durasse in eterno, se non fosse fatta essa stessa di materiale caduco che deve essere riprodotto [...] corrisponderebbe nel modo più compiuto al suo concetto». Marx era convinto che se queste macchine fossero esistite in gran numero, avrebbero fatto esplodere il sistema basato sul valore-lavoro (p. 202-203). La teoria del valore-lavoro ci consente di pensare il software come una macchina, e l'informazione (progetti 3D, programmi, rapporti di monitoraggio) come lavoro finito allo stesso modo degli utensili. E ci consente di risalire al processo attraverso il quale l'effetto del «costo marginale zero» dei beni d'informazione puri si riversa nel mondo dei prodotti fisici e delle macchine che li fabbricano. Il valore di un software industriale poggia interamente sul sistema dei brevetti, ma il costo di riproduzione di per sé sarebbe zero. Il valore aggiunto è contenuto nel lavoro da svolgere per collegarlo a macchine e processi specifici. (p. 205-206) (Mason P., Postcapitalismo. Una guida al nostro futuro, Il Saggiatore, 2016, p. 182-206).

⁹⁸ Magone A., Mazzali T., Il lavoro che serve. Persone nell'industria 4.0, goWare & Edizioni Guerini Associati, 2018; Cipriani A., Gramolati A., Mari G., Il lavoro 4.0. La quarta rivoluzione industriale e le trasformazioni delle attività lavorative, Firenze University Press (17 marzo 2018); Gramolati Mari Cipriani; Mancini C., Contrattare l'algoritmo: otto casi aziendali, in QRS 4/2018, I nuovi confini della contrattazione, Ediesse, 2018; Mancini C., Il sindacato di fronte all'economia di internet: “Idea diffusa”, l'intelligenza collettiva della Cgil, Labour & Law Issues, July 2018

⁹⁹ Annalisa Magone, Presidente di Fondazione Torino Nord Ovest, all'iniziativa “Driver - chi guida il futuro dei trasporti?” organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

¹⁰⁰ Tardioli C., scheda di caso “Autostrade per l'Italia”, in Gramolati A., Sateriale G., (a cura di), Contrattare l'innovazione digitale, Ediesse, 2019, p.88

¹⁰¹ Secondo le stime del Randstad Research tra gli occupati nelle diverse funzioni logistiche di tutti i comparti economici da qui al 2027 possono essere circa 500mila i posti a rischio per l'impatto della digitalizzazione mentre 600mila dovranno aggiornare le loro competenze: il numero di nuovi lavori, tra nuovi occupati e riconversioni, potrebbe superare da qui al 2027 quello delle professioni a rischio (Daniele Fano, Le nove sfide per il futuro del lavoro nella logistica. Il rapporto in sintesi, Randstad Research, Piacenza, 29 novembre 2019

https://research.randstad.it/note/presentazione_danielefano29nov.pdf, citato da Federica Meta, Giornalista CorCom, all'iniziativa “Driver - chi guida il futuro dei trasporti?” organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019)

¹⁰² Magone A., Mazzali T., Il lavoro che serve. Persone nell'industria 4.0, goWare & Edizioni Guerini Associati, 2018; Cipriani A., Gramolati A., Mari G., Il lavoro 4.0. La quarta rivoluzione industriale e le trasformazioni delle attività lavorative, Firenze University Press (17 marzo 2018); Mancini C., Contrattare l'algoritmo: otto casi aziendali, in QRS 4/2018, I nuovi confini della contrattazione, Ediesse, 2018; Mancini C., Il sindacato di fronte all'economia di internet: “Idea diffusa”, l'intelligenza collettiva della Cgil, Labour & Law Issues, July 2018; Gramolati A., Sateriale G., (a cura di), Contrattare l'innovazione digitale, Ediesse, 2019

3. Sostenibilità ambientale

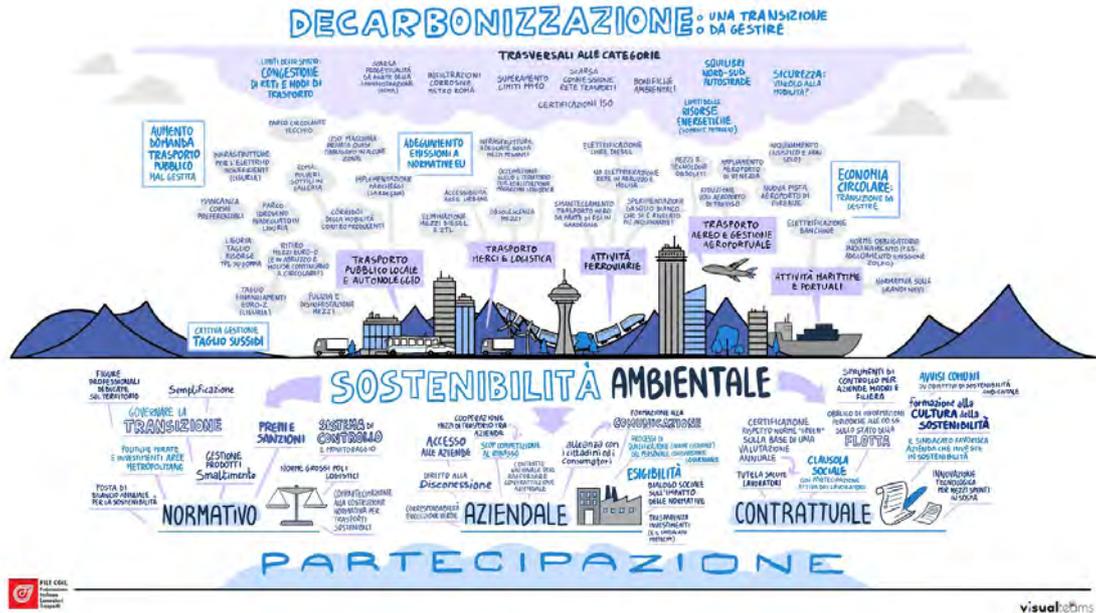


Tavola a cura di Jacopo Sacquegno (Visual Thinking Expert), con il coordinamento di Enrica Vincenti (psicologa del lavoro e facilitatrice dell'evento)

Abstract

La sostenibilità ambientale è una necessità impellente per il nostro pianeta e un tema che riceve sempre maggiore attenzione, sia da parte dei cittadini e consumatori, sia dal punto di vista normativo. I trasporti, che sono tra i settori più inquinanti, devono radicalmente trasformarsi: non è sufficiente, anche se necessaria, la riconversione dei veicoli verso l'elettrico o l'idrogeno, ma occorre un diverso bilanciamento delle modalità, in particolare dalla gomma e dall'aria (quando possibile) al ferro. Non solo: questo driver pone ulteriore pressione sul processo di regionalizzazione delle filiere globali, rendendo necessaria una razionalizzazione delle catene di produzione e di distribuzione dei beni e una riduzione massiccia del commercio globale delle merci.

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, 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.

I trasporti sono responsabili di $\frac{1}{3}$ del consumo energetico europeo e di $\frac{1}{4}$ delle emissioni di CO₂ che sono aumentate del 30% dal 1990¹⁰³ e di cui il 40% è dovuto al trasporto merci¹⁰⁴. E' evidente da questi dati che il settore dei trasporti subirà, giustamente, un "attacco" sia sul piano mediatico e dell'opinione pubblica sia come oggetto di regolamentazioni e piani per ridurre l'inquinamento. E' chiaro, infatti, che il settore non possa continuare ad esistere così com'è: con gli stessi mezzi, con la stessa intensità di utilizzo, con lo stesso bilanciamento tra le diverse modalità. 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 indifferenti, anzi il tema è molto più complesso e conflittuale di quanto possa sembrare

LA TRANSIZIONE
VERSO
UN MODELLO
PIÙ SOSTENIBILE
NON PUÒ ESSERE
UNA
"QUESTIONE
DI CLASSE
AL CONTRARIO"

a un primo approccio. Innanzitutto, 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 alcuni comportamenti e consumi green è breve. 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, oltre che strategico e giusto, fare leva sull'etica individuale. Tuttavia, limitarsi solo a questo rischia di essere ingiusto, oltre che inefficace: il rischio concreto è infatti quello di perdere di vista non solo le vere responsabilità ma anche le disuguaglianze nell'accesso a beni, servizi e comportamenti

I PRIMI
RESPONSABILI
DELLA
RICONVERSIONE
NON SONO GLI
INDIVIDUI MA
LE GRANDI AZIENDE
E GLI STATI, I SISTEMI
PRODUTTIVI
E QUELLI
TERRITORIALI

"green", soprattutto quando queste comportano scelte costose come quella del mezzo con cui spostarsi o l'attenzione alla filiera dei prodotti che consumiamo. Per questo, nel momento in cui cresce, come sta avvenendo, una maggiore sensibilità collettiva verso l'ambiente, occorre 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 quelli territoriali.

Una volta stabilita questa "gerarchia" di responsabilità, comunque gli approcci possono essere molti. Innanzitutto, occorre liberare il campo della discussione dalla contrapposizione tra lavoro e ambiente, dal momento che il "green" stesso può essere foriero di crescita e sviluppo perché richiede investimenti in nuove tecnologie e può creare nuovi mercati, come quello dell'economia circolare verso cui è necessario progressivamente riconvertire l'intero ciclo di vita delle merci¹⁰⁵. Dalla prospettiva

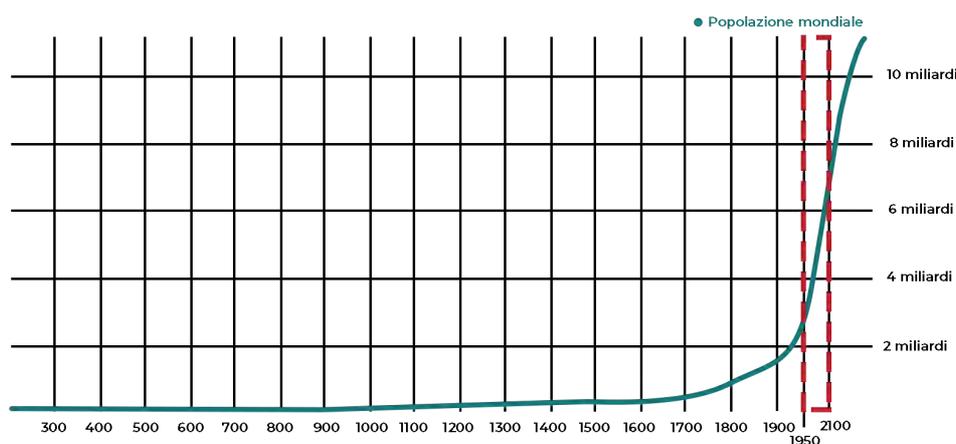
¹⁰³ Monica Di Sisto, Vicepresidente di Fairwatch, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

¹⁰⁴ dati della commissione europea e di ALICE (Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe); citati da Centro CARS, Politecnico di Torino, in occasione del Festival della tecnologia 2019

¹⁰⁵ Lucchese M., Zola D. (a cura di), In salute, giusta, sostenibile Ripensare l'Italia dopo la pandemia, Sbilanciamoci!, luglio 2020, p. 16, <https://sbilanciamoci.info/il-nuovo-ebook-di-sbilanciamoci-sullitalia-che-verra/>

occidentale, inoltre, l'occupazione potrebbe beneficiarne anche indirettamente attraverso il reshoring (che sarebbe coerente con i trend di de-globalizzazione di cui abbiamo trattato sopra): infatti, le produzioni rilocalizzate sarebbero più sostenibili, anche perché i paesi in cui vengono delocalizzate le produzioni spesso hanno anche una legislazione sull'inquinamento più lasca¹⁰⁶. Anche se il reshoring dovesse accompagnarsi a maggiore automazione, comunque il saldo occupazionale per i paesi occidentali sarebbe positivo: certamente potrebbe esserlo quello economico, tecnologico e, se il processo viene ben governato, sociale in termini di benessere delle persone - anche se il lavoro nel settore del commercio globale delle merci dovesse ridursi. Insomma, i trend osservati a proposito di geoeconomia e di innovazione tecnologica potrebbero contribuire a rendere la sostenibilità ambientale un obiettivo raggiungibile senza andare a scapito dell'occupazione complessiva o compensando le eventuali perdite con un modello di sviluppo più sostenibile anche per l'essere umano.

Ciò che forse è più spinoso e meno chiaro è quale impatto possa avere questa nuova consapevolezza sugli stili di vita. La riconversione attraverso l'innovazione di beni e prodotti potrebbe non essere sufficiente: basti pensare che "se tutti nel mondo adottassero gli stili di vita di un cittadino europeo, avremmo bisogno di 2,6 pianeti per sostenere tale modalità di produzione e di consumo"¹⁰⁷. Considerando anche il trend demografico esponenziale mostrato nella figura x, risulta evidente che lo stress dell'attività umana sul pianeta è troppo, va ridotto e l'innovazione non basta.



Fonte: Nazioni Unite 2018, in Colleoni M., *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, 2019, p. 49

¹⁰⁶ Mastrandrea A., Zola D. (a cura di), *L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus*, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 57,

https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

¹⁰⁷ position paper prodotto dell'European Policy Office del WWF in occasione delle ultime elezioni europee citato in Mastrandrea A., Zola D. (a cura di), *L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus*, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 141,

https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

Questo significa ridurre massicciamente il commercio globale delle merci, che oggi include filiere di approvvigionamento di beni non tecnologicamente avanzati (che quindi non hanno bisogno di un contesto produttivo specifico) fuori da ogni razionalità: per ricevere un bene in Italia, a volte le sue componenti viaggiano da una parte all'altra del mondo, in maniera estremamente inefficiente e dannosa per l'ambiente. Il nostro modello di consumo si fonda su consumi globali tutt'altro che indispensabili, ed è il nostro settore, in particolare il trasporto merci a lunghissimo raggio su navi portacontainer, a renderli possibili. Questo settore è uno dei più inquinanti del pianeta. Sempre più consumatori si stanno ponendo questo problema e la pressione per norme che scorraggino il consumo di prodotti inquinanti è forte. E' quindi probabile che nei prossimi anni il nostro settore debba trasformarsi a supporto di una produzione rilocalizzata.

OCCORRE RIDURRE MASSICCIAMENTE IL COMMERCIO GLOBALE DELLE MERCI E TRASFORMARE IL SETTORE A SUPPORTO DI UNA PRODUZIONE RILOCALIZZATA

Questo non è in contrapposizione né con il mantenimento di elevati livelli di benessere, né con il ricorso, quando possibile, alla tecnologia per mantenere alcune attività riducendone l'impatto ambientale. Non deve essere alimentato un discorso dicotomico su questo argomento, perché entrambe le strade andranno percorse contemporaneamente; se è più vicino alla cultura laburista e industrialista cercare di promuovere l'innovazione per accompagnare lo sviluppo di maggiore sostenibilità con la creazione di lavoro e di nuovi settori, dobbiamo anche mettere in discussione il funzionamento di alcuni settori dell'economia, senza per questo auspicare il ritorno a un fantastico mondo antico. Per questo occorre stare nei processi per governarli, perché si porrà certamente il tema della riduzione quantitativa dell'utilizzo dei trasporti, oltre che una riconversione e trasformazione radicale del settore.

Il trasporto aereo, ad esempio, è uno dei settori che risultano sempre più nel mirino degli ambientalisti. Mentre "solo" il 2% delle emissioni di CO2 è a carico del settore, se prendiamo in considerazione altri tipi di gas serra, il settore dell'aviazione è responsabile per il 5-8% delle emissioni climalteranti a livello mondiale. Alcuni studi scientifici calcolano che l'aviazione potrebbe finire per consumare il 27% del budget di carbonio che ci resta per mantenere il riscaldamento climatico sotto la soglia di un grado e mezzo rispetto ai livelli preindustriali da qui al 2050¹⁰⁸. Al di là dei fatti di costume e macchiettistici delle ricche famiglie, questo tema deve essere trattato seriamente. La possibilità di viaggiare sul lungo raggio è una conquista formidabile per l'umanità su cui non è pensabile, né auspicabile, tornare indietro: la connessione dei popoli e la possibilità di conoscere il mondo sono i lati indubbiamente positivi della globalizzazione. Purtroppo, al netto della

LA POSSIBILITÀ DI VIAGGIARE SUL LUNGO RAGGIO È UNA CONQUISTA FORMIDABILE PER L'UMANITÀ SU CUI NON È PENSABILE, NÉ AUSPICABILE, TORNARE INDIETRO

¹⁰⁸ Mastini R., Siamo pronti a rinunciare agli aerei per la sostenibilità ambientale?, 3 giugno 2020, <https://thevision.com/habitat/aerei-sostenibilita/>; vedi anche <https://stay-grounded.org/get-information/#impact>

sperimentazione per ora poco scalabile dell'aereo solare¹⁰⁹, non ci sono per ora innovazioni tecnologiche che permettano di ridurre l'inquinamento di questa modalità di trasporto. L'unica cosa che si può fare al momento per le lunghe distanze è una piccola tassazione sui biglietti per compensare in parte le esternalità negative - da disegnare con attenzione affinché una norma di questo tipo non abbia effetti regressivi, andando a pesare di più sui viaggiatori a più basso reddito. Invece, si può fare molto sul medio e corto raggio, perché sono in questo caso disponibili altre modalità di trasporto: anzi, questa può essere l'occasione per ripensare la mobilità delle persone a tutto tondo. In questo caso, l'impatto inquinante potrebbe essere ridotto favorendo il trasporto ferroviario¹¹⁰: in alcuni casi, come nella tratta Roma-Milano, questo è accaduto "naturalmente" negli ultimi anni per le dinamiche di mercato e per la collocazione degli hub ferroviari e aeroportuali.

E' importante anche favorire la riduzione del trasporto su gomma a favore del ferro nel corto e medio raggio, oltre che la riconversione della mobilità su gomma verso l'elettrico (e, in contesti urbani, verso la mobilità dolce)¹¹¹, non solo per la mobilità delle persone, ma anche nell'ultimo miglio del trasporto merci - che interessa spesso aree metropolitane, urbane o comunque centri abitati. Tuttavia, l'elettrificazione in mancanza di una riduzione della mobilità privata (nel caso delle persone) o inefficiente (come i viaggi a vuoto o a mezzo carico nel trasporto di ultimo miglio delle merci), potrebbe portare ad un sovraccarico della rete elettrica ugualmente insostenibile: perciò si conferma la necessità di un cambiamento più profondo e strutturale tra modalità di trasporto.

Tutto ciò può essere fatto attraverso investimenti su "piccole opere" e meccanismi di incentivazione: è, dunque, soprattutto un fatto di governance e di volontà politica¹¹². Non solo, alcune di queste opere, come la conversione elettrica delle auto e dei veicoli del trasporto pubblico, potrebbero favorire anche il settore dell'automotive in ottica di filiera italiana: occorre, quindi, una visione progettuale dalla produzione al servizio, alla programmazione urbana.

LA CONVERSIONE
ELETTRICA
DEI VEICOLI
POTREBBE FAVORIRE
ANCHE IL SETTORE
DELL'AUTOMOTIVE
IN OTTICA DI FILIERA
ITALIANA

Qualcosa si sta iniziando a muovere a livello di policy: il punto di riferimento principale sono i 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dell'ONU¹¹³, sottoscritta da 193 paesi delle Nazioni Unite, che, per la prima volta esplicita la

¹⁰⁹ What is the climate impact of aviation? <https://aroundtheworld.solarimpulse.com/>; Solar Impulse Foundation https://solarimpulse.com/foundation?_ga=2.197116908.1124880172.1593681487-396332594.1593681487; Terlizzi L., L'aereo «Solar Impulse» conclude il giro del mondo a energia solare, Sole24 Ore, 26 luglio 2016 <https://st.ilssole24ore.com/art/tecnologie/2016-07-26/solar-impulse-conclude-giro-mondo-ad-energia-solare--105413.shtml?uuid=AD1811x>

¹¹⁰ Marx P., Nationalize the Airlines, Jacobin

<https://jacobinmag.com/2020/03/nationalize-airline-industry-coronavirus-climate-emissions/>

¹¹¹ Cgil, piattaforma integrata per lo sviluppo sostenibile, marzo 2018; Cgil, Cisl, Uil, Per un modello di sviluppo sostenibile, lavoro, ambiente, clima, territorio, settembre 2019

¹¹² Lucchese M., Zola D. (a cura di), In salute, giusta, sostenibile Ripensare l'Italia dopo la pandemia, Sbilanciamoci!, luglio 2020, p. 16, <https://sbilanciamoci.info/il-nuovo-ebook-di-sbilanciamoci-sullitalia-che-verra/>

¹¹³ Onu, Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, 21 ottobre 2015 https://asvis.it/public/asvis/files/Agenda_2030_ITA_UNRIC2.pdf

necessità di un diverso modello di sviluppo, non solo sul piano ambientale, ma anche su quello economico e sociale¹¹⁴.



Agenda 2030 dell'Onu per lo sviluppo sostenibile

In questa cornice, la Commissione Europea ha varato il Green New Deal¹¹⁵ con l'obiettivo di ridurre le emissioni del 50-55% entro il 2050 e di neutralizzare entro il 2050. Tra le politiche per raggiungere questo obiettivo è stato previsto di dotarsi all'interno dell'Unione Europea di un parco mezzi a zero emissioni¹¹⁶. In Italia questi obiettivi vengono monitorati anche attraverso gli indicatori BES (Benessere Equo e Sostenibile) in un rapporto che viene allegato al DEF. Inoltre, per la prima volta nel 2019 si è parlato di Green New Deal italiano e l'ultima legge di bilancio prevedeva un investimento di 33 miliardi in 15 anni¹¹⁷.

In conclusione, se l'approccio verso il tema della sostenibilità (anche) ambientale deve essere olistico, allo stesso modo i processi devono essere governati in maniera condivisa: per quanto riguarda il sindacato, è possibile farlo anche in sede contrattuale aziendale, territoriale e nazionale, dove è possibile incoraggiare il rinnovo delle flotte e forme di premialità, anche prevedendo interventi formativi e una nuova organizzazione del lavoro, oltre che strumenti di controllo e verifica sui piani di investimento green delle aziende¹¹⁸.

¹¹⁴ Asvis, L'Agenda 2030 dell'Onu per lo sviluppo sostenibile, <https://asvis.it/l-agenda-2030-dell-onu-per-lo-sviluppo-sostenibile/>; Stefano Lenzi, Responsabile Relazioni istituzionali, WWF, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

¹¹⁵ Political Guidelines presented by Ursula von der Leyen in "A Union that strives for more - My agenda for Europe" and in the Annual Sustainable Growth Strategy

¹¹⁶ Monica Di Sisto, Vicepresidente di Fairwatch, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

¹¹⁷ Santilli G., Vale 33 miliardi il Green new deal del Governo. Ecco le prime misure, *IlSole24Ore* 8 gennaio 2020, <https://www.ilsole24ore.com/art/vale-33-miliardi-green-new-deal-governo-ecco-prime-misure-ACNrb19>

¹¹⁸ Francesco Baldassari, Dipartimento economico sociale Filt Cgil, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

demografici che avvengono a livello planetario sono un fenomeno rilevante (come dimensione e come importanza politica) tanto quanto quello della sostenibilità ambientale, con cui peraltro si influenza vicendevolmente, come abbiamo visto nel paragrafo precedente. Storicamente, la popolazione ha iniziato a crescere in maniera esponenziale solo negli ultimi due secoli, grazie alle evoluzioni tecniche e al nuovo modello economico capitalista. I trasporti, che sono parte di questo processo, hanno anch'essi subito un'espansione senza precedenti, sia in termini di popolazione che ha avuto accesso a mezzi sempre più sofisticati, sia in termini di distanze percorse¹²⁰. Negli ultimi decenni la popolazione degli ex paesi del terzo mondo è cresciuta a dismisura, mentre la popolazione dei paesi occidentali invecchiava.

Ma come sono distribuite queste persone nel territorio del nostro paese? Fino ad oggi (vedremo nei prossimi capitoli se il covid-19 stimolerà un cambiamento in questo campo) abbiamo assistito ad 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 diventano i veri hub della crescita (e questo fenomeno è stimolato anche dalla rete ad Alta Velocità ferroviaria¹²¹). Questo è un trend globale: la popolazione globale in aree metropolitane è cresciuta dal 30% nel 1950 al 55% nel 2018 e si stima possa arrivare a costituire il 68% della popolazione del pianeta nel 2050¹²². Ma anche le città sono cambiate nei decenni: dopo le guerre mondiali si sviluppano anche in Europa (mentre negli USA questo era già avvenuto) le cd. metropoli di seconda generazione, dove la popolazione aumenta e alle zone centrali si aggiungono quelle periferiche, generando un processo di sub-urbanizzazione con la nascita di nuovi sobborghi urbani: qui si stabilirono i lavoratori provenienti dalle campagne o espulsi dai centri delle città, originando i quartieri operai. Mentre il mezzo di trasporto delle metropoli di prima generazione era il treno o il tram, il simbolo di quelle di seconda generazione divenne l'automobile - fenomeno in relazione biunivoca con la sempre maggiore dimensione e dispersione degli insediamenti¹²³. Dalla metà degli anni '70 nascono le metropoli di terza generazione: le produzioni, le aree commerciali (in particolare i grandi centri commerciali) e quelle residenziali vengono spostate ai margini o fuori dalle città, mentre le dimensioni delle città diminuiscono a favore dei comuni periferici meno densamente abitati ma comunque posti nelle aree di gravitazione delle città (peri-urbanizzazione). Si è parlato, a tal proposito di *city regions* per evidenziare che la città non può essere compresa appieno facendo riferimento solo ai suoi confini amministrativi, ma sia necessario concentrarsi sulle sue relazioni con la regione circostante¹²⁴. Questa dispersione ha alimentato la creazione di grandi aree

¹²⁰ per una disamina storico-sociologica dei trasporti si veda Colleoni M., *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, 2019; Cerreti C., Marcori M., Sellari P., *Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*, Editori Laterza, 2019

¹²¹ Cerreti C., Marcori M., Sellari P., *Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*, Editori Laterza, 2019, p. 325-326

¹²² United Nations, 2019 Revision of World Population Prospects

¹²³ Colleoni M., *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, 2019, p. 64-67

¹²⁴ Davoudi S., *Defining the "city-region"*, April 2010

metropolitane in cui c'è un aumento esponenziale della mobilità: se queste occupano solo il 9% della superficie nazionale, ospitano però il 47% degli spostamenti¹²⁵. La mobilità è essenzialmente legata al pendolarismo verso la città principale in un contesto di discontinuità spaziale che richiede l'utilizzo del mezzo privato, sia per raggiungere il luogo di lavoro, che per accedere ai servizi e alle aree commerciali¹²⁶. Aumentano però anche diversi tipi di mobilità e diverse sono le popolazioni che frequentano la città nei diversi orari della giornata: oltre ai pendolari per motivi di lavoro e di studio, crescono i cosiddetti city users che si muovono per fare compere, per svago, per commissioni, ecc...) che a Milano rappresentano circa un terzo degli spostamenti giornalieri¹²⁷.

Oggi il 36% della popolazione vive in aree metropolitane e il 70% in comuni con meno di 60.000 residenti¹²⁸. Negli ultimi anni sembra cambiare il trend e la popolazione delle città, diventate centro attrattivo per il terziario avanzato e l'economia della conoscenza, torna a crescere dopo qualche lustro in cui era diminuita: tra il 2011 e il 2017 la popolazione di Roma è cresciuta del 9.8% e quella di Milano dell'8,9%¹²⁹: si scorgono, dunque, i primi segni di un fenomeno di riurbanizzazione.

I fenomeni appena descritti generano una domanda e un'offerta di mobilità, come quella sintetizzata nella tabella riportata sotto, tra cui si evidenzia una percentuale molto elevata di utilizzo dell'automobile o motociclo, a sfavore delle modalità dolci e del trasporto pubblico, che cresce inversamente rispetto alle dimensioni della città; inoltre, la destinazione degli spostamenti si ripartisce in maniera quasi uguale tra le tre tipologie presenti (lavoro e studio; gestione familiare; tempo libero)¹³⁰.

¹²⁵ Colleoni M., *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, 2019, p. 88

¹²⁶ Colleoni M., *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, 2019, p. 68-80

¹²⁷ Colleoni M., *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, 2019, p. 94

¹²⁸ Giordana Pallone, Area welfare Cgil, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

¹²⁹ Colleoni M., *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, 2019, p. 96; si veda inoltre, su Milano, *Popolazione Milano 2001-2019*

<https://www.tuttitalia.it/lombardia/18-milano/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>; Senesi A., Milano, è boom di nuovi residenti: oltre 500mila persone in dieci anni, *Corriere della Sera Milano*, 17 novembre 2019

https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/19_novembre_17/milano-boom-nuovi-residenti-oltre-500mila-persone-dieci-anni-2f7f442e-0903-11ea-b74a-83e463a73bb9.shtml

¹³⁰ Matteo Colleoni, Professore ordinario all'Università degli Studi di Milano-Bicocca, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

La dimensione urbana della domanda e offerta di mobilità

Indicatori	Città piccole (meno di 50.000 ab.)	Città medie (50.000-250.000 ab.)	Città grandi (più di 250.000 ab.)
Percentuale popolazione mobile	77%	80%	85%
Numero medio di spostamenti p.c	2,6	2,8	2,8
Tempo medio in mobilità p.c	57 minuti	55 minuti	69 minuti
Distanza media percorsa p.c	38,7 km	31,3 km	31,4 km
Spostamenti per lunghezza			
(fino a 5 km)	41,3%	52,3%	56,4%
(da 6 a 20 km)	40,2%	38,2%	35%
(oltre 20 km)	18,6%	9,5%	8,6%
Spostamenti per modalità			
A piedi	12,1%	14,5%	23,6%
Bici	3,6%	5,1%	3,1%
(Totale mobilità attiva)	(15,7%)	(19,6%)	(26,7%)
Automobile o motocicletta	78,5%	73%	54%
Trasporto pubblico	5,9%	7,3%	19,2%
Spostamenti per destinazione (motivo della mobilità)			
Lavoro e studio	36,2%	33,9%	34,1%
Gestione familiare	36,1%	38,1%	35,3%
Tempo libero	27,7%	27,9%	30,6%

Fonte: Matteo Colleoni, Professore ordinario all'Università degli Studi di Milano-Bicocca, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

Fino a qui abbiamo provato a fotografare i fenomeni insediativi e gli spostamenti delle persone per capire quale "forma" hanno le città. Per un'analisi completa e corretta è però necessario scendere nella dimensione sociale: una dimensione che ha una componente non solo numerica, ma anche qualitativa - quali gruppi sociali popolano quali aree, come e dove si spostano - e una componente più fluida, che attiene ai comportamenti, alle abitudini di mobilità e consumo, alla gestione non istituzionale del tempo e dello spazio da parte dei gruppi e degli individui, ai processi di creazione di senso, di identità e di collettività. Da questo punto di vista - che incide sugli altri menzionati sopra - le città sono in continua "metamorfosi"¹³¹: un processo di cui è quasi impossibile riuscire a captare tutti i movimenti. Si possono però provare ad identificare alcuni fenomeni che si stanno consolidando da pochi anni ma che sono in rapida crescita: quello dell'impatto dell'e-commerce sulle città e quello della sharing mobility.

LA RAPIDA CRESCITA
DELL'E-COMMERCE
HA UN IMPATTO
NOTEVOLE SULLE
CITTÀ, PERCHÉ
LE CONGESTIONA
ULTERIORMENTE

Per quanto attiene all'e-commerce, abbiamo visto sopra quanto la logistica dell'ultimo miglio sia un segmento fondamentale della catena del valore: questo è il tratto che connette i magazzini localizzati nelle aree industriali delle periferie delle città (che, come abbiamo visto sopra, si sono moltiplicati¹³²) con i clienti finali che ricevono i pacchi a domicilio (o in punti di raccolta localizzati nelle zone commerciali delle città). La rapida crescita

dell'e-commerce soprattutto B2C ha avuto e sta avendo un impatto notevole sulle città, perché le congestiona ulteriormente, sia in termini di traffico che di inquinamento: il trasporto merci è responsabile del 25% delle emissioni di CO2 legate al trasporto

¹³¹ Elena Battaglini, Responsabile dell'Area di Ricerca Economia Territoriale, Fondazione Di Vittorio, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

¹³² Maurizio Arnone, Responsabile area Urban Mobility & Logistic Systems, Links Foundation, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019

urbano¹³³. Occorre che questo settore sia regolamentato, senza ingessarlo e senza distorcerne gli effetti di maggiore uguaglianza sui consumi, affinché possa essere efficacemente incluso nella programmazione dei tempi e degli spazi delle città: se invece sfugge al disegno urbanistico la sua crescente rilevanza non può che inficiare l'efficacia e l'effettività dello stesso. Proprio la varietà delle possibilità di gestione delle consegne (dalla spedizione a casa, ai centri di raccolta o *smart locker*¹³⁴, a quelle tra diversi negozi) e dei resi (ormai il 43% degli italiani effettua almeno un reso all'anno)¹³⁵ rende difficile la regolamentazione di questi servizi seguendo un approccio di policy classico, ma allo stesso tempo apre maggiori possibilità di flessibilità di governance, anche da basare sui dati in tempo reale. Inoltre, un dato interessante dal punto di vista delle abitudini di consumo è che il 43% dei fattori che spingono i consumatori a scegliere l'e-commerce sono legati ad una maggiore possibilità di scelta e comparazione tra diverse offerte per i consumatori: il 17% è proprio la disponibilità di informazioni, l'11% la review degli altri consumatori, 15% la selezione di prodotti¹³⁶. Questo potrebbe abilitare modalità di consumo più responsabili e la sfida diventa quindi quella di sensibilizzare i consumatori verso la scelta di prodotti che provengano da filiere sostenibili, sia ambientalmente (e questo avviene già, in parte) sia socialmente, in questo modo chiedendo sempre maggiore trasparenza alle imprese rispetto a queste scelte. Anche se non sufficiente, sarebbe questo uno strumento utile anche nelle mani del sindacato per promuovere maggiore qualità del lavoro attraverso la sensibilizzazione dell'opinione pubblica su questo aspetto.

Un altro fenomeno nascente - in alcune città ormai consolidato - è quello della *sharing mobility*, ovvero la mobilità urbana attraverso veicoli condivisi, affittati per solo per i pochi minuti necessari all'utilizzo. Nel 2018 la sharing mobility contava in Italia 5,2 milioni di utenti, con una sostanziosa crescita del +24% rispetto all'anno precedente¹³⁷. Sebbene si tratti di un fenomeno in forte crescita, molti lo leggono ancora come se fosse una questione residuale, sia perché riguarda (ci torneremo) solo le aree centrali delle

¹³³ dati della commissione europea e di ALICE (Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe); citati da Centro CARS, Politecnico di Torino in occasione del Festival della tecnologia 2019

¹³⁴ Faugere L., Montreuil B., Hyperconnected City Logistics: Smart Lockers Terminals & Last Mile Delivery Networks, 3rd International Physical Internet Conference, June 2016
https://www.researchgate.net/publication/308631677_Hyperconnected_City_Logistics_Smart_Lockers_Terminals_Last_Mile_Delivery_Networks

¹³⁵ Maurizio Arnone, Responsabile area Urban Mobility & Logistic Systems, Links Foundation, all'iniziativa "Driver - chi guida il futuro dei trasporti?" organizzata dalla Filt Cgil a Genova il 12 e 13 dicembre 2019; dato Statista 2018

¹³⁶ Pwc, Five forces transforming transport and logistics, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019
<https://www.slideshare.net/VivienCheong1/five-forces-transforming-transport-logistics-pwc-cee-transport-logistics-trend-book-2019>

¹³⁷ Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, 3° Rapporto Nazionale, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, 2019
https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/dlm_uploads/come-sta-la-sharing-mobility_III-Rapporto-SM_13-e-FRONT.pdf

città medio-grandi, sia perché viene considerata una questione per pochi “teco-integrati” o addirittura pericolosa perché andrebbe a ledere il trasporto pubblico classico. Invece, se ben governato e strategicamente sfruttato, questo fenomeno può segnare l’inizio di una rivoluzione copernicana nel campo della mobilità, una rivoluzione che era necessaria da tempo, innescata dalla potenza dell’economia della condivisione e capace di superare alcune storiche carenze del trasporto locale per ridefinire una nuova idea di servizio pubblico e diritto alla mobilità. 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 ad

LA SHARING MOBILITY
PUÒ SEGNARE
L’INIZIO DI
UNA RIVOLUZIONE
COPERNICANA
NEL CAMPO
DELLA MOBILITÀ

SE IL SIMBOLO
DELL’EMANCIPAZIONE
NEL SECOLO SCORSO
ERA PERMETTERE
ANCHE AGLI OPERAI
DI AVERE UN’AUTO
DI PROPRIETÀ,
OGGI LA SFIDA
È PERMETTERE
AD OGNI PERSONA
DI POTER VIVERE
TRANQUILLAMENTE
SENZA POSSEDERE
UN’AUTO
DI PROPRIETÀ

ogni persona di poter vivere tranquillamente senza possedere un’auto di proprietà. E la mobilità condivisa può aiutare a compiere questo cambio di paradigma, entrando in soccorso di un sistema di trasporto pubblico locale in palese difficoltà. Occorre quindi capire esattamente come funzionano i modelli di business delle aziende di sharing.

La sharing economy viene definita come “un insieme esteso e variegato di pratiche e modelli che utilizzano le tecnologie digitali per facilitare la collaborazione tra pari e massimizzare l’uso di risorse latenti”¹³⁸. Il punto centrale è, quindi, la condivisione di asset (beni, tempo, competenze, servizi, strumenti, etc.) in un gruppo di pari¹³⁹: questi asset possono essere di proprietà di un’azienda (come nel caso del modello di sharing mobility più diffuso, che vedremo ora) o delle stesse persone che li mettono in condivisione (come nel caso del car pooling o dei sistemi tipo BlaBlaCar, dove il proprietario del veicolo trasporta altre persone), o anche pubblici. Le caratteristiche principali sono: la logica dell’accesso anziché quella del possesso, la connettività garantita dalle piattaforme, l’utilizzo di risorse sottoutilizzate¹⁴⁰, l’assenza di selezioni a priori di coloro che possono partecipare, l’accesso dei partecipanti a tutte le informazioni disponibili, il decentramento organizzativo¹⁴¹.

La forma di sharing mobility più diffusa prevede che vi sia in una determinata area geografica in cui è possibile utilizzare il servizio, la cd. area operativa (in genere corrispondente al centro di una grande città), un numero di veicoli che gli utenti possono prenotare e attivare attraverso una App per smartphone per il tempo e gli spostamenti necessari, purché, alla fine della corsa, il veicolo venga lasciato all’interno

¹³⁸ Fondazione Unipolis, Dalla Sharing Economy all’Economia Collaborativa: l’impatto e le opportunità per il mondo cooperativo, Bologna, Ottobre 2015, pag 16

¹³⁹ È fondamentale per noi non fare confusione con la gig economy, che si basa su “lavoretti” svolti online o in presenza e non sempre riconosciuti come tali: anche qui la piattaforma intermedia domanda e offerta. L’oggetto dell’intermediazione non è però un oggetto - un’auto o un monopattino - ma il lavoro e dunque rappresenta spesso non un fenomeno di innovazione sociale bensì di sfruttamento. Non ci entriamo adesso, ma anche queste forme sono ben presenti nei nostri settori, in particolare in quello della logistica dell’ultimo miglio e del food delivery

¹⁴⁰ Maiolini R., L’innovazione dei modelli di business nella sharing economy: il caso italiano del car sharing, Sinergie, vol. 36, N. 106, 2018

¹⁴¹ Pais L., Innovare per co-progettare il dopo, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

della stessa area operativa (cioè in città, ma non necessariamente nello stesso posto dove è stato prelevato), cosicché altri utenti possano utilizzarlo. Il costo è direttamente legato all'utilizzo - minuti di utilizzo o km percorsi, anziché la classica tariffa flat dei noleggi. I veicoli che si possono usare con questa forma sono ormai molteplici: furgoni, auto, scooter, biciclette e monopattini.

L'innovazione tecnologica consente di integrare nel servizio la capacità dell'utente di guidare (ma essendo, come vedremo, residuale rispetto ai servizi di linea, comunque impone un ruolo attivo per tempi minori rispetto al veicolo privato usato come unico mezzo da A a B) e la possibilità di effettuare noleggi per brevissimi periodi senza l'intermediazione di personale dedicato¹⁴² (ma non significa che le aziende di sharing non abbiano occupati, sia di carattere impiegatizio per la gestione complessiva del servizio, sia coloro che si occupano di mantenere la flotta in buone condizioni e utilizzabile). I modelli di business possono essere di diverso tipo, infatti i servizi di sharing sono stati lanciati sia da grandi soggetti industriali sia da nuove aziende: tutti, però, sono abilitati dalla disponibilità in open source o come servizi a pagamento di mappe digitali che rappresentano dettagliatamente lo spazio fisico e la diffusione massiccia di smartphone con connessione internet e gps. Tra i vari modelli di business possibili, i servizi di sharing di automobili, in cui i costi di investimento iniziale sono con ogni evidenza più importanti, sono dominati da grandi gruppi - in Italia ENI con il suo Enjoy, e a livello internazionale il gruppo Drive Now di Daimler Benz e BMW. Questi servizi più complessi si basano su partnership che coinvolgono diversi tipi di attori per metterne a frutto gli elementi di complementarietà (ad ulteriore riprova della natura "connettiva" dell'economia di internet): nel caso di Enjoy, la partnership coinvolge oltre ad Eni, anche Trenitalia, Fiat, Vodafone e RDS¹⁴³. I servizi di mobilità leggera con scooter, monopattini e biciclette hanno invece visto un fiorire di nuove imprese, dalla startup romana ZigZag Sharing¹⁴⁴ con i suoi scooter, ai monopattini israeliani di Lime fino alle biciclette cinesi. Ci sono stati anche tentativi di modelli pubblici: il primo servizio di car sharing in Italia è stato lanciato molti anni fa da Roma Capitale, ma l'arretratezza tecnologica e le rigidità nel servizio - come l'obbligo di parcheggiare solo in spazi dedicati - lo hanno reso utile solo per ragioni di business¹⁴⁵ ed entrando così in "competizione" con i servizi tradizionali di linea. Un successo maggiore è stato raccolto dal servizio di condivisione di Biciclette BikeMI del Comune di Milano, con stazioni di parcheggio e raccolta rigide ma fortemente integrate con gli hub della mobilità cittadina, a partire dalla Metropolitana. Insomma, un modello a trazione pubblica è possibile, ma soprattutto è cruciale il ruolo dell'attore pubblico nel

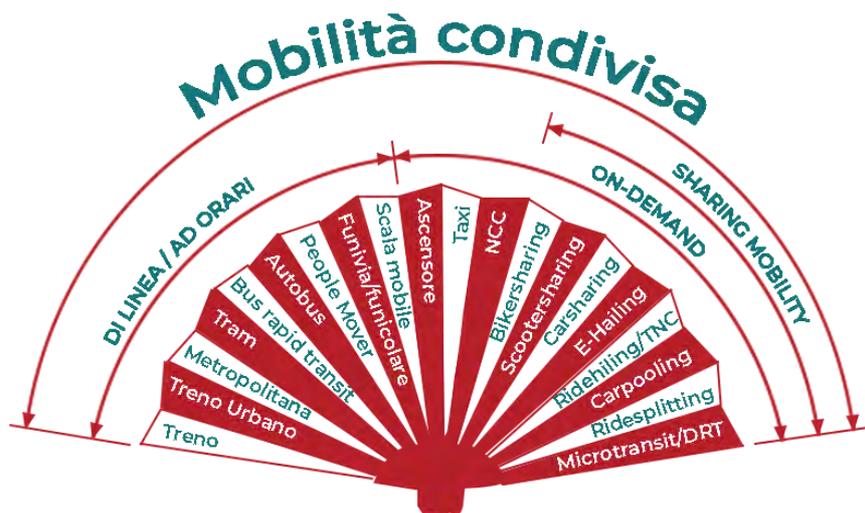
¹⁴² Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, 3° Rapporto Nazionale, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, 2019
https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/dlm_uploads/come-sta-la-sharing-mobility_III-Rapporto-SM_13-e-FRONT.pdf

¹⁴³ Maiolini R., L'innovazione dei modelli di business nella sharing economy: il caso italiano del car sharing, Sinergie, vol. 36, N. 106, 2018

¹⁴⁴ Carnevale Maffè C.A., Ciulli D., Colletti G., G factor. Storie di imprese italiane che crescono con Google, EGEA, 2018, p. 145

¹⁴⁵ Maiolini R., L'innovazione dei modelli di business nella sharing economy: il caso italiano del car sharing, Sinergie, vol. 36, N. 106, 2018

definire il ruolo nella città dei servizi di sharing mobility privati, dalla gestione dei parcheggi a quella delle aree operative: questo ruolo potrebbe essere svolto agevolmente dal momento che tutti i servizi elencati sono lanciati in convenzione con le amministrazioni locali.



Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, 3° Rapporto Nazionale, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, 2019

Negli spostamenti intermodali la sharing mobility può ampliare i servizi del trasporto di linea, che rimangono comunque la colonna portante del sistema per la loro capacità di rispondere ad alti volumi di domanda (molti passeggeri contemporaneamente) sulle tratte più congestionate, ma in maniera non flessibile. Ampliare il ventaglio delle possibilità è però necessario per rispondere ad una domanda di mobilità che è sempre più complessa e diversificata, oltre che per offrire una vera intermodalità efficace anche per raggiungere i servizi di linea e un accesso potenzialmente capillare alla mobilità, permettendo così di competere *davvero* con la libertà offerta dal veicolo privato¹⁴⁶. Infatti, 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 andrebbe 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, nel segno dell'uguaglianza sociale e della libertà di movimento delle

NEGLI SPOSTAMENTI
INTERMODALI
LA SHARING MOBILITY
PUÒ AMPLIARE
I SERVIZI DEL
TRASPORTO DI LINEA,
CHE RIMANGONO
COMUNQUE
LA COLONNA
PORTANTE DEL SISTEMA
AMPLIARE IL VENTAGLIO
PER PERMETTERE
AL TRASPORTO
COLLETTIVO
DI COMPETERE
DAVVERO CON LA
LIBERTÀ OFFERTA
DAL VEICOLO PRIVATO

¹⁴⁶ Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, 3° Rapporto Nazionale, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, 2019

https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/dlm_uploads/come-sta-la-sharing-mobility_III-Rapporto-SM_13-e-FRONT.pdf

persone, deve essere affrontato da una diversa prospettiva.

In sintesi, la sharing economy valorizza un modo di fruizione delle risorse basato sull'accesso temporaneo. Il paradigma della proprietà viene quindi sostituito da quello dell'utilizzo, anche in caso di beni a lunga durata, come le auto, con evidenti benefici ambientali e in termini di uguaglianza. Infatti è così possibile ottimizzare l'utilizzo di beni che non vengono utilizzati in modo continuativo dal proprietario. Per esempio, un'auto resta in media ferma per il 96% del tempo e utilizza l'1% del tempo restante a cercare parcheggio¹⁴⁷, mentre con la sharing mobility è possibile sfruttare la capacità residua rispetto ad un uso esclusivo del veicolo. Inoltre, cresce la percentuale di veicoli elettrici tra quelli in sharing, passando dal 27% del 2017 al 43% del 2018 (+16%): questo è dovuto soprattutto agli scooter elettrici che hanno sestuplicato la flotta in un anno¹⁴⁸. Il principale problema dei servizi di sharing mobility ad oggi è che gli ambiti coperti geograficamente sono ancora ridotti e ricalcano quasi sempre il centro delle città, che è la sola area economicamente sostenibile per aziende private che perseguono prima di tutto il profitto. Dunque, il sistema è ad oggi profondamente diseguale e, preso così com'è, non può essere utilizzato come servizio pubblico. Questo è un punto di primaria importanza perché il trasporto pubblico rappresenta, spesso più dei sussidi a reddito, 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. Allo stesso modo il trasporto pubblico è importante nelle province, dove la popolazione è sempre più anziana e l'auto privata è di fatto l'unico mezzo di trasporto disponibile: qui 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. In questi contesti i modelli di sharing che abbiamo visto non sarebbero possibili perché richiedono un'alta densità della popolazione (non solo per essere sostenibili economicamente ma proprio per poter funzionare, per far sì che le persone possano agevolmente trovare un mezzo nella propria area), tuttavia esistono altri modelli che possono essere applicati in questi contesti, come quello peer-to-peer che consente alle persone di noleggiare la propria auto ad altri utenti nei momenti in cui resta inattiva, con un costo iniziale basso (se non nullo) che rende possibile questo modello anche nelle aree periurbane¹⁴⁹.

Per questo, anche il sistema della sharing mobility, con tutte le sue potenzialità

¹⁴⁷ Barberis P., Chiriatti L., Sharing economy – Un'occasione da condividere, Volta Paper 05, pag. 14

¹⁴⁸ Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, 3° Rapporto Nazionale, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, 2019

https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/dlm_uploads/come-sta-la-sharing-mobility_III-Rapporto-SM_13-e-FRONT.pdf

¹⁴⁹ Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, 3° Rapporto Nazionale, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, 2019

https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/dlm_uploads/come-sta-la-sharing-mobility_III-Rapporto-SM_13-e-FRONT.pdf

dovrebbe entrare nella governance pubblica delle città e dei territori per correggerne gli effetti di aumento delle disuguaglianze: è così che potrebbe rappresentare l'elemento su cui fare leva per risolvere gli atavici problemi che ormai rincorriamo da decenni: l'utilizzo smisurato (nel letterale senso della parola) del mezzo privato e le inefficienze, sovraccarichi e vetustà del trasporto pubblico. Problemi che, come abbiamo accennato, si pongono sul piano ambientale come su quello sociale e di qualità della vita. La governance pubblica per essere efficace potrebbe sfruttare un'altra innovazione in grado di migliorare il servizio. 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 (cosiddette *Mobility as a service*) 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 e permetteranno di rendere il sistema più giusto e più efficiente. Questo è un campo in cui il sistema pubblico (le città o anche le regioni) potrebbe investire, perché si determina l'effetto network che fa sì che per gli utenti sia più conveniente utilizzare la app dove sono presenti più utenti: nel caso della mobilità questo permetterebbe di avere aggiornamenti in tempo reale sulla situazione del traffico e sulla puntualità dei mezzi. Per le istituzioni, parallelamente, consentirebbe di avere i dati aggregati necessari per monitorare e quindi programmare la mobilità nel proprio territorio, sulla base dei flussi effettivi delle persone (torneremo sulla data-driven policy nel cap. 4b, perché questa sarebbe stata davvero utile per prevenire il dilagare dei contagi con il covid-19). Oggi le persone utilizzano soprattutto app private (come Waze o Google Maps) che in alcuni casi hanno portato anche a reinstradare il traffico in maniera non prevista dalla programmazione urbanistica. Tuttavia, è facile vedere che questo effetto è determinato innanzitutto da una discrasia tra la progettazione urbanistica e i risultati effettivi di utilizzo delle strade, a fronte della quale la tecnologia fornisce una soluzione immediata per quanto parziale alle persone che si spostano. Se questo contribuisce, a sistema esistente, a rendere più difficile la progettazione delle città, se questa tecnologia fosse usata più strategicamente potrebbe invece migliorarla molto da un punto di vista qualitativo. 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. Le soluzioni tecniche e tecnologiche possibili sono molte ma devono vivere nella socialità ed essere discusse ed attivate attraverso processi partecipativi con la cittadinanza e con i corpi intermedi, valorizzando anche la contrattazione territoriale. Soprattutto, questo deve essere fatto in ottica capacitante, per garantire accessibilità (geografica e sociale)¹⁵⁰, e di generatività sociale e progettualità che si determina nell'ambito di uno specifico *melieu* territoriale¹⁵¹.

¹⁵⁰ Battaglini E., Responsabilità di impresa e innovazione sociale come sfide al vento della storia, in P. Messina (a cura di). Oltre la responsabilità sociale di impresa. Territori generativi tra innovazione sociale e sostenibilità. Padova, Padova University Press, pp. 65-79

https://www.fondazioneidivittorio.it/sites/default/files/content-attachment/Battaglini_DEFDEFDEF.pdf

¹⁵¹ Battaglini E., La negozialità territoriale sostenibile dell'innovazione. I casi di Milano, Savona, La Spezia, Urbanit, 2/2019 https://www.urbanit.it/wp-content/uploads/2019/12/BP_Battaglini.pdf

capitolo 4 - parte b

L'IMPATTO STRUTTURALE DEL COVID-19 SUI QUATTRO DRIVER

La crisi legata al Covid-19 ha stimolato un diffuso tentativo, portato avanti da più parti, di “non sprecare la crisi”, sia in termini di proposte di policy sia in termini di cultura politica e di pensiero. Proveremo nell’ambito di questo dibattito a fornire il nostro contributo, partendo dall’impianto teorico descritto nel precedente paragrafo. L’analisi dei 4 grandi driver che influenzano lo sviluppo del settore dei trasporti ci aiuta a collocare la riflessione sugli impatti di lungo periodo del coronavirus in una cornice teorica sviluppata prima della crisi stessa e dunque scevra dai (anche comprensibili) sensazionalismi analitici del momento; allo stesso tempo, occorre chiedersi se questa cornice teorica sia ancora valida. La “meta-domanda” di ricerca, di carattere più teorico sarà dunque: il Coronavirus è un driver esso stesso o agisce sui driver che avevamo individuato? In questo secondo caso, li accelera o li depotenzia? Fa emergere altri driver che non avevamo considerato? Quali degli sconvolgimenti portati dal covid sono strutturali e quali transitori? Naturalmente, per gli scopi di questo lavoro, non ci concentreremo su domande di scuola fini a se stesse, ma tenerle in mente è utile per svolgere un’analisi il più corretta possibile, senza cioè farsi travolgere dall’entusiasmo del tutto cambia, ma allo stesso tempo provando ad assumere un approccio propositivo rispetto ai cambiamenti che, a partire dalla situazione che si è generata in seguito al covid-19, possiamo contribuire a stimolare. Occorre, comunque, continuare tenere in mente l’approccio già evidenziato nel paragrafo precedente: se i fenomeni possono *sempre* e in condizioni *normali* svilupparsi in molteplici direzioni per il ruolo che gli attori svolgono e per le differenti variabili di contesto che possono interagire, questo è ancora più vero nella fase attuale di estrema incertezza. Pertanto gli scenari che verranno proposti devono sempre essere letti con cautela e con l’idea che non siano affatto predeterminati nelle dinamiche che vediamo oggi già in atto, anzi sono soggetti a estrema variabilità. Si prova, dunque, ad evidenziare delle tendenze che sembrano emergere, senza la pretesa di poter davvero leggere un futuro ancora nebuloso, ma con la voglia di acquisire gli strumenti per non essere inerti ma anzi attori attivi di questi processi.

ANALIZZIAMO GLI IMPATTI
DI LUNGO PERIODO
DEL CORONAVIRUS
CON LA CORNICE
TEORICA DEI
4 GRANDI
DRIVER

1. Geopolitica e geoeconomia

Abstract

Le relazioni geopolitiche già difficili tra USA e Cina sembrano peggiorare ulteriormente a seguito di questa crisi. Dal punto di vista geoeconomico, uno degli effetti immediati del Covid-19 è stato quello di paralizzare le catene globali del valore a partire dalla chiusura della fabbrica del mondo (la Cina). Le difficoltà di questi mesi sembrano suggerire che la de-globalizzazione sia più facile a dirsi che a farsi, ma il trend politico sembra essere quello della riduzione dell'interdipendenza da altri stati e quindi della regionalizzazione delle filiere e del reshoring, soprattutto nei settori strategici. Questo ha sollevato un nuovo consenso intorno al ruolo dello Stato in economia, che resta comunque un tema conflittuale, e un dibattito intorno alle regole e alla natura dell'Unione Europea.

Nel numero di marzo, Limes ci fornisce una prima risposta, molto esplicita, alla domanda che ci siamo appena posti: *“anziché gemmare una nuova realtà, l'attuale emergenza inciderà sui fenomeni in atto, accelerandoli o stroncandoli. Innescando il movimento di nazioni già sulla soglia di nuova era. [...] Quando il virus avrà stemperato la propria furia, per intervento della medicina o per umana accettazione della sua presenza, la gerarchia delle potenze si svelerà identica. Ma potrebbe essere diversa la distanza degli sfidanti, la postura di alcuni, la percezione di altri”*¹.

Ricostruiamo la vicenda. Come ha sottolineato Limes con la definizione di *virus lag*, il Covid-19 si è propagato geograficamente nel mondo da est verso ovest². Man mano che le potenze venivano investite dalla crisi sanitaria o anche solo da quella economica e sociale, si sono palesati i loro diversi approcci e le rispettive fragilità. Come negli USA, dove il coronavirus ha messo in luce alcune debolezze interne, tra cui l'arretratezza e inadeguatezza del sistema sanitario, i conflitti tra stato federale e stati nazionali e quelli tra politica e stato profondo. Da questo punto di vista la Cina si è mostrata più efficiente perché il PCC è riuscito a mobilitare gli apparati e la strumentazione tecnologica per controllare tutto il territorio, anche se il

LE RELAZIONI GIÀ
DIFFICILI TRA
STATI UNITI E CINA
SEMBRANO
PEGGIORARE
ULTERIORMENTE
A SEGUITO
DI QUESTA CRISI

Dragone, come vedremo, potrebbe nel prossimo futuro trovarsi di fronte a inediti problemi di natura economica. Sul piano geopolitico, le relazioni già difficili tra le due potenze sembrano peggiorare ulteriormente a seguito di questa crisi, come dimostrano gli attacchi incrociati sulle *responsabilità nei confronti dell'origine e della diffusione del virus*³ e l'attivismo

¹ Fabbri D., In viro veritas, in Il mondo virato, Limes 3/2020, p. 39

² Editoriale, L'ora più chiara, in Il mondo virato, Limes 3/2020

³ Prodi R., Antiche e nuove Pestilenze, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020, p. 135

<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR192%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

delle grandi potenze su questo fronte (nonostante la criticità delle situazioni interne) anche attraverso la politica degli aiuti⁴ - e, ora e nei prossimi mesi, sulla corsa al vaccino. Il suolo italiano è stato uno dei principali teatri di questa battaglia, data l'ampiezza della crisi nel nostro Paese e la peculiarità strategica di una grande potenza in declino. Tuttavia, mentre la Cina ha usato l'Italia, come gli altri paesi sulle rotte delle nuove vie della seta, per ripulire la propria immagine dopo la cattiva gestione della fase iniziale della crisi e la Russia ha realizzato una vera e propria missione militare, l'America si è mossa in ritardo ed è stata perciò percepita come assente dall'opinione pubblica⁵. Anche se gli USA non perderanno il posto di prima potenza, questa "falla" geopolitica segnala la necessità di correggere il tiro e iniziare a pensarsi non come *egemoni sul mondo* (come nel modello di globalizzazione neoliberista di cui abbiamo parlato nel paragrafo precedente) ma come capofila di una specifica sfera di influenza da curare maggiormente⁶. Quel che sembra ormai evidente è che il sistema delle istituzioni internazionali - come l'ONU, diventato nel tempo un'importante sede di legittimazione di azioni politiche e militari a livello globale⁷ - stia attraversando una profonda crisi: non solo legata al risorgere del principio e delle esigenze politiche di maggiore e piena sovranità da parte degli stati⁸, ma anche perché le istituzioni internazionali sono risultate nella crisi da covid-19 completamente depotenziate e/o incapaci di rispondere alla crisi tempestivamente e in maniera efficace⁹.

Questo quadro geopolitico ci aiuta ad analizzare la questione geoeconomica dell'integrazione delle filiere globali, che interessa particolarmente il futuro dei trasporti. Come abbiamo osservato nel capitolo 3a, uno degli effetti immediati del Covid-19 è stato quello di paralizzare le catene globali del valore e dunque il commercio globale, a partire dalla chiusura della fabbrica del mondo (la Cina), da cui dipendono molte filiere globali¹⁰. In un secondo momento, quando la Cina si è

⁴ Fabbri D., *In viro veritas*, in *Il mondo virato*, Limes 3/2020, p. 39

⁵ Fabbri D., *L'Italia nel triangolo sino-russo-americano*, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p. 35, in cui sono ricostruite tutte le azioni e gli aiuti delle diverse potenze sul suolo europeo; per quanto riguarda le mosse della Cina si veda anche Cuscito G., *Molto soft power, pochi affari: la Cina in Italia dopo il coronavirus*, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p. 68

⁶ Editoriale, *L'ora più chiara*, in *Il mondo virato*, Limes 3/2020; Schindler S. et al, *Covid-19, China and the future of global development*, *Research in Globalization*, 2020

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590051X20300095>

⁷ Cerreti C., Marcori M., Sellari P., *Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*, Editori Laterza, 2019, p. 58

⁸ Cerreti C., Marcori M., Sellari P., *Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*, Editori Laterza, 2019, p. 59

⁹ Ferrera M., *Dopo l'incertezza: un futuro da ri-costruire*, in *Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale*, Maggio 2020, p. 135

<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR192%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>, p. 80;

Dentico N., *Cronaca di una pandemia annunciata*, in *L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus*, a cura di Angelo Mastrandrea e Duccio Zola, *sbilibri 20* | www.sbilanciamoci.info | aprile 2020, p. 25

¹⁰ Dentico N., *Cronaca di una pandemia annunciata*, in *L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus*, a cura di Angelo Mastrandrea e Duccio Zola, *sbilibri 20* | www.sbilanciamoci.info | aprile 2020, p. 30; si noti che anche dopo la crisi del 2008 l'interconnessione del mondo con la Cina è aumentata, anche se negli ultimi anni si è fatta più selettiva sia per i partner (specialmente quelli più lontani), sia per i settori; inoltre l'interdipendenza diminuisce perché aumenta il mercato interno. Quindi la Cina è produttore e mercato per l'industria occidentale (Maronta F., *Hai detto globalizzazione? Alti costi e incerti effetti del divorzio fra Usa e Cina*, in *Il mondo virato*, Limes 3/2020, p. 111). Infatti l'indice di backward participation che misura quanto le esportazioni dei paesi in esame dipendano dall'importazione di beni intermedi dalla Cina è più che raddoppiato tra il 2005 e il 2015 in tutte le economie occidentali e in particolare in Stati Uniti e Italia (Andrea Coveri, Claudio Cozza e Leopoldo Nascia, *Le catene globali del*

risollevata dalla crisi sanitaria e ha ripreso la produzione, ha comunque trovato un contesto di forte contrazione del commercio globale¹¹ e quindi non è riuscita a recuperare il dinamismo precedente¹²: infatti le supply chain vengono maggiormente impattate soprattutto quando si blocca la parte a valle nella filiera, quindi i centri di distribuzione in Europa e USA, più che la parte a monte, che in questo caso è rappresentata dalla produzione in Cina¹³. Come abbiamo visto nel precedente paragrafo, questa dinamica si colloca in una tendenza verso la contrazione del commercio globale antecedente alla crisi che stiamo vivendo. Si tratta di capire se, al di là degli effetti immediati, le conseguenze di lungo periodo saranno nel segno di un'accelerazione del trend di de-globalizzazione oppure no. Su questo punto il dibattito è più che mai acceso, con gli analisti e la politica divisi (detta un po' brutalmente) tra chi prevede o auspica massicci processi di reshoring e chi pensa che l'interdipendenza economica tra i paesi e nei settori sia troppo profonda per tornare indietro.

Le difficoltà di questi mesi provocate dall'interruzione forzata delle filiere potrebbero in effetti supportare questa tesi¹⁴, perché di colpo è venuto meno l'approvvigionamento di una serie di beni più o meno essenziali. Un minore affidamento dei settori e dei paesi sulle catene globali del valore, inoltre, si scontrerebbe con la complessità delle stesse, dato che ormai queste intrecciano interessi di diversi paesi anche appartenenti a sfere di influenza diverse: si pensi al caso dell'Asia, dove molti paesi essenziali per l'approvvigionamento e per la sfera strategica degli Stati Uniti sono pienamente integrata nelle filiere cinesi¹⁵. Questo significa che anche le strategie di diversificazione, che secondo alcuni potrebbero costituire una via intermedia tra le attuali catene globali del valore e la drastica riduzione del commercio globale permettendo anche di ridurre la dipendenza da un solo paese come la Cina, potrebbero non avere l'effetto di diminuire i rischi legati all'interdipendenza. La de-globalizzazione, dunque, pare più facile a dirsi che a farsi (anche se qualcuno sostiene, da manuale di economia

contagio, in *L'epidemia che ferma il mondo* Economia e società al tempo del coronavirus, a cura di Angelo Mastrandrea e Duccio Zola, *sbilibri* 20 | www.sbilanciamoci.info | aprile 2020, p. 54-60).

¹¹ Nel primo trimestre del 2020 il commercio globale si è ridotto del -3,5% rispetto all'anno precedente (IMF, World Economic Outlook Update, June 2020, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>) e nel secondo trimestre del 2020, il commercio globale delle merci è crollato del -27% rispetto all'anno precedente (Unctad, COVID-19: Shipping data hints to some recovery in global trade, 09 September 2020, <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2466>). Dati più dettagliati sono disponibili nel par. 3a.

¹² Prodi R., *Antiche e nuove Pestilenze*, in *Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale*, Maggio 2020, p. 138-142 <https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR19%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

¹³ Ivanov D., *Predicting the impacts of epidemic outbreaks on global supply chains: A simulation-based analysis on the coronavirus outbreak (COVID-19/SARS-CoV-2) case*, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* Volume 136, April 2020 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1366554520304300>

¹⁴ Prodi R., *Antiche e nuove Pestilenze*, in *Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale*, Maggio 2020, p. 138-142 <https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR19%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

¹⁵ Maronta F., *Hai detto globalizzazione? Alti costi e incerti effetti del divorzio fra Usa e Cina*, in *Il mondo virato*, *Limes* 3/2020, p. 111

neoliberista, che non sia nemmeno auspicabile perché le catene del valore globali sono più efficienti, favoriscono la competitività e lo sfruttamento dei vantaggi comparati¹⁶).

LA DE-GLOBALIZZAZIONE
PARE PIÙ FACILE
A DIRSI CHE A FARSI.
TUTTAVIA, GLI STATI
POTREBBERO VOLER
RIDURRE
GRADUALMENTE
LA DIPENDENZA
DA ALTRI PAESI.
IL PROCESSO DI
RESHORING
È DUNQUE MOLTO
PROBABILE

Tuttavia, la difficoltà di accorciare o interrompere le catene globali del valore (approccio che ricorda un po' il *there is no alternative*) potrebbe non essere un argomento sufficiente affinché questo non accada, perché le strategie degli stati potrebbero andare in direzione opposta, nell'ottica di ridurre gradualmente (e non bruscamente come avvenuto nei mesi scorsi) la dipendenza da altri paesi e rendere le imprese e i sistemi produttivi più preparati rispetto a futuri shock pandemici o di altra natura (ad esempio, ambientali), anche garantendo maggiori scorte di magazzino¹⁷. Questo scenario sembra coerente con il contesto geopolitico di inasprimento

delle relazioni internazionali che abbiamo esaminato sopra, e a maggior ragione se acquisiamo la lente teorica del "capitalismo politico"¹⁸ (esaminata nel paragrafo precedente) per cui l'operato di aziende anche multinazionali è sottoposto alle esigenze di sicurezza del paese di origine¹⁹: questo era già vero prima del covid-19, ma la pandemia ha ulteriormente allargato il perimetro della sicurezza nazionale²⁰.

Il processo di reshoring è dunque molto probabile²¹, soprattutto in alcune filiere strategiche, come quelle dei dispositivi medici di base, prodotti farmaceutici e, soprattutto, dei ventilatori polmonari²², su cui l'eccessiva interdipendenza a livello globale (e soprattutto dalla Cina) ha aperto notevoli problemi di gestione della crisi sanitaria. Questi settori sono dunque risultati emblematici della situazione che stiamo vivendo: se l'interdipendenza dei paesi è forte, e quindi non solo non è possibile farne a meno nel breve periodo ma sarebbe auspicabile una immediata risposta più coordinata alla crisi in atto²³, per il *dopo* i governi potrebbero attuare strategie per

¹⁶ Reichlin L., La crisi un'occasione per ripensare al ruolo dello Stato e Bonino E., Le lezioni politiche della pandemia, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020, <https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR19%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>; Baldwin R., Weder di Mauro B., Economics in the Time of COVID-19, s CEPR Press A VoxEU.org Book, CEPR Press, 06 March 2020 <https://voxeu.org/content/economics-time-covid-19>

¹⁷ Seric A., Winkler D., COVID-19 could spur automation and reverse globalisation – to some extent, 28 April 2020 https://voxeu.org/article/covid-19-could-spur-automation-and-reverse-globalisation-some-extent?utm_source=ALUMNI_17ott2018&utm_campaign=d74cf149cf-EMAIL_CAMPAIGN_2020_04_28_03_49&utm_medium=email&utm_term=0_14181dbf9b-d74cf149cf-233757789; Wright T., Stretching the International Order to Its Breaking Point, april 4, 2020 <https://www.theatlantic.com/ideas/archive/2020/04/pandemic-lasts-18-months-will-change-geopolitics-good/609445/>

¹⁸ Aresu A., Le potenze del capitalismo politico: Stati Uniti e Cina, La nave di Teseo, 2020

¹⁹ Le potenze del capitalismo politico. stati uniti e cina di Alessandro Aresu, intervista su [letture.org](https://www.letture.org) <https://www.letture.org/le-potenze-del-capitalismo-politico-stati-uniti-e-cina-alessandro-aresu>

²⁰ Serri N., Il capitalismo politico e la pandemia: intervista ad alessandro aresu, 20 aprile 2020 <https://fondazioneleonardo-cdm.com/it/news/il-capitalismo-politico-e-la-pandemia-intervista-ad-alessandro-aresu/>

²¹ Gray J., Why this crisis is a turning point in history, 1 APRIL 2020, <https://www.newstatesman.com/international/2020/04/why-crisis-turning-point-history>

²² Aresu A., Geopolitica dei respiratori, in Il mondo virato, Limes 3/2020, p. 255

²³ Bray M., Fino a dove può spingersi il potere politico?, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020, p. 42 <https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR19%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

ridurre l'interdipendenza in settori strategici e ad alta tecnologia²⁴, anche per recuperare il know how esternalizzato dai paesi occidentali²⁵, innescando così una nuova "competizione fra territori" per la ridefinizione delle gerarchie geoeconomiche. Questa spinta potrebbe arrivare anche dalle aziende stesse, anche se probabilmente più su scala regionale che non nazionale²⁶. In ogni caso, la cooperazione tra rivali sembra comunque necessaria in alcune sfere, come quella medica, dal momento che la salute è un bene pubblico globale e la pandemia ha mostrato i costi provocati dall'assenza di regole globali sulla tutela della salute²⁷: questo non significa che sia semplice, anzi potrebbe essere impossibile nell'attuale contesto geopolitico²⁸, soprattutto se si pensa che questi settori sono altamente sensibili da un punto di vista scientifico e tecnologico e gli strumenti adatti a fare questo nel contesto geopolitico attuale non esistono ancora²⁹.

Per concludere, occorre anche capire quali impatti possa avere il covid su quello che viene definito un diverso modello di globalizzazione: quella cinese incentrata sulle nuove vie della seta (di cui abbiamo trattato nel precedente paragrafo). Secondo alcuni anche questo progetto, già di difficile realizzazione per la sua stessa portata, potrebbe essere messo in discussione per le conseguenze del covid: quelle recessive globali che rallenterebbero anche l'export cinese, innanzitutto, ma anche quelle interne alla Cina, dove il mantenimento dei livelli di occupazione con la presente crisi potrebbe comportare il concentramento degli sforzi per la politica economica interna (pena anche una perdita di consenso per il Partito). D'altra parte, nella postura strategica della Cina l'unità del paese e l'espansione dell'economia sono prioritari rispetto all'offensiva sul piano geopolitico. Nonostante la retorica del Dragone che ha rilanciato il progetto aggiungendo la Health silk road, le nuove vie della seta commerciali potrebbero, quindi, aver bisogno di un serio ripensamento³⁰. In realtà, i paesi asiatici e africani, a cui erano diretti gli investimenti, continueranno ad averne bisogno e lo stile della Cina potrebbe essere più adatto a fronteggiare anche questa fase: questo infatti si caratterizza per essere più orientato alla contrattazione bilaterale e alla costruzione

²⁴ Shapiro J.L., La Cina presenta agli Usa il conto della globalizzazione, in *Il mondo virato*, Limes 3/2020, p. 143; Prodi R., *Antiche e nuove Pestilenze*, in Cnel, *Il mondo che verrà*. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020, p. 138-142

<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR192%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

²⁵ Andrea Coveri, Claudio Cozza e Leopoldo Nascia, *Le catene globali del contagio*, in *L'epidemia che ferma il mondo* Economia e società al tempo del coronavirus, a cura di Angelo Mastrandrea e Duccio Zola, sbilibrati 20 | www.sbilanciamoci.info | aprile 2020, p. 54-60

²⁶ Mingardi C., Prina Cerai A. (a cura di), *Il mondo prima e dopo il coronavirus*. Intervista a Paolo Magri, Pandora Rivista, n.2/2020, *Il mondo nel Covid-19*

²⁷ Pianta M., *Le conseguenze economiche del coronavirus*, in *L'epidemia che ferma il mondo* Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 35-36

https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

²⁸ Gray J., *Why this crisis is a turning point in history*, 1 APRIL 2020,

<https://www.newstatesman.com/international/2020/04/why-crisis-turning-point-history>

²⁹ Wright T., *Stretching the International Order to Its Breaking Point*, april 4, 2020

<https://www.theatlantic.com/ideas/archive/2020/04/pandemic-lasts-18-months-will-change-geopolitics-good/609445/>

³⁰ Tonchev P., *The Belt and Road After COVID-19*, April 07, 2020

<https://thediplomat.com/2020/04/the-belt-and-road-after-covid-19/>

diretta di infrastrutture, rispetto allo stile del Club di Parigi (IMF e World Bank) che adotta solitamente politiche globali standard e chiede riforme liberiste³¹. Tuttavia, la Cina non sarà più nella posizione di concedere prestiti a pioggia in maniera quasi indiscriminata, ma dovrà essere più selettiva nelle scelte strategiche dei progetti su cui investire: come conseguenza, la portata geopolitica delle nuove vie della seta potrebbe addirittura accentuarsi rispetto a quella economica³².

1.1. Il ruolo dello Stato

Il tema del reshoring è stato sollevato dagli analisti insieme a quello del ruolo dello Stato in economia e, conseguentemente, al tema dell'Unione Europea. Temi che, vale la pena sottolinearlo, sono tornati all'ordine del giorno anche nel dibattito politico dopo qualche lustro in cui l'uno veniva rimosso sull'onda dell'egemonia neoliberista e l'altro trattato in maniera spesso dogmatica e acritica.

Il tema del ruolo dello Stato in economia sembra tornare centrale per affrontare la crisi del Covid 19. La questione non è nuova, e già la crisi del 2008 aveva reso evidente il ruolo insostituibile delle istituzioni per raddrizzare il ciclo economico, ma con il Covid la dimensione e il consenso intorno a questo intervento sono inediti: persino i principali cantori dell'austerità degli ultimi decenni ora sono in prima linea per chiedere politiche espansive. D'altronde, la particolarità di questa emergenza sta nel suo carattere di crisi sanitaria, sociale e poi economica e - sembra persino banale dirlo - lo Stato è l'unico soggetto in grado di fronteggiare una crisi di tale portata e complessità. Ma il consenso diffuso intorno a questo nuovo interventismo non può mascherare visioni molto diverse sul ruolo dell'attore pubblico, e inizia già a essere evidente la spaccatura tra chi ritiene che le istituzioni debbano affrontare l'emergenza per riportarci alla vecchia normalità, e chi invece ritiene che i decenni di ridimensionamento del ruolo dell'attore pubblico abbiano pesato sulla capacità di gestione del Covid, e che quindi si debba costruire un sistema diverso. La crisi ha in qualche modo rivelato, se ancora ce ne fosse stato bisogno, le fragilità di un sistema in cui la sanità è stata per anni defanziata e il sistema istituzionale che consentiva il necessario controllo dello Stato sull'economia smantellato³³. Potremmo,

PERSINO I PRINCIPALI
CANTORI
DELL'AUSTERITÀ
DEGLI ULTIMI
DECENNI ORA SONO
IN PRIMA LINEA
PER CHIEDERE
UN RUOLO ATTIVO
DELLO STATO
IN ECONOMIA

³¹ Schindler S. et al, Covid-19, China and the future of global development, Research in Globalization, 2020
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590051X20300095>

³² Tonchev P., The Belt and Road After COVID-19, April 07, 2020
<https://thediplomat.com/2020/04/the-belt-and-road-after-covid-19/>

³³ Reichlin L., La crisi un'occasione per ripensare al ruolo dello Stato e Bonino E., Le lezioni politiche della pandemia, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020,
<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR19%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI;>

dunque, essere ad un passaggio storico³⁴, in cui si stabilisce la centralità dello Stato³⁵.

Tuttavia, non basta affermare il ruolo dello stato in economia in tempi di crisi (magari per “salvare” le stesse imprese che poi - magari - distribuiscono dividendi o fanno operazioni di stock buybacks³⁶). D'altronde, è evidente che lo stesso Stato non può fare molto più che da fornitore di liquidità di ultima istanza se - negli anni - è stato impoverito e non ha sviluppato in ottica strategica i suoi apparati, i suoi strumenti e le sue capacità di governance dell'economia³⁷. Occorre quindi, ricostruire della presenza dello Stato nell'economia per permettergli di avere il controllo degli asset necessari a gestire una crisi e, più in generale, le ricadute sociali del modello economico anche in tempi *normali*³⁸. Anche questo, tuttavia, non è sufficiente. Occorre uno Stato che non abbia solo il compito di correggere i fallimenti del mercato, ma anzi che sia proattivo e investa direttamente in “missioni” di interesse generale, come la riconversione dell'economia in senso ecologico, che possano generare innovazioni profonde e radicali³⁹. In questo modo lo Stato è anche in grado di orientare, direttamente o indirettamente, l'economia nel suo complesso, facendo emergere le caratteristiche e gli obiettivi del tessuto produttivo da una visione del bene comune⁴⁰, allo stesso tempo consentendo anche alle imprese

NON BASTA
AFFERMARE IL RUOLO
DELLO STATO IN
ECONOMIA IN TEMPI
DI CRISI. LO STATO
DEVE AVERE IL
CONTROLLO DEGLI
ASSET NECESSARI
ANCHE IN TEMPI
NORMALI ED ESSERE
PROATTIVO PER
ORIENTARE
L'ECONOMIA

³⁴ Secondo Limes nella storia d'Italia ci sono quattro eventi che segnano dei cambi paradigmatici: la nascita del Regno d'Italia (1861-61), la vittoria nella prima guerra mondiale che l'eleva a 4 potenza (1915-18), sconfitta nella seconda guerra mondiale e collocamento nell'impero americano (1943-49), fine della rendita geopolitica della guerra fredda e gli autogol di Maastricht e Tangentopoli (1989-1992). Editoriale, Il quinto paradigma, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p. 35

³⁵ Strazzari F., *Pandemia, conflitti e relazioni internazionali, in L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus*, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 229
https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

³⁶ Lazonik W. et al, *4 Ways to Eradicate the Corporate Disease That is Worsening the Covid-19 Pandemic*, Institute for new economic thinking, mar 23, 2020
<https://www.ineteconomics.org/perspectives/blog/4-ways-to-eradicate-the-corporate-disease-that-is-worsening-the-covid-19-pandemic>

³⁷ Aresu A., *Le potenze del capitalismo politico: Stati Uniti e Cina, La nave di Teseo*, 2020

³⁸ Da notare che le linee guida dell'OCSE sull'intervento dello Stato a seguito della crisi da Covid-19 continuano a sottolineare l'importanza di avere una exit strategy (dello Stato dalle imprese in cui entra con capitali propri) per quando la crisi sarà finita e che lo stesso Stato non deve in alcun modo interferire con la gestione delle aziende (OECD Policy Responses to Coronavirus, *The COVID-19 crisis and state ownership in the economy: Issues and policy considerations*, Updated 25 June 2020,
<https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/the-covid-19-crisis-and-state-ownership-in-the-economy-issues-and-policy-considerations-ce417c46/>

³⁹ Secondo la teoria dello Stato Innovatore di Mazzucato, contrariamente a quanto prescrive la teoria neoliberista, lo Stato può e deve scegliere le innovazioni su cui puntare: questo consente anche l'investimento in innovazioni che abbiano una forte ricaduta sociale e ambientale, che le imprese non intraprenderebbero per soli obiettivi di profitto. Inoltre, lo Stato innovatore è portatore di capitale “paziente”, ovvero di investimenti rischiosi e che porteranno risultati economici solo nel lungo periodo. Oltre alla riduzione degli investimenti pubblici dovuta alle politiche di austerità, assistiamo oggi alla tendenza delle imprese private verso investimenti a breve termine. La somma delle due dinamiche rischia di minare la capacità di innovare nei prossimi decenni. Lo Stato innovatore di Mazzucato non si limita a fornire capitali agli attori privati, ma investe direttamente nei settori che ritiene strategici, assumendosi i tipici rischi d'impresa, ma nello stesso tempo pretendendo di beneficiare in termini di risorse da utilizzare in spesa pubblica quando le innovazioni finanziate funzionano (Mazzucato M., *Lo Stato Innovatore*, Laterza, 2014).

⁴⁰ Lucchese M., Zola D. (a cura di), *In salute, giusta, sostenibile Ripensare l'Italia dopo la pandemia*, Sbilanciamoci!, luglio 2020, p. 13, <https://sbilanciamoci.info/il-nuovo-ebook-di-sbilanciamoci-sullitalia-che-verra/>; Pierleoni M.R., *Il capitalismo dopo il coronavirus: beni pubblici, sostenibilità e ruolo dello Stato*, 31 Maggio 2020,
<https://www.economiaepolitica.it/industria-e-mercati/nuovi-assetti-del-capitale/capitalismo-coronavirus-beni-pubblici-sostenibilita-ruolo-dello-stato/>

medie, alle reti di imprese e ai sistemi territoriali di generare innovazione in quei settori che sono per loro natura più frammentati. Il covid-19 ha evidenziato anche questo aspetto: nell'ambito della "corsa" al vaccino potrebbe ripetersi un meccanismo parassitario del privato verso il pubblico, in cui le aziende fanno profitto su innovazioni sviluppate anche grazie alla ricerca pubblica⁴¹.

Una tale visione del ruolo dello Stato implica l'esistenza di due pilastri su cui poggiarsi: la capacità progettuale su larga scala, interdisciplinare e reticolare⁴², e l'assetto istituzionale. Su questo piano occorre ri-costruire degli strumenti che oggi non abbiamo. Oggi, a causa della normativa europea sugli aiuti di Stato, lo Stato può limitare il proprio golden power alle aziende che rientrano in alcuni settori e attività di rilevanza strategica per proteggerli⁴³ e, prima della crisi, limitatamente a operazioni che coinvolgessero soggetti residenti fuori dall'UE⁴⁴. Lo Stato non dispone di, o non ha fino ad oggi utilizzato, altri strumenti per esercitare la promozione e la tutela dell'industria italiana. Cassa Depositi e Prestiti e Invitalia sono nate con compiti e strumenti diversi e non sono dunque in grado di rispondere a queste sfide - motivo per cui, tra l'altro, lo Stato fa sempre più ricorso a grandi società di consulenza a cui affida la direzione strategica di specifici comparti, invece di sviluppare al suo interno la capacità di farlo⁴⁵. Quello che occorre è, invece, creare i soggetti che possano promuovere una scuola di manager industriali e investire in ricerca e trasferimento tecnologico, come faceva un tempo l'Iri⁴⁶.

Infine, la crisi ha riportato in discussione il tema delle nazionalizzazioni. Fin qui, la nazionalizzazione è stata una sorta di tabù, e in ogni caso un'ipotesi percorribile solo nei momenti di crisi per "salvare" le imprese, dunque, contrariamente all'approccio proposto da Mazzucato, partecipando solo delle perdite e mai dei guadagni delle stesse⁴⁷. Le nazionalizzazioni - e in generale la partecipazione dello Stato nel capitale delle imprese strategiche, invece, possono rappresentare un altro strumento con cui mettere al centro una nuova politica industriale. A maggior ragione nel nostro paese, dove le imprese pubbliche sono ancora oggi, con qualche eccezione, più competitive e innovative di quelle del capitalismo privato nostrano⁴⁸.

⁴¹ Mazzucato M., La tripla crisi del capitalismo, traduzione di Raffaele Danna, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

⁴² Archibugi D., Pennacchi L., Reviglio E., Oltre la crisi progettiamo il futuro, 25/05/2020

https://www.collettiva.it/copertine/economia/2020/05/25/news/oltre_la_crisi_progettiamo_il_futuro-55156/

⁴³ Osservatorio Globalizzazione, Dai campioni nazionali al golden power: le prospettive della tutela del sistema-Paese, intervista a Aresu A., 7 aprile

2020 <http://osservatorioglobalizzazione.it/dossier/coronavirus-sfide-e-scenari/dai-campioni-nazionali-al-golden-power-le-prospettive-della-tutela-del-sistema-paese/>

⁴⁴ Aresu A., L'egemonia dei cinghiali. O si riparte dal centro o non si riparte affatto, in Il vincolo interno, Limes 4/2020, p. 295

⁴⁵ Aresu A., Il paradosso delle privatizzazioni, Pandora Rivista, 11 Aprile 2020,

<https://www.pandorarivista.it/pandora-piu/il-paradosso-delle-privatizzazioni/>

⁴⁶ Aresu A., L'eterno ritorno dell'Iri è la sconfitta di Andreatta, Carli e Draghi,

<https://www.startmag.it/economia/leterno-ritorno-delliri-e-la-sconfitta-di-andreatta-carli-e-draghi/>

⁴⁷ Solty I., L'intervento pubblico non è garanzia di redistribuzione, 27 Marzo 2020

<https://jacobinitalia.it/lintervento-pubblico-non-e-garanzia-di-redistribuzione/>

⁴⁸ Forum Disuguaglianze e Diversità, Missioni strategiche per le imprese pubbliche italiane. Un'opportunità per guidare lo sviluppo del Paese, 1 luglio 2020

<https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/wp-content/uploads/2020/07/rapporto-imprese-pubbliche.x89907.x61577.pdf>

Solo e soltanto ricostruendo gli strumenti descritti è possibile impostare una riflessione su *quali* possano essere le priorità strategiche e sociali. Innanzitutto, è adesso lampante, il sistema sanitario: e non solo perché la tutela della salute può essere sovraordinata ad altri obiettivi economici nella scala delle priorità⁴⁹ e, invece, il sistema è sottofinanziato e non sufficiente per rispondere ai bisogni della popolazione. Ma anche perché può essere visto in ottica strategica: è infatti questo un settore (potenzialmente) ad alta tecnologia in grado di generare sviluppo⁵⁰ e, nel caso del nostro paese, risponderebbe alla domanda sociale che arriva dall'invecchiamento della popolazione. Su questo piano, un nuovo riconoscimento dello Stato aiuterebbe anche a superare il limbo in cui si trova il nostro sistema di welfare, che non riesce a superare la qualificazione di *workfare*, ormai superata sia nella sua efficacia - il maschio lavoratore full-time e a tempo indeterminato su cui era stato disegnato questo sistema è una specie in via di estinzione - sia nella sua impostazione di emancipazione: questo tipo di welfare rischia infatti oggi di stigmatizzare la povertà, la disoccupazione e in generale la precarietà e la diversità delle forme di vita e di lavoro⁵¹. Questo sistema ha mostrato tutti i suoi "buchi" durante questa crisi, in cui molte persone si sono trovate senza reddito e senza i servizi di cui avrebbero avuto bisogno: le istituzioni hanno provato a mettere delle toppe a un sistema di protezione frammentato attraverso altrettanti interventi frammentati, ma è risultato lampante come il sistema sociale abbia bisogno di una profonda ristrutturazione. In altre parole, i primi settori strategici sono proprio quello sanitario e quello sociale. Oltre a questo, il tema della sostenibilità ambientale - che approfondiremo - per cambiare un modello di sviluppo che ha dimostrato di aver stressato i limiti di sopportazione del pianeta.

1.2. L'Unione Europea

Il macro trend verso un ruolo più attivo dello Stato nel promuovere politiche anticicliche si è scontrato - in Italia in particolare - con le regole dell'Unione Europea e i relativi vincoli esterni. Molte delle politiche intraprese per far fronte all'emergenza sono infatti incompatibili con le norme UE su concorrenza e aiuti di Stato, che sono state solo momentaneamente sospese per la gestione immediata della crisi covid-19. Altri interventi sono stati intrapresi solo a seguito di durissimi negoziati, con tempi di implementazione lunghi e volumi molto minori rispetto a quelli mobilitati da altri blocchi regionali. Insomma, la crisi da COVID ha aperto il vaso di pandora delle contraddizioni dell'architettura Europea e fatto riemergere, anche nell'UE, il tema degli

⁴⁹ Pierleoni M.R., Il capitalismo dopo il coronavirus: beni pubblici, sostenibilità e ruolo dello Stato, 31 Maggio 2020, <https://www.economiaepolitica.it/industria-e-mercati/nuovi-assetti-del-capitale/capitalismo-coronavirus-beni-pubblici-sostenibilita-ruolo-dello-stato/>

⁵⁰ Aresu A., Geopolitica dei respiratori, in *Il mondo virato*, Limes 3/2020, p. 255; Pianta M., Le conseguenze economiche del coronavirus, in *L'epidemia che ferma il mondo* Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 37-38

https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

⁵¹ Giuseppe Allegri, *Il reddito di base nell'era digitale*, Fefè, 2018

LA CRISI
DA COVID
HA APERTO
IL VASO
DI PANDORA
DELLE CONTRADDIZIONI
DELL'ARCHITETTURA
EUROPEA

interessi nazionali divergenti. Per l'Italia, sarà fondamentale impostare una riflessione sull'Unione Europea con (anche) l'obiettivo di liberarsi dall'ideologia del vincolo esterno e dalla "pulsione anti-italiana del nostro europeismo"⁵². Invero, questo sta in effetti accadendo: la presente crisi ha finalmente permesso di (o costretto ad) aprire un dibattito serio anche su questo tema. Ripercorriamolo.

L'Italia è stata il primo paese europeo ad essere colpito massicciamente dalla pandemia. E fin da subito sono apparsi i primi scricchiolii nell'edificio - e nella narrazione - del mercato unico: alcuni Paesi, infatti, hanno bloccato l'approvvigionamento dei dispositivi di protezione individuale⁵³, mettendo l'interesse nazionale davanti non solo al principio di solidarietà ma anche - soprattutto - a quello della libera circolazione dei beni, tratto costitutivo dell'UE. Sul versante delle politiche economiche e monetarie, la Bce si è mostrata ancora una volta l'unica vera istituzione federale dell'Unione, in grado di far fronte tempestivamente all'emergenza lanciando un nuovo quantitative easing da 750 miliardi di euro, con acquisti di titoli del settore pubblico e privato. Anche la Commissione Europea ha in tempi rapidi concesso flessibilità sugli aiuti di Stato e sospeso temporaneamente il Patto di Stabilità, ha reso inoltre più flessibile l'utilizzo del Fondo Sociale, del Fondo per lo Sviluppo Regionale e i Fondi Strutturali per tamponare l'emergenza⁵⁴. Insomma, ha allentato i vincoli per permettere agli Stati di intervenire. Ma ben presto è stato evidente che la dimensione della crisi era tale da rendere del tutto insufficiente il mero utilizzo senza vincoli delle risorse esistenti, e che per far fronte alla pandemia sarebbero state necessarie nuove imponenti risorse.

A questo punto sono emerse con forza sia le contraddizioni dell'architettura di governance economica dell'UE, sia soprattutto l'assenza di solidarietà tra gli Stati Membri persino in una fase di estrema emergenza. All'inizio della crisi, le principali posizioni in campo erano tre. (1) La prima era la possibilità di fare debito nazionale con prestiti condizionati: gli interventi necessari a affrontare la crisi devono essere finanziati da ciascun Stato autonomamente, indebitandosi e il supporto delle istituzioni UE arriva attraverso lo strumento dei prestiti agevolati. E' una soluzione coerente con il quadro di governance europeo vigente, in cui si utilizzerebbe il MES, anche se probabilmente a condizionalità alleggerite, il potenziamento delle linee di credito della Banca europea per gli investimenti (BEI) e il nuovo fondo "anti-disoccupazione" SURE. Si tratta di un pacchetto di proposte coerente con l'impostazione proposta da Mario Draghi nel celebre editoriale sul Financial Times⁵⁵. In sostanza, si prende atto

⁵² Editoriale, Il quinto paradigma, in Il vincolo interno, Limes 4/2020, p. 24

⁵³ Dentico N., Cronaca di una pandemia annunciata, in L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 27, https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

⁵⁴ Lucchese M., Pianta M., L'Europa: che cosa fa, che cosa servirebbe, in L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 183, https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

⁵⁵ Draghi M., Draghi: we face a war against coronavirus and must mobilise accordingly, FT, MARCH 25 2020 <https://www.ft.com/content/c6d2de3a-6ec5-11ea-89df-41bea055720b>

dell'importanza della spesa pubblica e quindi della necessità di aumentare il debito da parte degli stati, ma comunque si parla di prestiti che lo Stato dovrà restituire senza garanzie sulle regole del post-emergenza circa le condizionalità⁵⁶ e senza modificare i trattati, dunque tornando alle classiche politiche di *austerità* appena passata la crisi. (2) La seconda soluzione, proposta da chi sosteneva che fosse impossibile per i singoli stati europei fronteggiare questa crisi autonomamente, era quella di socializzare il debito attraverso strumenti come gli Eurobond⁵⁷. I fautori di questa ipotesi - in primis il Governo italiano - hanno in testa un'idea(le) di Europa federale⁵⁸, piuttosto lontana dall'attuale assetto dell'UE e che si è violentemente scontrata con l'indisponibilità dei paesi del centro-nord Europa a percorrere questa direzione. D'altronde, una tale cessione di sovranità in fase di emergenza aprirebbe subito il tema della democrazia europea. (3) La terza posizione in campo, che in realtà nonostante la violenza della crisi in Europa non si è nemmeno mai discussa seriamente, attiene all'opportunità di una politica monetaria espansiva e di monetizzazione diretta del debito pubblico da parte della BCE⁵⁹, stampando moneta per supportare la spesa degli Stati⁶⁰. Questa è la

⁵⁶ Fazi T., La truffa del MES "senza condizionalità", 5 Apr 2020

https://www.lafionda.org/2020/04/05/la-truffa-del-mes-senza-condizionalita/?fbclid=IwAR3iOLXZPm_ggxMZ03fye2hv92puAD-pSH2M4p2j_zQiwv3B-Sjj-ppeRDo

⁵⁷ Quadrio Curzio A., Non serve un Piano Marshall, ma un Piano Delors/Draghi, 26 marzo

https://www.huffingtonpost.it/entry/non-serve-un-piano-marshall-ma-un-piano-delorsdraghi_it_5e7c6005c5b6cb9dc19a99f8?9rl&utm_hp_ref=it-homepage&utm_source=ALUMNI_17ott2018&utm_campaign=7d2739b924-EMAIL_CAMPAIGN_2020_03_25_11_52_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_14181dbf9b-7d2739b924-233757789. "La richiesta di creare degli 'eurobonds', almeno per finanziare la spesa pubblica di emergenza dei paesi europei, equivale a chiedere la creazione di uno strumento di finanziamento della spesa pubblica nell'eurozona nelle stesse condizioni in cui ciò avviene in un 'paese normale' in cui i governi possono finanziare la spesa pubblica emettendo titoli di debito che sono visti dagli operatori finanziari come titoli privi di rischio e non soggetti a speculazione, in quanto in ultima istanza garantiti dalla banca centrale. Tuttavia nell'eurozona il disegno istituzionale prevede che siano i mercati finanziari a prezzare i titoli pubblici e che non spetti alla BCE di stabilizzarne il valore e il tasso d'interesse" (Stirati A., L'Italia, L'Europa e la crisi da coronavirus, 1 Aprile 2020

<https://www.economiaepolitica.it/1-analisi/crisi-da-coronavirus-italia-europa/>).

⁵⁸ Benifei B., Felice E., In che modo il coronavirus segnerà il destino dell'Europa, 4 aprile

<https://www.lastampa.it/esteri/2020/04/04/news/in-che-modo-il-coronavirus-segnera-il-destino-dell-europa-1.38678812>

⁵⁹ "La monetizzazione dei deficit fiscali implica che il finanziamento di questi deficit avvenga con emissione di moneta da non restituire, invece che attraverso l'emissione di debito pubblico da restituire a qualche data futura. Si tratta pertanto essenzialmente di "finanziamento senza debito". Le modalità per effettuare tale forma di finanziamento sono due. Secondo la prima modalità, il "sovrano" (lo stato) stampa moneta quindi il finanziamento avviene con danaro creato dalla banca centrale e trasferito al tesoro dello stato senza obbligo di restituzione. Ovviamente, se il tesoro prendesse a prestito la moneta emessa dalla banca centrale, si genererebbe debito; questo avviene nei casi in cui il finanziamento ha luogo per via di anticipazioni di liquidità dalla banca centrale al tesoro, che quest'ultimo è tenuto a restituire entro certi termini e a certe condizioni. Tuttavia, tali casi non costituiscono vera monetizzazione dei deficit, ma soltanto agevolazioni temporanee delle esigenze di cassa del tesoro. In base alla seconda modalità (indiretta), i deficit fiscali sono monetizzati quando il governo emette obbligazioni sul mercato primario e la banca centrale contestualmente acquista una quantità equivalente di titoli di stato sul mercato secondario (cioè da chi detiene titoli già emessi dallo stato). Affinché questa seconda modalità replichi i medesimi effetti della prima, la banca centrale deve formalmente impegnarsi a i) mantenere in perpetuo i titoli acquistati nel proprio bilancio, ii) rinnovare tutti titoli acquistati che giungono a scadenza, e iii) restituire al governo gli interessi maturati su detti titoli (Turner, 2013). Il mancato rispetto di tali impegni invalida la monetizzazione e ne annulla gli effetti. [...Questo è il caso del QE rinnovato dall'attuale BCE:] il debito acquistato dalla BCE rimane nel calcolo del debito pubblico lordo dell'Italia e ci si aspetterebbe che l'Italia ne onorasse il rimborso allorché la BCE decidesse di rivenderlo sul mercato" (Bossone B., Monetizzazione del debito durante il Covid19: c'è molto da chiarire, 29 Aprile 2020

<https://www.economiaepolitica.it/politiche-economiche/europa-e-mondo/monetizzazione-del-debito-pubblico-covid-19-chiarimenti-significato-signoraggio/>)

⁶⁰ Fassina S., Stampare moneta per ricostruire l'Italia, 5 aprile 2020

[https://www.radioradicale.it/scheda/602595/stampare-moneta-per-ricostruire-litalia-stefano-fassina-dialoga-con-gli-utenti-di; Coronavirus, Prodi: "Ue può far stampare moneta. Rispondere velocemente o caduta sarà così forte che non si potrà contrastare", 6 aprile](https://www.radioradicale.it/scheda/602595/stampare-moneta-per-ricostruire-litalia-stefano-fassina-dialoga-con-gli-utenti-di; Coronavirus, Prodi:)

soluzione adottata dalla Fed negli Usa, ma che in Europa è particolarmente complessa a regole vigenti ed in particolare è contraria allo statuto della BCE, che a differenza della Fed ha come compito istituzionale il contrasto all'inflazione e non la crescita economica.

Alla fine di una lunga trattativa, è stato trovato a fine luglio un accordo quadro sul programma Next Generation EU⁶¹ e il Recovery Fund, un piano da 750 miliardi di euro (circa 390 miliardi di sovvenzioni e 360 miliardi di prestiti). Questo programma, limitato a fronteggiare le conseguenze del covid-19, sarà finanziato emettendo debito comune che verrà ripagato con l'ampliamento del bilancio dell'Unione Europea: in sostanza, oltre ad alcune misure europee di tassazione e dazi, attraverso l'aumento dei trasferimenti degli Stati (che è stato fissato per il 2021-27 all'1,4% del PIL, lo 0,2 in più rispetto al bilancio pluriennale precedente). Il fondo verrà ripartito tra i paesi sulla base della popolazione, la disoccupazione e della perdita di PIL a causa del covid: all'Italia dovrebbero arrivare circa 87 miliardi di sovvenzioni e 120 miliardi di prestiti. Se confrontiamo queste stime con quello della quota che l'Italia dà al bilancio europeo, il nostro paese potrebbe essere un percettore netto per una cifra tra 10 e 30 miliardi (ma le stime sono ancora molto vaghe, anche perché dipenderà dagli sconti concessi ai cd. Paesi Frugali). L'accesso ai fondi si basa sui "piani nazionali per la ripresa e la resilienza" che i paesi devono predisporre sulla base delle raccomandazioni della Commissione Europea per il 2019 (quindi in una situazione pre-covid). Nel caso dell'Italia: ridurre la pressione fiscale sul lavoro spostandola sugli immobili, ridurre il peso delle pensioni di vecchiaia sulla spesa pubblica, ridurre le restrizioni alla concorrenza, più altri interventi - con il fine di ridurre la spesa pubblica primaria netta dello 0,1% nel 2020 (che tuttavia dovrebbe essere sospesa per la sospensione del patto

SE DA UNA PARTE
SI INTRODUCE UN
EMBRIONE DI DEBITO
COMUNE EUROPEO,
QUESTO RESTA LEGATO
A CONDIZIONALITÀ
ANCORA IN LINEA
CON LA TRADIZIONALE
IMPOSTAZIONE
RIGORISTA E
DI COMPRESSIONE
DELLA SPESA PUBBLICA

di stabilità e crescita)⁶². Il piano verrà valutato dalla Commissione Europea, ma la decisione sarà in capo al Consiglio Europeo con maggioranza qualificata (55% dei Paesi pari al 65% della popolazione); inoltre, ciascun paese potrà chiedere di interrompere l'erogazione dei finanziamenti⁶³, il che rende l'attuazione del piano molto complessa, per quanto questo possa avvenire solo in "situazioni eccezionali". Si tratta, dunque, di una mediazione tra le posizioni 1) e 2) che abbiamo ricordato sopra: se da una parte si introduce, per quanto in misura estremamente limitata, un embrione di

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2020/04/06/coronavirus-prodi-ue-puo-far-stampare-moneta-rispondere-velocement-e-o-caduta-sara-cosi-forte-che-non-si-potra-contrastare/5761571/>; Lucchese M., Pianta M., L'Europa: che cosa fa, che cosa servirebbe, in L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 186-88, https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

⁶¹ Carboni N., La partita geopolitica del Consiglio europeo, Treccani, 23 luglio 2020

http://www.treccani.it/magazine/atlante/geopolitica/partita_geopolitica_Consiglio_europeo.html

⁶² per una esaustiva spiegazione del funzionamento del Recovery Fund si veda Surdi G., Dentro il Recovery Fund, 31 luglio 2020 http://www.treccani.it/magazine/atlante/geopolitica/Dentro_recovery_fund.html

⁶³ Bersani M., Recovery Fund: è tutto oro (o tutto loro) quello che luccica?, 23 luglio 2020 <https://www.dinamopress.it/news/recovery-fund-oro-quello-luccica/>

debito comune europeo, questo resta legato a condizionalità ancora in linea con la tradizionale impostazione rigorista e di compressione della spesa pubblica e, pertanto, la soluzione del Recovery Fund rappresenta una mediazione in realtà piuttosto vicina alle posizioni di chi chiedeva debito nazionale e condizionalità.

In conclusione, l'accordo raggiunto in realtà è ancora pieno di punti aperti - dalla ratifica dei singoli Parlamenti nazionali alla reale applicazione di condizionalità, ed è presto per comprenderne la portata. Per ciò che interessa ai fini di questo lavoro, tuttavia, il macro trend è evidente: si è rotto l'equilibrio che per decenni ha retto l'architettura economica dell'UE, ed è ormai evidente che l'Europa, per com'è oggi, non

<p>SE ANDREMO VERSO UN MONDO IN CUI SONO NECESSARIE PIÙ POLITICHE ECONOMICHE E MONETARIE ATTIVE, L'EUROPA FONDATA SUL RIGORE NON PUÒ FUNZIONARE</p>	<p>è in grado di affrontare shock di questo tipo e - allo stesso tempo - limita la possibilità degli stati membri di farlo. Se andremo verso un mondo in cui sono necessarie più politiche economiche e monetarie attive, l'Europa fondata sul rigore non può funzionare, è necessario decidere se questo ruolo spetta all'Unione o se lasciare gli stati agire in autonomia con tutte le leve disponibili agli "stati normali".</p>
---	--

Come è evidente dalla disamina appena svolta, e al di là degli strumenti individuati per la gestione di questa specifica crisi, molti problemi dell'Unione Europea sono strutturali e risiedono nella costruzione dell'euro e delle regole alla base del funzionamento dell'assetto economico europeo. Assetto disegnato sulla base dell'ideologia neoliberista imperante (non solo) all'epoca e per cui la politica monetaria e quella fiscale devono essere tenute separate. In questo modo, come abbiamo visto sopra, le banche centrali (dei paesi e dell'Europa) non possono acquistare i titoli di Stato e, conseguentemente, lo Stato deve venderli sul mercato. Questa è la premessa della contrazione del ruolo dello Stato in economia che si è vista negli ultimi decenni.

L'architettura, inoltre, risente del problema di coordinamento centro-periferia. Oltre al problema del voto unanime, le decisioni prese a livello europeo potrebbero infatti scontrarsi con gli ordinamenti costituzionali dei singoli paesi ed essere dichiarati incostituzionali, come abbiamo visto nel caso della Germania con la sentenza di Karlsruhe che ha dichiarato incostituzionale il programma di acquisto dei debiti di stato da parte della Banca Centrale Europea: sebbene si riferisca al QE di Draghi, questo atto assume una rilevanza politica e sembra quasi un monito (anche verso le aperture della stessa Merkel) verso una maggiore condivisione del debito⁶⁴.

A partire da questa analisi alcuni sostengono che sia necessario superare i limiti strutturali di statuto economico dell'Unione Europea modificando i trattati per superare l'impianto neoliberista e l'imposizione delle politiche di *austerità*. Si tratta della tesi funzionalista secondo cui la convenienza sul piano economico potrebbe permettere di superare le reciproche differenze e diffidenze, portando infine all'approfondimento della solidarietà tra i popoli europei e del legame politico

⁶⁴ Righi S., La sentenza di Karlsruhe tra diritto e politica, Pandora Rivista, 16 Maggio 2020
<https://www.pandorarivista.it/articoli/la-sentenza-di-karlsruhe-tra-diritto-e-politica/>

dell'Unione.

Secondo altri questo non sarebbe sufficiente perché la solidarietà deve precedere le politiche⁶⁵. Infatti, le vicende di questo periodo hanno messo in luce una criticità più profonda nei rapporti tra gli stati europei: l'esistenza di una faglia culturale. I paesi europei sono animati da visioni diverse e a volte contrapposte, per storia e per cultura politica. Differenze che si sono viste anche nei diversi modi di gestire la crisi sanitaria internamente, gli uni attuando la pragmatica ma inquietante strategia del *laissez faire*, gli altri quella del drastico contenimento per salvaguardare la salute ma con forti ricadute sul piano economico e sociale⁶⁶. Allo stesso modo, in campo economico, i paesi mercantilisti vogliono un'Europa leggera e non federale⁶⁷, mentre gli altri stanno cominciando (ma solo dopo aver smantellato per decenni la presenza dello Stato nell'economia) a rivalutare l'importanza dello Stato e, a partire da questo tratto, si dividono politicamente tra chi vorrebbe approfondire l'unione e chi vorrebbe uscirne per recuperare sovranità.

Secondo alcuni questa constatazione ha come conseguenza diretta *"l'impossibilità geopolitica di pensare l'Unione come una comunità di destino"*⁶⁸ e, in ogni caso, di approfondire il legame tra i paesi anche solo in campo fiscale e sociale: non solo per la palese realtà delle volontà dei paesi e dei rapporti di forza tra gli stessi, ma perché questa nostra pretesa significherebbe mancare di rispetto verso gli altri popoli, che dovrebbero sacrificare le proprie visioni del mondo sull'altare di un "ricatto unionista"⁶⁹. Questo vale anche per la Germania, al bivio tra la possibilità di svolgere pienamente il ruolo di egemone dell'area, anche assumendosi la responsabilità di mantenere in salute le altre economie (e allo stesso tempo garantendosi, nel caso dell'Italia, sia un mercato per il proprio export, sia una catena di subfornitura di ottima qualità) e quella di assecondare il sentiment del suo popolo per evitare un revamp nazionalista⁷⁰ (in questo con l'effetto collaterale di mantenere la parte più povera della catena di fornitura metalmeccanica italiana stroncando le punte avanzate e concorrenti⁷¹). Nella partita sul Recovery Fund Merkel si è di nuovo allineata a Francia e Italia, ma quanto questa posizione possa essere mantenuta dipende anche dalla politica interna tedesca e dagli scenari che si determineranno su questo piano dopo

⁶⁵ Florio J., Scacco matto all'Eurozona, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p. 99-110; Petroni F., L'insostenibile leggerezza delle formiche, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p.163-73

⁶⁶ Buffagni R., I due stili strategici di gestione dell'epidemia a confronto, 14 Marzo 2020 (<http://italiaeilmondo.com/2020/03/14/epidemia-coronavirus-due-approcci-strategici-a-confronto-di-roberto-buffagni/>) in Dentico N., Cronaca di una pandemia annunciata, in *L'epidemia che ferma il mondo* Economia e società al tempo del coronavirus, a cura di Angelo Mastrandrea e Duccio Zola, sbilibri 20 | www.sbilanciamoci.info | aprile 2020, p. 30-31 https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf p. 30-31

⁶⁷ Petroni F., Gli europei non sono europei, in *Il mondo virato*, Limes 3/2020, p. 161

⁶⁸ Florio J., Scacco matto all'Eurozona, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p. 99-110

⁶⁹ "un'unione fiscale e politica imposta con il ricatto può solo essere un'unione in cui uno o l'altro dei popoli europei è sottomesso e tenuto prigioniero contro la propria volontà; non già un'unione sostenuta dai vincoli immateriali di amicizia e senso di appartenenza, ma una camicia di forza imposta dalla coercizione finanziaria (e politica). La recente Festa della Liberazione dovrebbe rammentarci che le più feroci guerre della storia moderna sono state combattute in nome del diritto all'autodeterminazione dei popoli" (Florio J., Scacco matto all'Eurozona, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p. 99-110)

⁷⁰ Petroni F., Gli europei non sono europei, in *Il mondo virato*, Limes 3/2020, p. 161; Petroni F., L'insostenibile leggerezza delle formiche, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p.163-73

⁷¹ Fabbri D., L'Italia nel triangolo sino-russo-americano, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p. 43

l'imminente fine del mandato della cancelliera⁷².

Le ultime vicende, soprattutto legate al Recovery fund, contengono dei punti di innovazione, soprattutto per la creazione di debito europeo: mentre secondo qualcuno questo può rappresentare una breccia nel funzionamento dell'Unione Europea e può dunque segnare un cambio di passo⁷³, allo stesso tempo si conferma un'impostazione neoliberista⁷⁴ e si riconosce il rischio che il Recovery Fund possa essere *“uno strumento funzionale a ripristinare le regole di austerità contro l'eccezionalità delle misure d'intervento per la crisi”*⁷⁵. In sostanza, l'emergenza sanitaria potrebbe consolidare le relazioni di potere all'interno dell'Unione Europea, plasmate sulla logica del rapporto debitorio che, come nel caso degli individui, mantiene alcuni stati in una posizione di dipendenza strutturale⁷⁶. E questo dipenderà da variabili politiche, anche interne ai paesi e soprattutto alla Germania. Infatti, secondo alcuni le vicende europee legate alla crisi da covid-19 confermano un'impostazione basata primariamente sugli interessi nazionali⁷⁷, senza nessuna reale disponibilità dei paesi a sacrificare la propria visione dell'economia e del ruolo dell'UE per un *“interesse generale”*⁷⁸: se l'UE sopravviverà senza trasformarsi profondamente, rischia di diventare solo un relitto mentre i centri di potere si sposteranno altrove⁷⁹ dando priorità agli interessi nazionali e creando assi tra paesi a geometria variabile, come nel caso dello *“spostamento di campo”* della Germania sul Recovery Fund⁸⁰.

In questo contesto l'Italia è paradossalmente in una posizione di forza, derivante dal fatto di essere un paese troppo grande e troppo importante per fallire, nel qual caso trascinerrebbe con sé l'intero impianto europeo - per ottenere una condivisione del debito⁸¹, ma anche un cambiamento più strutturale delle regole di funzionamento dell'Unione Europea. Parallelamente, dovremmo (in particolare, dovrebbe farlo la nostra classe dirigente) abbandonare una visione europeista *“ingenua”* basata su una presunta solidarietà (inesistente) tra i popoli europei, per promuovere un'Europa in cui ci sia una *“diversità attiva anziché una pseudo-unificazione passiva, sinonimo di*

⁷² Carboni N., La partita geopolitica del Consiglio europeo, Treccani, 23 luglio 2020

http://www.treccani.it/magazine/atlante/geopolitica/partita_geopolitica_Consiglio_europeo.html

⁷³ Carboni N., La partita geopolitica del Consiglio europeo, Treccani, 23 luglio 2020

http://www.treccani.it/magazine/atlante/geopolitica/partita_geopolitica_Consiglio_europeo.html

⁷⁴ Bersani M., Recovery Fund: è tutto oro (o tutto loro) quello che luccica?, 23 luglio 2020

<https://www.dinamopress.it/news/recovery-fund-oro-quello-luccica/>; Montalbano G., Recovery Fund, l'eccezione e la regola, 24 Luglio 2020 <https://jacobinitalia.it/recovery-fund-leccezione-e-la-regola/>

⁷⁵ Montalbano G., Recovery Fund, l'eccezione e la regola, 24 Luglio 2020

<https://jacobinitalia.it/recovery-fund-leccezione-e-la-regola/>

⁷⁶ Somma A., Dal coronavirus al debito. Come l'emergenza sanitaria consolida le relazioni di potere tra Paesi europei, 24 Aprile 2020

<https://www.economiaepolitica.it/politiche-economiche/europa-e-mondo/debito-coronavirus-italia-unione-europea/>

⁷⁷ Carboni N., La partita geopolitica del Consiglio europeo, Treccani, 23 luglio 2020

http://www.treccani.it/magazine/atlante/geopolitica/partita_geopolitica_Consiglio_europeo.html

⁷⁸ Bersani M., Recovery Fund: è tutto oro (o tutto loro) quello che luccica?, 23 luglio 2020

<https://www.dinamopress.it/news/recovery-fund-oro-quello-luccica/>

⁷⁹ Gray J., Why this crisis is a turning point in history, 1 APRIL 2020,

<https://www.newstatesman.com/international/2020/04/why-crisis-turning-point-history>

⁸⁰ Carboni N., La partita geopolitica del Consiglio europeo, Treccani, 23 luglio 2020

http://www.treccani.it/magazine/atlante/geopolitica/partita_geopolitica_Consiglio_europeo.html

⁸¹ Petroni F., L'insostenibile leggerezza delle formiche, in Il vincolo interno, Limes 4/2020, p.163-73

*disintegrazione, spazio di pace e revocabili intese fra chi è abbastanza intimo e sicuro da potervi scambiare liberamente risorse, idee, esperienze e sì, anche monete di stati sovrani*⁸²: anche chi propone una visione europeista oggi non può farlo se non cogliendo le differenze profonde che esistono⁸³.

2. Innovazione tecnologica e digitalizzazione

Abstract

Per quanto attiene la digitalizzazione, durante il lockdown c'è stato un evidente aumento dell'utilizzo delle tecnologie digitali da parte delle persone, mentre per quanto riguarda le aziende c'è stato un andamento a macchia di leopardo: l'introduzione di forme di digitalizzazione potrebbe non essere strutturale, perché i contesti aziendali non sono sempre preparati, ma questo è il momento di investire per rendere il nostro sistema produttivo all'avanguardia. Si è visto inoltre un aumento esponenziale dell'e-commerce che sembra strutturale e che potrebbe influenzarsi reciprocamente con i fenomeni di reshoring e quelli di automazione. I nuovi modelli di business della logistica digitalmente integrati potrebbero essere ulteriormente accelerati dalla pandemia perché consentono una maggiore visibilità e adattabilità ai cambiamenti. Infine, l'emergenza ha portato in primo piano il tema l'importanza dell'utilizzo dei dati e della tecnologia per le politiche pubbliche.

Un driver che appare assolutamente accelerato durante il periodo di lockdown è quello della digitalizzazione. Prima di questa pandemia l'Italia aveva accumulato un significativo ritardo nell'utilizzo delle tecnologie digitali: infatti, si colloca al 25° posto su 28 Stati dell'UE nell'indice di digitalizzazione⁸⁴. Durante il lockdown molte persone hanno cominciato ad utilizzare o hanno molto intensificato l'utilizzo degli strumenti digitali nella propria socialità, nella scuola e nella formazione e per lavorare da remoto: si è avuto quindi un notevole aumento di pervasività di queste tecnologie, di cui parleremo nel paragrafo sull'innovazione sociale, perché da un punto di vista tecnologico i sistemi che l'hanno reso possibile erano già ampiamente disponibili e consolidati, mentre il fenomeno è molto rilevante da un punto di vista sociale. Sul fronte imprese e lavoro, invece, c'è un andamento a macchia di leopardo, con molte aziende che si sono trovate gioco-forza a inserire procedure o strumenti digitali spesso senza una strategia e in maniera improvvisata: ad esempio, si è passati al lavoro da remoto senza dotare i lavoratori della tecnologia necessaria sia da un punto di vista dell'hardware che del software, ponendo non solo problemi di ergonomia ma persino di sicurezza dei dati e delle informazioni aziendali. Come abbiamo visto nei dati del

⁸² Editoriale, Il quinto paradigma, in Il vincolo interno, Limes 4/2020, p. 28

⁸³ Benifei B., La risposta dell'Unione Europea alla pandemia, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

⁸⁴ oltre che ultima per quanto riguarda l'indicatore "capitale umano" relativo alle competenze digitali di base e superiori e la presenza di specialisti del settore TIC (European Commission, Digital Economy and Society Index (DESI) 2020 Italy, <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/desi>)

ANCHE SE IL LOCKDOWN HA ACCELERATO LA DIFFUSIONE DEGLI STRUMENTI DIGITALI NON È DETTO CHE ABBIAMO RESO LA DIGITALIZZAZIONE UN FENOMENO PIÙ STRUTTURALE NEL NOSTRO PAESE

nostro sondaggio (cap. 3b), molte imprese, in particolare nei settori del trasporto delle persone, hanno ricorso alla digitalizzazione per garantire le misure di sicurezza sanitaria nei luoghi di lavoro o far fronte alla nuova organizzazione del lavoro dovuta al distanziamento sociale. In particolare, si è ricorso alla digitalizzazione del lavoro impiegatizio e al lavoro da remoto. Tuttavia, anche quando si erano raggiunti altri livelli di applicazione nella fase 1, nella fase 2 sembra che le aziende siano tornate sui propri passi rispetto a queste innovazioni.

Dunque, anche se il lockdown ha accelerato la diffusione degli strumenti digitali non è detto che abbia reso la digitalizzazione un fenomeno più strutturale nel nostro paese: proprio il fatto che sia stato un processo forzato e senza l'opportuna preparazione delle persone e dei contesti aziendali ha fatto sì che molte aziende siano già tornate indietro. Tuttavia, la fase 3, quella di ricostruzione del sistema economico (in qualsiasi momento ci sia, anche nell'eventualità di una seconda ondata di contagi), non può vedere il ritorno a quello che eravamo prima, cioè un paese arretrato sotto questo punto di vista, ma deve essere l'occasione per costruire un sistema produttivo all'altezza della contemporaneità. Se nei prossimi mesi il costo del denaro sarà molto basso e il rischio di investimento tendente a zero, con lo Stato che fa da garanzia sui prestiti, sarà per le aziende il momento di investire.

DEVE ESSERE L'OCCASIONE PER INVESTIRE, CONTRATTARE GLI INVESTIMENTI E L'ADOZIONE DI TECNOLOGIE E PROCESSI CHE POSSANO MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL LAVORO

Anche il sindacato deve spingere in questa direzione, chiedendo di poter contrattare gli investimenti e proponendo proattivamente l'adozione di tecnologie e processi che possano migliorare oltre la produttività anche la qualità del lavoro. Il risveglio del consenso intorno ad un maggiore ruolo dello Stato in economia può sicuramente aiutare anche in questo senso, responsabilizzando anche l'attore pubblico verso questo obiettivo.

2.1. Il boom dell'e-commerce

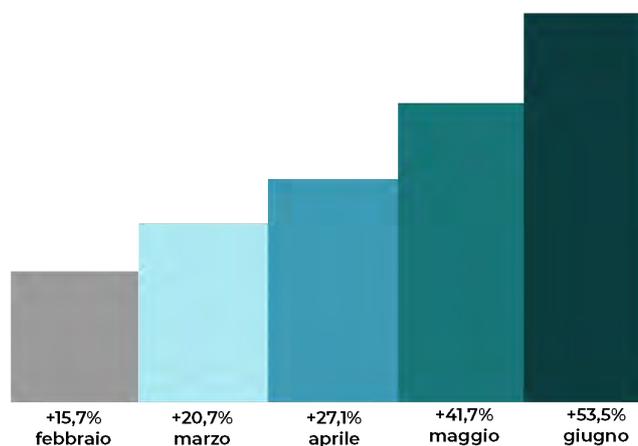
Una dinamica che, invece, appare accelerata strutturalmente dalla pandemia è quella della diffusione dell'e-commerce. All'inizio della crisi, molte aziende e molti consumatori hanno reagito facendo scorte, e questo ha prodotto un aumento dell'acquisto online di alcuni prodotti: nonostante ciò, anche l'e-commerce ha subito gli stessi colli di bottiglia di tutta la *supply chain*, dovuti all'interruzione della produzione in molti paesi, al blocco del trasporto marittimo⁸⁵ e anche degli spedizionieri nazionali o transfrontalieri. Soprattutto nei mesi del lockdown, il boom ha riguardato soprattutto i beni alimentari (+300%) e legati alla pandemia (come quelli farmaceutici o

⁸⁵ WTO, e-commerce, trade and the covid-19 pandemic, 4 May 2020
https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/ecommerce_report_e.pdf

parafarmaceutici) e quelli digitali del settore entertainment e del business/formazione (tv in streaming, servizi di video conference, ecc.. +96%), mentre c'è stata una contrazione per i prodotti non necessari o non reperibili. Infatti, nonostante la rapidissima crescita dell'e-commerce, in Europa, il 65% delle aziende di e-commerce hanno riscontrato una riduzione delle vendite e il 45% collega questo calo a una mancanza di stock (cioè dovute al *just in time*). Solo il 21% delle aziende di e-commerce ha incrementato il proprio fatturato, ma queste hanno fatto fatica a evadere gli ordini che hanno avuto un vero e proprio boom⁸⁶. In ogni caso - come abbiamo visto dai dati Istat riportati nel par. 3a - in Italia l'e-commerce ha continuato a crescere e lo ha fatto con percentuali sempre più significative anche dopo i mesi del lockdown, mostrando quindi un trend sufficientemente chiaro⁸⁷.

E-COMMERCE

Variatione tendenziale nei volumi di e-commerce (Istat)
Nel I semestre del 2020 l'e-commerce cresce del 32,5%



Fonte: Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020
<https://www.istat.it/it/files//2020/08/Nota-mensile-luglio-2020.pdf>

Potrebbe quindi crearsi una nuova normalità nella distribuzione che riguarderà anche l'acquisto online dai negozi locali: anche se oggi solo il 22% dei retailer permette di prenotare la merce online e poi poterla provare e acquistare in negozio, lo spazio di mercato esiste, dal momento che questa modalità per quanto riguarda i negozi di vicinato dei prodotti necessari è cresciuta del 16% nelle prime settimane del lockdown⁸⁸. A fronte del grande boom il problema sarà quello di riuscire a far fronte da un punto di vista logistico alla domanda⁸⁹.

A proposito del driver innovazione occorre ora capire se le dinamiche di tendenziale

⁸⁶ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

⁸⁷ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020
<https://www.istat.it/it/files//2020/08/Nota-mensile-luglio-2020.pdf>

⁸⁸ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

⁸⁹ Casaleggio Associati, E-commerce in Italia 2020 Vendere online ai tempi del Coronavirus, maggio 2020

concentramento del mercato che avevamo ipotizzato del cap. 4a siano ancora in campo. Inoltre è opportuno fare un approfondimento su alcuni “insegnamenti” di questa pandemia per quanto riguarda l’utilizzo delle nuove tecnologie in ambito di policy.

2.2. La tendenza verso la concentrazione del mercato è ancora in atto?

Ciò che potrebbe mettere in discussione le dinamiche descritte nel paragrafo 4a è l’ulteriore spinta verso la de-globalizzazione, con una più forte pressione sulle filiere globali del commercio a favore di una maggiore regionalizzazione dello stesso e di fenomeni di *reshoring*. Innanzitutto, occorre precisare che proprio l’estensione delle alleanze dello shipping globale delle merci ha permesso loro di gestire il brusco calo dovuto alla pandemia riducendo la capacità di carico offerta di circa il 10% nel periodo del lockdown e, in questo modo, sono riuscite addirittura a fare profitto⁹⁰ (anche grazie all’abbassamento del costo del carburante)⁹¹. Tuttavia, la capacità di carico offerta eccedeva la domanda già prima dello scoppio della pandemia: negli ultimi 10 anni la prima è aumentata del 75,6%, mentre la seconda è aumentata del 46,1%⁹². Oggi questo problema si ripropone ancora più pesantemente e, come vedremo, diventa ancora più urgente a fronte delle necessità di sostenibilità ambientale.

Per capire se le dinamiche geoeconomiche possano avere un impatto su questo driver nel lungo periodo e in termini strutturali, scindiamo le due dinamiche che abbiamo individuato nel par. 4a a questo proposito:

- 1) la produzione continua ad esternalizzare la logistica, ma lo fa in maniera più strategica, con *partnership* più strutturate e per ottenere servizi ad alto valore aggiunto
- 2) come conseguenza (e a fronte delle possibilità offerte dalle tecnologie 4.0) il mercato interno degli operatori logistici si concentra per la necessità di fornire una gamma sempre più ampia di servizi e maggiore solidità.

Sul primo punto, nel precedente driver abbiamo visto che almeno in parte la produzione potrebbe essere riportata nei paesi occidentali. L’innovazione potrebbe aiutare a consolidare questa tendenza⁹³ verso l’accorciamento o la regionalizzazione delle filiere perché permette di automatizzare molte lavorazioni che erano state delocalizzate nei lustri precedenti. Se nel corso degli anni ‘90 il basso costo del lavoro è

⁹⁰ Maersk, Strong performance by A.P. Moller - Maersk in Q2 despite COVID-19 impact, 19 August 2020, <https://www.maersk.com/news/articles/2020/08/19/strong-performance-by-ap-moller-maersk-in-q2-despite-covid-19-impact#:~:text=In%20Q2%202020%2C%20A.P>

⁹¹ Bosso P., Le alleanze triplicano i profitti degli armatori, 14 settembre 2020, https://www.informazionimarittime.com/post/le-alleanze-triplicano-i-profitti-degli-armatori?fbclid=IwAR0c9J-ZWctyA7RJ5umtWNIPqzcTz1z1Tq4PH78Uqho2tL_17UVSTeVazT0

⁹² S&P global platts <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/videos/market-movers-americas/091420-market-movers-napt-ha-arbitrage-usgc-diesel>

⁹³ Frattocchi L., Manufacturing reshoring: is it an opportunity for European companies? Evidence from the academic research, The Uni-CLUB MoRe Back-reshoring Research Group, 2013

L'INNOVAZIONE
POTREBBE AIUTARE
A CONSOLIDARE
LA TENDENZA VERSO
L'ACCORCIAMENTO
O LA REGIONALIZZAZIONE
DELLE FILIERE

stato il principale driver delle delocalizzazioni, nei prossimi la tecnologia - aumentando la produttività del lavoro - potrebbe ridurre il costo relativo del lavoro per unità di prodotto, rendendo economicamente sostenibile (e vantaggioso) il *reshoring*. Inoltre, il *reshoring* potrebbe essere facilitato dalla possibilità di gestione da remoto e in maniera digitalmente coordinata tra diversi centri di alcune fasi cruciali della catena del valore, come il design, la progettazione e il marketing⁹⁴. Il fatto che sia tecnologicamente possibile, tuttavia, non implica che questo avvenga. Infatti, questo potrebbe non accadere se fosse più conveniente per le imprese continuare a delocalizzare. Tuttavia, i trend visti a proposito di geoeconomia e *global value chain* potrebbero favorire questo processo anche tecnologico. Potrebbe quindi esserci una relazione circolare di reciproca influenza tra *reshoring* e automazione, ma anche tra *reshoring* e diffusione dell'e-commerce: l'importanza che i consumatori danno alla velocità di arrivo dei pacchi nell'e-commerce può dare un vantaggio competitivo ai sistemi di produzione e distribuzione locali, più rapidi e flessibili di quelli incentrati su catene globali del valore⁹⁵. In ogni caso e verosimilmente, questo processo potrebbe non essere univoco, ma anzi essere associato al tipo di ruolo che un paese svolge all'interno delle GVC, con quali paesi e in quali settori ha relazioni: uno studio, ad esempio, ha individuato che per i paesi che sono specializzati in segmenti innovativi delle *supply chain*, più robotizzazione è associata con un declino più debole nella partecipazione alle GVC, mentre per gli altri paesi la relazione è inversa⁹⁶. Allo stesso tempo, la tecnologia, soprattutto quella predittiva, potrebbe aiutare ad allentare il sistema del *just in time* che ha accentuato le difficoltà nelle filiere merceologiche durante il lockdown per assenza di scorte di magazzino. Pertanto, i modelli di digital freight forwarding potrebbero essere ulteriormente accelerati dalla pandemia perché consentono una maggiore visibilità delle filiere e quindi una migliore e più rapida adattabilità ai cambiamenti imprevisti⁹⁷.

Dunque, rispetto alle domande poste all'inizio di questo paragrafo, i fenomeni di regionalizzazione delle filiere non sembrano impattare su quelli della costruzione di partnership più solide tra il tessuto produttivo e la filiera logistica: infatti, la necessità di queste *partnership* è data dall'accresciuto valore della logistica nella catena del

⁹⁴ Bianchi P., La crisi industriale determinata dal coronavirus e la riorganizzazione delle catene del valore, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

⁹⁵ Mandel M., How Ecommerce Creates Jobs and Reduces Income Inequality, ppi, September 2017 https://www.progressivepolicy.org/wp-content/uploads/2017/09/PPI_ECommerceInequality-final.pdf; inoltre, già ora, uno studio individua che questo fattore è ancora importante anche con l'e-commerce, dal momento che la domanda di prodotti diminuisce all'aumentare della distanza geografica (non solo in chilometri, ma anche in tempo e costi di percorrenza e barriere al commercio) tra produttore e consumatore (Kim J. et al, Cross-Border Electronic Commerce: Distance Effects and Express Delivery in European Union Markets, 12 Jan 2017, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10864415.2016.1234283>).

⁹⁶ Seric A., Winkler D., COVID-19 could spur automation and reverse globalisation - to some extent, 28 April 2020 https://voxeu.org/article/covid-19-could-spur-automation-and-reverse-globalisation-some-extent?utm_source=ALU_MNI_17ott2018&utm_campaign=d74cf149cf-EMAIL_CAMPAIGN_2020_04_28_03_49&utm_medium=email&utm_term=0_14181dbf9b-d74cf149cf-233757789

⁹⁷ Golden P., Supply chain finance: Digital freight forwarding is on the move, July 07, 2020, <https://www.euromoney.com/article/b1md7pwjzjkhp8/supply-chain-finance-digital-freight-forwarding-is-on-the-move>

valore, che si dà anche a livello regionale. Inoltre, anche rispetto alla tendenza verso l'oligopolio, questo fenomeno potrebbe confermarsi anche a livello regionale, anche perché la struttura industriale per farlo già esiste. Amazon è un'azienda americana ma, come abbiamo visto nel par. 4a, ha investito massicciamente per creare la sua rete logistica in Europa e, anche nel caso in cui dovessero rafforzarsi i dazi tra USA ed Europa e il commercio globale dovesse ritirarsi, Amazon sarebbe comunque in grado di operare nel Vecchio continente attraverso la relazione con produttori locali, magazzini localizzati ai bordi delle città medio-grandi e tutta la sua rete logistica. La possibilità che un soggetto nazionale sia in grado di sostituire questo colosso si dà soltanto a fronte di investimenti molto sostanziosi in tutti questi asset.

Un ulteriore punto di incertezza riguarda il futuro di internet, che, come visto nel par. 4a, rappresenta la tecnologia chiave del nuovo paradigma tecnologico. Con i fenomeni geopolitici di de-globalizzazione potrebbe darsi anche una frammentazione di internet e una rottura del principio della *net neutrality*: questo principio, fino ad oggi globalmente (o quasi) condiviso, fa sì che i pacchetti di dati (in cui le informazioni vengono scomposte) che circolano sui cavi della rete internet nazionali o internazionali possano girare senza vincoli sulla rete globale, senza che ci sia un blocco per dati provenienti da un certo punto ad un altro punto della rete. Vi erano già eccezioni a questo principio in alcuni paesi, tra cui la Cina, dove l'accesso ad alcuni siti era bloccato al livello della rete nazionale, ma questo comunque rappresentava un'eccezione: in realtà, in Cina molti altri fattori (tra cui quello culturale e linguistico) hanno determinato lo sviluppo di un diverso ecosistema di internet con siti "nazionali" (ma accessibili da chiunque nel mondo, come WeChat). Ciò che, invece, rappresenta una novità è il bando USA verso le tecnologie cinesi: prima il divieto per Huawei di utilizzare Android come sistema operativo, poi la minaccia di blocco di TikTok negli USA, dove non era mai accaduto un fatto così clamoroso di limitazione della libertà di internet, giustificato da motivi di sicurezza nazionale. Se portato alle estreme conseguenze, un fatto del genere potrebbe rappresentare un cambiamento strutturale (anche se non tecnico, ma tutto politico) di internet, che potrebbe diventare diverso da come lo conosciamo⁹⁸.

2.2. La cultura del dato per le politiche

Un tema che ha dimostrato tutta la sua rilevanza durante questa crisi è stato quello dell'utilizzo delle tecnologie e, soprattutto, dei dati per gestire l'emergenza e per mettere in piedi politiche efficaci. Come la Cgil ha spesso sottolineato, la tecnologia non deve essere vista come un fenomeno "altro" con cui fare i conti rispetto agli effetti che produce, ma può anche essere uno strumento nelle mani di chi fa contrattazione

⁹⁸ Frediani C., Tik Tok, c'è Trump ?, RaiRadio3
<https://www.raiplayradio.it/audio/2020/06/RADIO3--MONDO-becd3b6e-7903-47d0-bcbe-bf06d34d7b93.html>

nel nostro caso e di chi governa o amministra nel caso che ci interessa qui approfondire. Come sottolinea De Biase, *“l’aggiustamento del racconto tecnologico è imminente: non è più autoreferenziale, non è più interno all’ideologia capitalista, si riorienta verso finalità diverse. In un contesto che sfida la tecnologia a rispondere a problemi che stanno fuori dal capitalismo e si collocano nel mondo dei problemi etici, ecologici, sociali, la logica della tecnologia assume la capacità di costruire un racconto autonomo dal neoliberismo”*⁹⁹. Passare *“dalla tecnologia che vende alla tecnologia che serve”*¹⁰⁰ significa proprio questo: utilizzare le possibilità tecnologiche per far fronte a sfide sociali e collettive - e la pandemia ne costituisce un esempio notevole.

SI PUÒ UTILIZZARE
LA TECNOLOGIA
PER FAR FRONTE
A SFIDE SOCIALI
E COLLETTIVE,
E LA PANDEMIA
NE COSTITUISCE
UN ESEMPIO
NOTEVOLE

L’importanza della cultura del dato per le politiche si è dimostrata con il Covi-19 sia in senso negativo che in senso positivo nel nostro paese. In negativo, all’inizio della pandemia nel nostro Paese, quando aver avuto a disposizione dati aggregati per capire i reali movimenti dalle zone di maggior contagio avrebbe permesso maggiori misure precauzionali in altre zone d’Italia dove questi spostamenti si sarebbero concentrati (sia nella fase pre-lockdown, sia per quanto riguarda le scelte compiute dalla fase 1 in poi). Il punto è che questi dati, a livello aggregato esistono - dai dati della mobilità di Google alle aziende dei trasporti come le concessionarie delle autostrade e le ferrovie - ma il decisore pubblico pare non essersi posto il problema di utilizzarli per implementare efficaci politiche: nel frangente a cui ci stiamo riferendo questi dati avrebbero permesso di evitare altri focolai o attuare il lockdown in maniera più circostanziata. Non entriamo qui nel merito di questa scelta, perchè ovviamente le scelte politiche considerano una serie di fattori di complessità, ma una questione di metodo esiste: certamente una maggiore disponibilità di dati sulle reali condizioni del fenomeno non può che essere d’aiuto per decisioni più consapevoli ed efficaci. Oggi esiste la possibilità di migliorare le politiche sulla base di dati aggregati (non individuali) disponibili e questo in alcuni momenti possono essere di cruciale importanza¹⁰¹.

⁹⁹ De Biase L., Studi sul futuro e resilienza, 14/03/2020

<https://blog.debiase.com/2020/03/14/studi-sul-futuro-resilienza/>

¹⁰⁰ Cgil, #IdeaDiffusa L’innovazione al servizio della contrattazione, 2018 <https://youtu.be/S9ts3xs8Hj4>

¹⁰¹ Il dato individuale, che può essere raccolto da grandi piattaforme come da aziende più piccole che fanno app e software, viene fornito dall’utente in maniera volontaria accettando i termini e condizioni della piattaforma. Il fatto che nessuno legga i termini e condizioni delle piattaforme non solo non attenua il principio, ma non è nemmeno del tutto vero perché in alcuni paesi esistono molte associazioni e gruppi di pressione dal basso che svolgono un controllo su queste cose (come fanno le associazioni dei consumatori su altre questioni). Dal punto di vista normativo la stella polare esiste - non vi è un vuoto normativo in Europa - ed è il GDPR. Il dato individuale non può essere in alcun modo fornito a terze parti - oltre al fatto che molte di queste aziende non hanno interesse a trattare i dati individuali in maniera impropria perché questo è il principale strumento attraverso il quale targettizzano la pubblicità (che è la loro attività economica principale). Inoltre, le piattaforme non possono neanche cedere dati individuali allo Stato per nessuna ragione, se non per esplicita richiesta del giudice o della polizia con uno specifico mandato a seguito di un’indagine (per effetto della separazione dei poteri nelle democrazie occidentali). Per quanto riguarda il dato aggregato, invece, almeno nel caso delle piattaforme più grandi (per motivi tecnici), generalmente non è tecnicamente possibile da questi dati risalire al dato individuale, perché il dato individuale viene “sporcolato” cioè reso anonimo al momento della raccolta, secondo un meccanismo di differential privacy: viene cioè immesso un “white noise”, un rumore di fondo che rende non rintracciabile la fonte dei dati (per maggiori informazioni si veda Dimalta D., Differential privacy, estrarre e usare dati personali garantendone la massima riservatezza: come funziona, 18 Set 2019 <https://www.cybersecurity360.it/legal/privacy-dati-personali/differential-privacy-estrarre-e-usare-dati-personali-garantendone-la-massima-riservatezza-come-funziona/>). Questa breve disamina aiuta a razionalizzare alcuni timori diffusi

La dimostrazione “positiva” (nel senso di affermativa) di questo principio si è vista, invece, nella costruzione e implementazione della app Immuni, che è un esempio di utilizzo della tecnologia per far fronte a problemi sociali e per coadiuvare le politiche pubbliche. Infatti, le app di *contact tracing* servono per informare chi è entrato in contatto con un soggetto positivo al Covid e quindi permettergli di prendere le dovute misure di precauzione attraverso la Asl di riferimento. La ratio di queste app è quella di permettere di allentare le misure di lockdown e di sicurezza sanitaria, quindi anche riaprire le attività economiche e sociali, essendo contemporaneamente in grado di prevenire nuovi focolai. La app è stata sviluppata con un sistema decentralizzato¹⁰² che tutela maggiormente della privacy e fa sì che le informazioni sensibili (come le relazioni sociali di un individuo) non siano presenti in un database centrale: in altre parole, la app non può essere usata per altri scopi, se non quelli di una gestione più efficace della pandemia quando si trova in una fase non acuta.

Il funzionamento della app Immuni dimostra come non ci sia necessariamente correlazione tra utilizzo dei dati a scopi di policy e lesione della privacy, perché questo dipende dall’architettura tecnica che viene adottata. Su questo il controllo informato e competente da parte della società civile è estremamente importante. Ciò che invece è

OGGI ESISTE
LA POSSIBILITÀ
DI MIGLIORARE
LE POLITICHE
SULLA BASE DI DATI
AGGREGATI
DISPONIBILI,
ANCHE PER LA
NORMALE GESTIONE
DEL SISTEMA
DEI TRASPORTI

deleterio è il rifiuto di questi sistemi e il sollevamento della psicosi collettiva intorno ad essi: nel caso della app Immuni questo ha frenato, per il momento, la diffusione della app e quindi ha inficiato il suo funzionamento reale, la sua utilità e, di conseguenza, la riuscita di una politica innovativa e ben progettata. Questo ci interessa, anche come sistema dei trasporti, per due ragioni: una più immediata, perché il funzionamento di questa tecnologia e la conoscenza dei meccanismi tecnici che sono alla sua base consentirebbe maggiore tranquillità nell’utilizzo

relativi alla privacy: un problema che esiste, ma che può essere affrontato non generando psicosi collettive ma monitorando concretamente le diverse piattaforme come molte associazioni fanno in altri paesi.

¹⁰² La app, che è stata sviluppata da Bending Spoon per il governo italiano, si basa sulla tecnologia bluetooth, che si utilizza normalmente per “accoppiare” dispositivi diversi. Con il bluetooth, quando gli smartphone di due persone che hanno scaricato la app sono vicini, si scambiano un beacon (un dato) e lo trattengono per un numero di giorni necessario (14 giorni). L’alternativa sarebbe il gps, che è però decisamente più invasivo in termini di privacy: infatti con il bluetooth non si rileva dove è una persona ma solo se è entrata in contatto ravvicinato e per un certo lasso di tempo (15 minuti) con un’altra persona. L’architettura che è stata adottata per la costruzione della app è un sistema decentralizzato: quando una persona viene trovata positiva al Covid, il sistema centrale prende il suo identificativo - cioè un codice alfanumerico che cambia in continuazione - e lo invia a tutti i telefoni che hanno installato la app. E’ all’interno di ogni singolo telefono che si stabilisce se il proprietario è entrato in contatto con il malato e si produce una notifica per l’utente che lo avvisa dell’avvenuto contatto con un contagiato (ma senza rivelarne mai l’identità). A differenza dei modelli centralizzati - in cui in un server centrale si accumulano i dati di tutti gli individui entrati in contatto con un ammalato, e quindi dati relativi alle reti sociali, nel sistema adottato in Italia ci sono precisi confini “tecnici” che non permettono un uso distorto dei dati, perché questa informazione non esiste a livello centrale e, dunque, non può essere utilizzata né dai governi né dalle piattaforme né dai proprietari dei server. In questo caso, il sistema centrale conosce solo chi è positivo al Covid, grazie ai dati detenuti dal sistema sanitario. Per altre informazioni si veda Pezzali R., Le app di tracciamento spiegate con un fumetto. Perché servono e perché sono sicure, 11/04/2020 <https://www.dday.it/redazione/34936/le-app-di-tracciamento-spiegate-con-un-fumetto-perche-servono-e-perche-sono-sicure>; Saetta B., Pandemia, app e tecnologia: un test per le democrazie, 16 Aprile 2020 https://www.valigiablu.it/coronavirus-tecnologia-democrazia/?fbclid=IwAR2x3jNWqRvd4zvYmPbQRFnBF_uGTgFR07tNn-yQg2rD4CEEJW72qWQ70Bo; Frediani C., [Guerre di Rete] Contact Tracing: scontri e domande, 19 aprile 2020 <https://guerredirete.substack.com/p/ guerre-di-rete-contact-tracing-scontri>; https://www.wired.it/internet/web/2020/04/18/coronavirus-contact-tracing-europa/?refresh_ce=

degli spazi pubblici e dei mezzi di trasporto collettivi. E una più strutturale che attiene alla normale gestione del sistema dei trasporti, rispetto a cui la cultura del dato - e l'utilizzo appropriato dei dati aggregati - potrebbe permettere al sistema di fare il salto di qualità auspicato nel par. 4a a proposito di innovazione sociale, diventando più efficace, efficiente e, soprattutto, equo: solo così sarà possibile attuare una vera intermodalità e depotenziare sostanzialmente il massiccio utilizzo del mezzo privato.

3. Sostenibilità ambientale

Abstract

L'emergenza della pandemia sembra aver cancellato dal dibattito pubblico il tema della sostenibilità ambientale, che invece resta centrale, anche per le interazioni che esistono tra questi due fenomeni. Anche se l'impatto ambientale della chiusura di molte attività è stato con ogni probabilità positivo durante il lockdown, potrebbe generarsi un rimbalzo al momento della ripartenza: questo, insieme ai nefasti effetti sul piano della sostenibilità ambientale, suggerisce anche che la limitazione delle attività non fa necessariamente bene allo sviluppo sostenibile, e, quindi, quanto sia importante definire un modello di sostenibilità compatibile con la crescita. Questo è il momento per progettare un diverso modello di sviluppo.

Uno dei grandi driver dei trasporti è quello della sostenibilità ambientale, tema che in un primo momento l'emergenza covid-19 sembrava aver cancellato dal dibattito pubblico: dopo essere stato il primo obiettivo di tutte le agende, è apparso che l'opera di sensibilizzazione delle istituzioni e delle persone si fosse sgretolata sotto il peso di una crisi apparentemente diversa, tanto che il tema è sparito dal dibattito pubblico per un po' di tempo. Nel campo del centro-sinistra tradizionale e laburista è per qualche settimana apparsa vana tutta la fatica culturale fatta negli ultimi anni per conciliare le esigenze di sostenibilità ambientale con i temi dello sviluppo economico e dell'occupazione. Anche la percezione delle persone rispetto alle priorità tra gli obiettivi ONU per lo sviluppo sostenibile è cambiata: se ai primi due posti restano ancora "acqua pulita e sanità" e "azioni per il clima" quelli seguenti diventano "no fame", "no povertà" e "occupazione e crescita economica", che scavalcano altre priorità legate all'ambiente¹⁰³. Ci pare quindi opportuno contribuire a rafforzare, dalla prospettiva di un settore altamente inquinante come quello dei trasporti, quelle voci che non solo hanno provato a riportare il tema della sostenibilità al primo punto dell'agenda per il dopo-covid ma che hanno sottolineato le numerose interdipendenze tra questi due temi.

Quest'ultimo è un terreno scivoloso, in generale perché le affermazioni in campo

¹⁰³ rilevazione Eumetra MR, riportata da Asvis, Politiche per fronteggiare la crisi da Covid-19 e realizzare l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

scientifico hanno bisogno di tempo per essere dimostrate, e in questa sede in particolare perché non abbiamo competenze scientifiche che ci permettano di valutare autonomamente questi temi. Possiamo però riportare alcune ipotesi avanzate da autorevoli istituzioni e ong. La ricerca, ancora in fase sperimentale e non avanzata al punto da fornire certezze scientificamente consolidate, si sta concentrando su diverse ipotesi di interazione e/o nessi di causalità tra la nascita e diffusione del Covid-19 e le tematiche legate alla (in)sostenibilità ambientale. Le ipotesi meno consolidate ma comunque sotto analisi sono legate alla qualità dell'aria: infatti il particolato atmosferico è, in generale, un *carrier*, cioè un *"vettore di trasporto e diffusione per molti contaminanti chimici e biologici, inclusi i virus"*¹⁰⁴. Non è ancora chiaro se questo sia stato un fattore determinante nel caso del Covid-19, ma *"la concentrazione di polveri sottili potrebbe essere considerata un possibile indicatore o 'marker' indiretto della virulenza dell'epidemia da Covid-19"*¹⁰⁵.

Ma le relazioni tra diffusione di nuovi virus e cambiamento climatico potrebbero essere molte altre, legate al cambiamento o alla distruzione degli ecosistemi: tra queste,

LA DIFFUSIONE DI NUOVI VIRUS E IL CAMBIAMENTO CLIMATICO POTREBBERO ESSERE LEGATI ATTRAVERSO IL CAMBIAMENTO E LA DISTRUZIONE DEGLI ECOSISTEMI	vengono evidenziati dal WWF <i>"l'aumento dei siti di riproduzione dei vettori delle malattie; la diffusione amplificata degli ospiti serbatoio; la perdita di specie predatrici; i cambiamenti genetici indotti dall'uomo di vettori di malattie o agenti patogeni (come la resistenza delle zanzare ai pesticidi o la comparsa di batteri resistenti agli antibiotici)"</i> ¹⁰⁶ ; il depotenziarsi dell'effetto diluizione ¹⁰⁷ e l'amplificarsi dell'effetto coevoluzione ¹⁰⁸ . Questi fenomeni faciliterebbero il passaggio di patogeni tra le specie (il cosiddetto salto di specie), e quindi anche
---	---

¹⁰⁴ Donati A., La pessima aria che alimenta il coronavirus, in *L'epidemia che ferma il mondo* Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 131-134
https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf, che riporta i risultati di un Position Paper pubblicato dalla Società Italiana di Medicina Ambientale (SIMA) redatto in collaborazione con le Università di Bari e di Bologna

¹⁰⁵ Donati A., La pessima aria che alimenta il coronavirus, in *L'epidemia che ferma il mondo* Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 131-134
https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf, che riporta i risultati di un Position Paper pubblicato dalla Società Italiana di Medicina Ambientale (SIMA) redatto in collaborazione con le Università di Bari e di Bologna

¹⁰⁶ WWF, *Pandemie, l'effetto boomerang della distruzione degli ecosistemi. Tutelare la salute umana conservando la biodiversità*, marzo 2020

https://wwf.it.awsassets.panda.org/downloads/pandemie_e_distruzione_degli_ecosistemi.pdf

¹⁰⁷ "La ricchezza e l'abbondanza di specie (due componenti importanti della biodiversità) possono contrastare la diffusione di malattie in diversi modi. L'effetto "diluizione" descrive come in un ecosistema con una ricca comunità di potenziali ospiti (animali in cui un virus o un altro organismo si possono riprodurre), un agente patogeno ha una minore probabilità di trovare un ospite in cui possa facilmente moltiplicarsi (highly-competent host) e da cui possa diffondersi utilizzando un altro animale vettore. In uno scenario ricco di animali diversi è più facile che l'organismo patogeno capiti su una specie non adatta che funzionerà da "trappola ecologica" per l'organismo patogeno o per il suo vettore. [...] In condizioni di bassa biodiversità tendono a prevalere poche specie abbondanti, che divengono quindi più esposte a contrarre e diffondere le infezioni" (WWF, *Pandemie, l'effetto boomerang della distruzione degli ecosistemi. Tutelare la salute umana conservando la biodiversità*, marzo 2020)

https://wwf.it.awsassets.panda.org/downloads/pandemie_e_distruzione_degli_ecosistemi.pdf

¹⁰⁸ secondo alcune recenti ricerche pare che "quando distruggiamo gli habitat, i frammenti di foresta rimanenti agiscono come isole, dove i microbi e gli animali che li ospitano subiscono una rapida diversificazione, aumentando in questo modo la probabilità che uno o più di questi microbi possano riuscire a infettare l'uomo, diffondendosi e creando epidemie" (WWF, *Pandemie, l'effetto boomerang della distruzione degli ecosistemi. Tutelare la salute umana conservando la biodiversità*, marzo 2020)

https://wwf.it.awsassets.panda.org/downloads/pandemie_e_distruzione_degli_ecosistemi.pdf

dagli animali all'uomo, come nel caso del covid-19 che è appunto una zoonosi¹⁰⁹. Come anticipato, questi sono sentieri di ricerca aperti e pertanto bisogna tenere a mente che è pericoloso costruire nessi causa-effetto senza evidenze scientifiche certe e comprovate. Di più: per gli scopi del nostro lavoro, questa non dovrebbe nemmeno essere la nostra preoccupazione principale. I fenomeni appena accennati fanno riferimento a cambiamenti dell'ecosistema e quindi devono essere interpretati non tanto in senso lineare come fattori che hanno provocato la nascita o la diffusione nello specifico del Covid-19 (non avremmo gli elementi per affermarlo), ma piuttosto in senso circolare, in ottica di sistema: così non possiamo escludere lo stato dell'ambiente dalle concause o dai fenomeni di contesto in cui il covid si è sviluppato e diffuso. Questo è consistente con l'approccio One Health¹¹⁰, oggi appoggiato da tutte le principali istituzioni dell'ONU, dalla Commissione Europea e da molte università, centri di ricerca e ong, che offre una visione olistica di tutte le parti dell'eco-sistema, "LE CRISI SONO SEMPRE ENDOGENE AL SISTEMA" sottolineandone l'interdipendenza¹¹¹. Questo significa che "le crisi sono sempre endogene al sistema. La catastrofe che stiamo vivendo non è intenzionale, ma non è nemmeno naturale. Così come un capitalismo all'apice del suo estrattivismo l'ha prodotta, un nuovo sistema di regole e comportamenti sociali condivisi, di modelli di produzione più sostenibili, la possono prevenire e arginare"¹¹². In questo, i trasporti giocano un ruolo fondamentale: primo, per il fatto evidente, ma non sufficiente, per cui la globalizzazione, con la profonda e frequente connessione di persone e merci, ha sicuramente contribuito ad una più rapida diffusione del virus su scala planetaria. Secondo, e più importante, perché il massiccio aumento del trasporto globale di merci per via marittima negli ultimi lustri, come abbiamo visto nel par. 4a, è di per sé uno dei principali fattori di inquinamento: un solido argomento in più a favore di chi auspica il *reshoring* delle produzioni e l'accorciamento delle *global value chain*, come visto nella parte su geoeconomia - considerando, comunque, che sono soprattutto i paesi occidentali a "servirsi" di questo inquinamento perché rappresentano ancora i principali mercati finali dei beni di consumo¹¹³.

¹⁰⁹ Coveri A., Cozza C., Nascia L. Le catene globali del contagio, L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 57

https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf; "I cambiamenti di uso del suolo e la distruzione di habitat naturali sono considerati responsabili di almeno la metà delle zoonosi emergenti" (Keesing et al., 2010. Impacts of biodiversity on the emergence and transmission of infectious diseases. Nature, 468, 647-665, in WWF, Pandemie, l'effetto boomerang della distruzione degli ecosistemi. Tutelare la salute umana conservando la biodiversità, marzo 2020

https://wwf.it/asset/panda.org/downloads/pandemie_e_distruzione_degli_ecosistemi.pdf

¹¹⁰ Ferrera M., Dopo l'incertezza: un futuro da ri-costruire, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020,

<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR192%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

¹¹¹ WWF, Pandemie, l'effetto boomerang della distruzione degli ecosistemi. Tutelare la salute umana conservando la biodiversità, marzo 2020

https://wwf.it/asset/panda.org/downloads/pandemie_e_distruzione_degli_ecosistemi.pdf

¹¹² Brera G., Il coraggio di immaginare un mondo diverso, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020, p. 56

<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR192%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>,

¹¹³ Prodi R., Antiche e nuove pestilenze, in L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 141

Un ultimo aspetto da evidenziare per quanto riguarda i trasporti è quello forse più evidente: nei mesi di lockdown si sono fermati soprattutto i settori legati al trasporto delle persone, ma anche in parte quelli del trasporto delle merci. Se il periodo di tempo è stato troppo breve (sic!) per avere evidenze scientifiche solide sugli effetti ambientali del lockdown, si stima che il biossido di azoto (NO₂), uno degli inquinanti dell'aria che risponde più rapidamente alle variazioni delle emissioni, sia calato di circa il 50% in Pianura Padana in questo periodo¹¹⁴. Inoltre, c'è stata una diminuzione dei consumi energetici complessiva (anche se l'intensità di questi consumi è peggiorata perché sono rimaste attive le industrie più energivore¹¹⁵). Tuttavia, anche se l'impatto ambientale è stato con ogni probabilità positivo durante il lockdown, potrebbe generarsi un rimbalzo al momento della ripartenza, anche perché molte misure di prevenzione si sono basate sull'utilizzo di prodotti di plastica monouso, dai guanti alle mascherine alle confezioni monodose: a Wuhan tra gennaio e marzo si sono prodotti 6 volte i rifiuti sanitari dei periodi precedenti e il consumo di plastiche monouso negli USA è aumentato del 250-300%¹¹⁶. Il rischio è che l'utilizzo di questi prodotti possa prolungarsi anche dopo la pandemia perché le norme sono state allentate dagli stati e potrebbe essere complicato (per inerzia o per pressioni lobbistiche) riattivarle; c'è inoltre un tema di abitudini e di sensibilizzazione delle persone¹¹⁷. Questa breve disamina dimostra che la limitazione delle attività non fa bene allo sviluppo sostenibile, e, quindi, quanto sia importante definire un modello di sostenibilità compatibile con la crescita¹¹⁸; tanto più che, se adottiamo una visione olistica di sviluppo sostenibile che comprenda anche le variabili economiche e sociali, i temporanei miglioramenti ambientali dovuti alla fase di lockdown non solo non sono necessariamente strutturali, ma sicuramente non compensano assolutamente il drastico peggioramento che potremmo vedere sugli altri fronti¹¹⁹.

Quindi, la soluzione non è fermarsi, ma nemmeno eliminare il tema dalle nostre priorità: anzi, l'analisi conferma la centralità e l'urgenza del tema della sostenibilità ambientale, che, come ricordato nel par. 4a, deve essere volto in opportunità, e non solo visto come una limitazione. Questa crisi deve, quindi, finalmente spingerci a

https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf; si rimanda inoltre ai ragionamenti svolti nel par. 4a

¹¹⁴ Prodi R., Antiche e nuove pestilenze, in L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 135-6

https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf - si veda anche qui Ispra, Pianura Padana, biossido di azoto (NO₂) graduale riduzione della concentrazione nelle ultime settimane, <https://www.isprambiente.gov.it/it/news/pianura-padana-biossido-di-azoto-no2-graduale-riduzione-della-concentrazione-nelle-ultime-settimane>

¹¹⁵ Avis, Politiche per fronteggiare la crisi da Covid-19 e realizzare l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

<https://avis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/RapportoASviSCovidAgenda2030.pdf>

¹¹⁶ Romano A., Pandemia e inquinamento, "Siamo a un bivio: oceani con più plastica che pesci o un modello sostenibile di vita e lavoro per un futuro più sano, equo e vivibile per tutti", ValigiaBlu, 16 Luglio 2020, <https://www.valigiaabu.it/plastica-covid-inquinamento/>

¹¹⁷ Romano A., Pandemia e inquinamento, "Siamo a un bivio: oceani con più plastica che pesci o un modello sostenibile di vita e lavoro per un futuro più sano, equo e vivibile per tutti", ValigiaBlu, 16 Luglio 2020, <https://www.valigiaabu.it/plastica-covid-inquinamento/>

¹¹⁸ Avis, Politiche per fronteggiare la crisi da Covid-19 e realizzare l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

<https://avis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/RapportoASviSCovidAgenda2030.pdf>

¹¹⁹ Bottos G. (a cura di), La sostenibilità nella crisi del Covid-19. Intervista a Enrico Giovannini, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

prendere la questione seriamente¹²⁰, facendo il possibile per riconvertire le produzioni e i settori - nel caso dei trasporti i mezzi, le reti, i processi. E poi, come è negli scopi anche di questo lavoro, capire quali comportamenti, abitudini, stili di vita possono essere messi in discussione perché insostenibili per il pianeta: il tema del lavoro da remoto e dell'aumentare delle riunioni a distanza, ad esempio, andrà letto anche con le lenti di questo driver¹²¹. Non significa che non dobbiamo più spostarci: significa eliminare gli spostamenti inutili, nella giusta misura e senza doversi forzosamente isolare come è capitato durante il lockdown, ma soprattutto farlo senza il ricorso massiccio al mezzo privato. Occorre infine tenere a mente che i miglioramenti ambientali che ci sono stati in questo periodo sono dovuti ad una situazione di emergenza e non a decisioni di carattere strutturale¹²². Questi cambiamenti di abitudini sociali (e produttive) devono essere messi in campo o resi subito strutturali, approfittando del momento in cui si deve riprogettare la riapertura completa delle attività a pieno regime (che sia ora, o eventualmente dopo un altro periodo di lockdown) non semplicemente per tornare alla "normalità" ma per fare un passo in avanti anche in questo senso. In questo modo, siamo tutti responsabilizzati e il tema della sostenibilità ambientale non resta appannaggio solo di bei convegni e carte d'intenti.

4. Cambiamenti demografici, sociali e insediativi e Innovazione sociale

Abstract

La cronaca degli effetti sociali della pandemia - dal lockdown alle progressive riaperture, dalla stagione estiva alla ripartenza di settembre - testimonia una vicenda che ha sconvolto molto profondamente diversi aspetti della vita delle persone, della loro socialità e anche dei meccanismi di creazione di senso e di identità. Approfondiamo qui alcuni dei fenomeni più rilevanti: la crescita delle disuguaglianze, che con il loro sovrapporsi portano alla riproduzione di strutture "di classe"; il fenomeno variegato e ormai massivo del lavoro da remoto, con tutte le sue implicazioni sul senso del lavoro e sulla sua relazione con la vita privata; il fenomeno del south working e di quella che in alcuni giorni è apparsa come una possibile

¹²⁰ Bray M., Fino a dove può spingersi il potere politico?, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020, p. 40
<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR192%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

¹²¹ Donati A., La pessima aria che alimenta il coronavirus, in L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 135-6
https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf, che riporta i risultati di un Position Paper pubblicato dalla Società Italiana di Medicina Ambientale (SIMA) redatto in collaborazione con le Università di Bari e di Bologna

¹²² Asvis, Politiche per fronteggiare la crisi da Covid-19 e realizzare l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile
<https://asvis.it/public/asvis2/files/Pubblicazioni/RapportoASviSCovidAgenda2030.pdf>

~~rivincita della provincia, la possibilità di ridisegnare le città, che si sono messe a nudo in tutte le loro fragilità durante questi mesi. La necessità, insomma, di un'accelerazione del driver innovazione sociale, per curare problemi strutturali dei nostri luoghi, rimandati per troppo tempo.~~

Quello dell'innovazione sociale è forse il driver più complesso da analizzare in una prospettiva post-covid. Sia perché è per sua natura un driver che acquisisce il suo dinamismo dal basso, sia perché il covid-19 ha rappresentato prima di tutto e più di tutto un cambiamento così profondo nella vita e nella socialità delle persone da non poter non lasciare il segno. Si pensi, ma non ci entriamo, al tema della scuola e a cosa può significare per un bambino o una bambina l'assenza di quella socialità per alcuni, cruciali, mesi dell'infanzia. Allo stesso modo, nella vita degli adulti molti aspetti sono in costante mutamento ed è molto difficile trarne un fotogramma. Il Covid-19 è stata una vicenda apocalittica, nel senso del termine ricordato da Magatti, cioè quello di una vicenda che ha permesso una maggiore riflessività¹²³. La prospettiva dell'innovazione sociale ci consente di tracciare le interrelazioni tra i fenomeni più rilevanti che la crisi ha sollevato a livello umano e sociale e collocarli nello spazio delle città e dei territori. Utilizzeremo proprio i luoghi come chiave di lettura di questo paragrafo, provando a ricostruire cosa è successo alle persone negli spazi, che il covid-19 ha reso ancora più evidente essere una dimensione determinante della socialità e del sociale ma anche delle operazioni di costruzione di senso e di identità dei singoli¹²⁴.

Proviamo a ricostruire cosa è successo, prima di approfondire i temi più significativi in questa sede. L'8 marzo 2020 e con i decreti che si sono susseguiti nel periodo successivo, tutte le persone si sono trovate con il divieto di muoversi: non si poteva andare in un'altra regione, non si poteva andare a scuola, non si poteva continuare a fare molte attività che prima erano normali e scontate nella nostra vita. Si poteva uscire solo per motivi strettamente necessari o, nel caso di molte persone, per andare a lavorare. Troppo poco si è soffermato il governo e il dibattito pubblico sui risvolti psicologici e sociali di questa, seppure secondo molti necessaria, condizione. Ci siamo, giustamente, autoincensati: il popolo italiano si è dimostrato complessivamente, e inaspettatamente secondo i luoghi comuni, disciplinato. Bisogna chiedersi cosa sia stato a provocare questo atteggiamento: certamente, la paura, ma molte persone hanno anche sperimentato un diverso modo di vivere e lavorare a casa (ne parleremo dopo), eliminando le molte ore di spostamenti per pendolarismo, con le attività del tempo libero tagliate o riadattate allo spazio domestico, e con molto tempo "vuoto"¹²⁵. Alcuni hanno vissuto in maniera traumatica la troppa solitudine o la costrizione in spazi domestici troppo angusti (non solo per le dimensioni degli stessi, ma anche per la

¹²³ Bottos G. (a cura di), Libertà e generatività per il "dopo". Intervista a Mauro Magatti, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

¹²⁴ Ambrosino A. (a cura di), La prospettiva inversa. Intervista ad Antonio De Rossi, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

¹²⁵ Visentin C., Accelerazione sociale e pandemia: sulla teoria di Hartmut Rosa, Pandora Rivista, 14 luglio 2020

compagnia forzata h24), oltre che le condizioni economiche precarie. A questo proposito si è fatto molta ironia sui runner e sui divorzi, ma poco si è fatto per i rischi psico-fisici dell'isolamento o per i fenomeni di violenza domestica.

Nel periodo del lockdown le città e i territori hanno cambiato forma: il crogiuolo di linee - gli spostamenti - che connettevano le persone con molti luoghi e con molte altre persone è evaporato, lasciando solo quelle che portano ai luoghi di lavoro e poi di nuovo riconnettono solo con i conviventi. Nascevano, però, nuove linee virtuali, con le persone che iniziavano a sperimentare o aumentavano molto altre forme di socialità, mediate dagli strumenti digitali ma non per questo finte. Anzi, in molti casi questo ha consentito di riallacciare o rinsaldare legami che nella "vita normale" non venivano curati. Il virtuale è reale. In questo contesto, il fenomeno macchietistico ma forse significativo - anche se poi morto lì - dei canti dai balconi alle 18.00, una nuova socialità posticcia che si è diffusa in realtà anche questa grazie alle reti virtuali. Ne ha beneficiato anche una parte del settore dell'intrattenimento e della cultura, soprattutto legato alle grandi piattaforme di streaming, mentre il resto del settore è stato investito da una crisi pesante, che alcune sperimentazioni innovative di passaggio verso l'online e la crescente consapevolezza dell'importanza del settore nella vita delle persone non hanno risparmiato¹²⁶.

Il 4 maggio, e progressivamente per step nelle settimane successive, molte attività sono state riaperte e molte persone sono tornate a lavorare: lo hanno fatto attraverso i mezzi di trasporto, le reti (strade, ferrovie..) e gli hub (stazioni, aeroporti...), anche questi *luoghi*, che improvvisamente hanno iniziato ad essere vissuti in maniera completamente differente - quando possibile evitandoli per la paura del contagio. Sono stati "liberati" anche i movimenti dentro alcune regioni per svolgere attività fisica, e di colpo abbiamo apprezzato la possibilità di poter fare una passeggiata. Poi, tra le regioni e chi è rimasto in *smart working* e/o era fuori sede ne ha approfittato per tornare a lavorare nei propri luoghi, generando il fenomeno del *south working* e del ritorno nelle zone periferiche.

Dopo un periodo di riaperture e ritrovate libertà per step, è arrivata l'estate: le limitazioni sono rimaste veramente poche, indossare le mascherine negli spazi chiusi, mantenere la distanza fisica di sicurezza e qualche accorgimento per locali, esercizi, luoghi di lavoro e in generale spazi pubblici. Tutte misure che possono essere rispettate senza troppo sforzo: eppure questa ritrovata libertà è stata "assalita" dalle persone che finalmente avrebbero potuto tornare a vivere l'estate. Al di là dei comportamenti patologici perché palesemente irrispettosi delle norme di sanitarie vigenti e delle preoccupazioni testimoniate dai numerosi appelli delle istituzioni, questo fenomeno è psicologicamente e socialmente molto significativo: esso infatti testimonia un bisogno, quello della socialità fisica e della "riconquista" degli spazi, a cui le persone hanno fatto caso in seguito a un periodo di privazione e forzata clausura. Un fenomeno che chi organizza o vorrebbe organizzare le persone collettivamente non può ignorare.

Siamo arrivati a settembre: con la ripartenza di molte attività economiche dopo le ferie,

¹²⁶ Callari Galli M. (a cura di), I sommersi e i salvati, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

l'imminente riapertura delle scuole lasciata sostanzialmente all'autonomia scolastica e i casi di contagio per covid-19 di nuovo in crescita. Si pone per i trasporti un tema di riorganizzazione del servizio che deve essere incluso in una regia pubblica rispetto agli orari delle attività economiche, delle scuole e dei servizi nelle città e nei territori: una sfida complessa, ma speriamo utile per superare anche problemi strutturali e

LA DESTRUTTURAZIONE
DELLA VITA COLLETTIVA
E INDIVIDUALE DI QUESTI
MESI PUÒ CREARE ESITI OPPOSTI:
PUÒ PERMETTERCI DI AFFRONTARE
ALCUNI NODI STRUTTURALI O PUÒ
GENERARE, NEL TENTATIVO
DI TORNARE ALLA "NORMALITÀ",
UN MONDO PIÙ INGIUSTO

pre-esistenti. Anche perché la destrutturazione della vita collettiva e individuale di questi mesi può creare esiti opposti: può permetterci di affrontare alcuni nodi strutturali che sono venuti al pettine con la pandemia, o può generare, nel tentativo di tornare alla "normalità", un mondo più ingiusto, con più rabbia e più disuguaglianze¹²⁷.

4.1. Le disuguaglianze

Il tema sociale prioritario è, dunque, quello delle disuguaglianze, senza cui non è possibile interpretare correttamente tutti gli altri fenomeni di cui parleremo in seguito. L'Italia già prima della crisi presentava una situazione critica sia per quanto riguarda i livelli di povertà assoluta - in leggero miglioramento solo nel 2019, che adesso verrà vanificato dalla presente crisi - sia per le persone a rischio di povertà - il 26% della popolazione italiana - che ora rischiano di cadere effettivamente in questo stato¹²⁸.

Innanzitutto occorre vedere come le disuguaglianze abbiano impattato sul rischio contagio di diverse fasce della popolazione. Il virus, ovviamente, non è di per sé selettivo rispetto ai livelli di reddito, anche perché non era possibile acquistare sul mercato strumenti per raggiungere l'immunità. Tuttavia, i ricchi sono comunque i più protetti per le migliori condizioni di salute di partenza e la minore incidenza di malattie croniche pregresse¹²⁹ e, parallelamente, le persone più a rischio sono quelle che si trovano in una condizione tale per cui è molto difficile mantenere le distanze (come i rifugiati nei centri di accoglienza, i carcerati, coloro che vivono in strutture pubbliche come le RSA)¹³⁰. Proprio per questo, l'universalità del servizio sanitario nazionale pubblico e l'uguaglianza di accesso ad esso sono fondamentali¹³¹.

¹²⁷ Bottos G. (a cura di), Libertà e generatività per il "dopo". Intervista a Mauro Magatti, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

¹²⁸ Bottos G. (a cura di), La sostenibilità nella crisi del Covid-19. Intervista a Enrico Giovannini, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19; Saraceno C., Disuguaglianza e povertà in epoca Covid-19, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

¹²⁹ Franzini M., La pandemia non è uguale per tutti. COVID19 e disuguaglianze
<https://www.eticaeconomia.it/la-pandemia-non-e-uguale-per-tutti-covid19-e-disuguaglianze/>

¹³⁰ Forum Disuguaglianze Diversità, Come Covid-19 sta mettendo a nudo le disuguaglianze, 8 aprile 2020
<https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/come-covid-19-sta-mettendo-a-nudo-le-disuguaglianze/>

¹³¹ Pianta M., Le conseguenze economiche del coronavirus, in L'epidemia che ferma il mondo Economia e società al tempo del coronavirus, Sbilanciamoci!, aprile 2020, p. 40
https://sbilanciamoci.info/wp-content/uploads/2020/04/20_L_epidemia_che_ferma_il_mondo.pdf

Per quanto riguarda la relazione inversa, cioè l'impatto del covid-19 sulle disuguaglianze, vi è un concreto rischio che queste si possano ulteriormente acuire: in un sondaggio di Eurofund di aprile emerge che in Italia la propria situazione finanziaria era peggiorata rispetto a 3 mesi prima per circa il 45% dei rispondenti, mentre più del 40% dichiarava che sarebbe peggiorata nei tre mesi successivi¹³². Gli effetti economici della pandemia investono maggiormente chi ha meno ammortizzatori finanziari o meno capacità di prendere i soldi in prestito¹³³; inoltre, potrebbe incidere sull'occupazione di fasce già svantaggiate su questo piano, come le donne, sulle quali ricadono maggiori compiti di cura, e su altri aspetti della povertà, come quello legato alla povertà educativa e alla didattica a distanza¹³⁴.

Un tema che si è sollevato con la pandemia è quello della relazione tra disuguaglianze e lavoro da remoto: da una parte, alcuni studi hanno evidenziato il fatto che i lavoratori a più basso reddito sono generalmente occupati in settori dove è meno possibile ricorrere al lavoro da casa, e questo accentua ulteriormente le disuguaglianze riproducendo una struttura di classe esistente¹³⁵ (come si vede nell'immagine sotto)¹³⁶.

LA POSSIBILITÀ
O MENO DI LAVORARE
IN SMART WORKING
HA CREATO UNA
NUOVA LINEA
DI DISUGUAGLIANZA

Tuttavia, sarebbe opportuno anche adottare un approccio più complesso che includa e metta in relazione diverse forme di disuguaglianza: la possibilità o meno di lavorare in *smart working* ha creato una nuova linea di disuguaglianza, tra chi doveva tornare sul luogo di lavoro e chi poteva lavorare da remoto, rispetto alle possibilità legate alla sicurezza sanitaria. Tuttavia, se escludiamo il (molto importante) rischio sanitario per chi doveva recarsi a lavoro, non è affatto detto che chi lavorava da casa fossero i lavoratori ad alta qualifica o ad alto reddito, perché queste distinzioni non sono completamente sovrapponibili con i dati mostrati¹³⁷: questo aspetto è molto importante per la nostra analisi perché sottolinea ancora una volta quanto vi sia una diversità di situazioni dove la dimensione di classe esiste ma non è necessariamente corrispondente alla categoria lavorativa o, nel caso del lockdown, alla possibilità o meno di lavorare da casa. Peraltro, in questo caso entra in gioco anche una linea di disuguaglianza legata alla condizione familiare e abitativa. Torneremo tra poco sul tema del lavoro da remoto.

¹³² Eurofund, Living, working and COVID-19,

<https://www.eurofound.europa.eu/publications/report/2020/living-working-and-covid-19-first-findings-april-2020>

¹³³ Forum Disuguaglianze Diversità, Come Covid-19 sta mettendo a nudo le disuguaglianze, 8 aprile 2020

<https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/come-covid-19-sta-mettendo-a-nudo-le-disuguaglianze/>

¹³⁴ Franzini M., La pandemia non è uguale per tutti. COVID19 e disuguaglianze

<https://www.eticaeconomia.it/la-pandemia-non-e-uguale-per-tutti-covid19-e-disuguaglianze/>

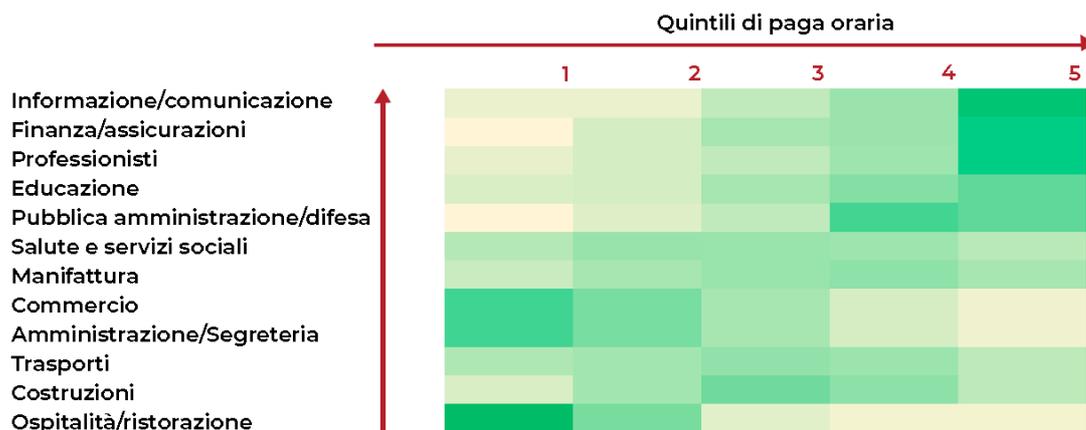
¹³⁵ Callari Galli M. (a cura di), I sommersi e i salvati, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

¹³⁶ Brusseich M. et al, Teleworking is Not Working for the Poor, the Young, and the Women, July7, 2020

<https://blogs.imf.org/2020/07/07/teleworking-is-not-working-for-the-poor-the-young-and-the-women/>

¹³⁷ Graeber D., Bullshit jobs, Garzanti, 2018

SETTORI PER LIVELLO DI POSSIBILITÀ DI LAVORO DA REMOTO



Brusseich M. et al, Teleworking is Not Working for the Poor, the Young, and the Women, July 7, 2020¹³⁸

Negli ultimi decenni, le fasi di recessione economica sono sempre state pagate più duramente dalle fasce più deboli della popolazione, e la ripresa è stata più rapida per quelle più agiate. In assenza di politiche economiche radicalmente diverse rispetto a quelle tradizionali, e a fronte di una recessione ben più profonda delle precedenti, l'effetto sull'aumento delle disuguaglianze rischia di essere esplosivo. Tanto più che le

politiche monetarie espansive e i tassi quasi zero sul debito pubblico stanno canalizzando il risparmio privato verso i mercati azionari, gonfiando i portafogli di chi ha rendite di questo tipo. Siamo seduti su una bomba ad orologeria, con il rischio di trovarci a fine crisi con una società radicalmente trasformata - in peggio - nella struttura della disuguaglianza.

A questo proposito è importante sottolineare un fenomeno che si è evidenziato anche durante questa crisi. La componente sociale di gran lunga più rilevante - certamente più dei canti dai balconi - è stata quella del neo-mutualismo¹³⁹: il terzo settore e le associazioni di volontariato, che si sono mobilitate per fronteggiare le situazioni di improvvisa o acuita povertà, se non anche di solitudine delle persone. Un'infrastruttura sociale importante che lo Stato non deve lasciare sola e che allo stesso tempo deve essere valorizzata, perché ha dimostrato una capacità di mobilitazione sul territorio senza la quale le conseguenze sociali sarebbero state ben peggiori. Occorre un approccio olistico di co-progettazione, co-sperimentazione e co-design, che faccia leva sulla collaborazione delle istituzioni con i soggetti che promuovono innovazione dal basso e creatività sociale partendo da una conoscenza approfondita del territorio¹⁴⁰.

¹³⁸ sull'asse verticale i settori per livello di possibilità di lavoro da remoto, dalla più alta alla più bassa; sull'asse orizzontale i quintili di paga oraria; i colori indicano maggiore o minore concentrazione di lavoratori per la combinazione delle due variabili

(<https://blogs.imf.org/2020/07/07/teleworking-is-not-working-for-the-poor-the-young-and-the-women/>)

¹³⁹ Venturi P., Neo-mutualismo e nuove "convergenze", per una normalità trasformata, Pandora Rivista, 24 Aprile 2020

<https://www.pandorarivista.it/articoli/neo-mutualismo-e-nuove-convergenze-per-una-normalita-trasformata/>
¹⁴⁰ Florian C., L'innovazione sociale ai tempi della pandemia. Intervista a Marco Zappalorto, Pandora Rivista, 13 Maggio 2020 <https://www.pandorarivista.it/articoli/innovazione-sociale-intervista-a-marco-zappalorto/>

4.2. Lo smart working (o, meglio, il lavoro da remoto)

Tra i paesi ad alto reddito, la proporzione di lavoratori che possono lavorare in smart working è il 27%¹⁴¹. In Europa, mentre prima della pandemia solo il 5% dei lavoratori lavorava abitualmente da casa e il 9% lo faceva saltuariamente¹⁴², più di un terzo dei lavoratori europei ha iniziato a lavorare da remoto a causa della pandemia, mentre in Italia questa percentuale supera il 40%¹⁴³.

In Italia, il ricorso inedito a questa modalità di lavoro è stato spesso improvvisato, senza la necessaria cultura aziendale e senza gli strumenti tecnici, contrattuali, di competenze necessari per un *vero* smart working, tanto che nella maggior parte dei casi è semplicemente avuta una trasposizione di mansioni dall'ufficio a casa¹⁴⁴. Questo processo ha avuto esiti alterni sotto molti punti di vista: la produttività o creatività, il benessere psico-fisico, la conciliazione vita-lavoro. Una riflessione sullo smart working è essenziale non tanto per quello che è successo durante la crisi, ma perché la crisi ha reso massivo un fenomeno finora marginale, e l'evoluzione di questo fenomeno avrà necessariamente un carattere conflittuale. Già si vedono in alcuni casi le spinte a tornare quanto prima alla vecchia e rassicurante routine o, viceversa, ad archiviare per sempre l'idea del luogo di lavoro in molti settori. In queste dinamiche, non è sempre chiaro dove si collochi l'interesse del lavoro. Lo smart working può rappresentare per qualcuno un modo per rispondere più efficacemente ai propri bisogni o desideri/aspirazioni, sia lavorativi che legati ad altre sfere della vita e alla gestione più libera del tempo, mentre per altri, che hanno spazi piccoli o non adeguati¹⁴⁵, bambini in *homeschooling*¹⁴⁶ e familiari da accudire, può essere difficoltoso. Le possibilità possono essere infinite e il punto è che tutte hanno la stessa dignità di esistere e di essere riconosciute. Questi esiti così differenziati trovano la loro ragion d'essere in fattori organizzativi e culturali d'impresa, in fattori sociali di classe - la possibilità di lavorare da remoto è ancora fortemente collegata al reddito¹⁴⁷ e chi è più qualificato e meglio

¹⁴¹ ILO, Working from Home: Estimating the worldwide potential, april 2020
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/briefingnote/wcms_743447.pdf

¹⁴² Eurostat, How usual is it to work from home?, 24/04/2020
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200424-1>

¹⁴³ Eurofund, Living, working and COVID-19,
<https://www.eurofound.europa.eu/publications/report/2020/living-working-and-covid-19-first-findings-april-2020>

¹⁴⁴ Fase 3, Fadda (Inapp): non è stato vero smart working ma telelavoro
http://www.askanews.it/economia/2020/06/21/fase-3-fadda-inapp-non-%C3%A8-stato-vero-smart-working-ma-telelavoro-pn_20200621_00009/

¹⁴⁵ nell'Eurozona le famiglie con il reddito più alto hanno in media quasi il doppio dello spazio rispetto al decile inferiore (Forum Disuguaglianze Diversità, Come Covid-19 sta mettendo a nudo le disuguaglianze, 8 aprile 2020
<https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/come-covid-19-sta-mettendo-a-nudo-le-disuguaglianze/>)

¹⁴⁶ il 22% di chi ha figli minori di 12 anni in home schooling ha riportato difficoltà a concentrarsi sul lavoro per la maggior parte del tempo (Eurofund, Living, working and COVID-19,
<https://www.eurofound.europa.eu/publications/report/2020/living-working-and-covid-19-first-findings-april-2020>)

¹⁴⁷ Bonacini L., Gallo G., Scicchitano S., All that glitters is not gold. Influence of working from home on income inequality at the time of Covid - 19, INAPP, 2020-07-02 <https://oa.inapp.org/handle/123456789/709>; Negli Stati Uniti tra i 25 percentili di reddito più basso i lavoratori con la possibilità di lavorare in smart working sono il 9,2%, tra il 25° e il 50° sono 20,1%, tra il 50° e il 75° sono il 37,3% e tra i 25 più alti sono il 61,5% (Dati US Labour statistics riportati da Forum Disuguaglianze Diversità, Come Covid-19 sta mettendo a nudo le disuguaglianze, 8 aprile 2020
<https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/come-covid-19-sta-mettendo-a-nudo-le-disuguaglianze/>)

pagato era già più abituato a questa modalità di lavoro¹⁴⁸ - ma anche in condizioni di carattere individuale e personale, che sarebbe sbagliato anche per una organizzazione collettiva sottovalutare.

Un ragionamento condiviso su questo piano, tuttavia, può essere fatto solo in presenza di una solida base di diritti per i lavoratori in smart working. Innanzitutto, ovviamente, quelli legati all'ambiente di lavoro (che deve essere sicuro ed appropriato) e alla strumentazione (tecnologica e fisica). Più complesso è il tema del giusto riconoscimento delle prestazioni e quello correlato del diritto alla disconnessione. Infatti, lo smart working propriamente detto (cioè non improvvisato come è successo in molti casi durante il lockdown) si basa sulla diffusione di metodi di organizzazione del lavoro e di lavori che hanno una natura tale da non essere misurabili in termini soltanto orari, ma anche in intensità e periodi di applicazione¹⁴⁹. Pertanto, la retribuzione giusta, più difficile da individuare, deve casomai essere più alta, dal momento che questo tipo di lavoro include *soft skills* sempre più critiche nel mercato del lavoro (anche a fronte dell'automazione), oltre che maggiore capacità organizzativa individuale e responsabilità. In questo contesto, il diritto alla disconnessione consente maggiore controllo contro gli abusi, ma non è da solo sufficiente, agendo su una dimensione diversa (quella oraria) rispetto a quella su cui si determinano i carichi di lavoro (i progetti) nello smart working.

Questo apre un fronte sull'organizzazione del lavoro, rispetto al quale è necessario promuovere, anche nella contrattazione, la possibilità di scelta individuale della modalità di lavoro e una logica di autonomia e di progetto che possa facilitare l'assunzione di decisione sulla base dei bisogni e desideri individuali, senza per questo tradursi in ritmi più serrati o maggiore pressione e controllo. Un'autonomia reale quindi, che significa maggiore libertà ma anche maggiore responsabilità per la persona che lavora¹⁵⁰ e che coinvolge anche una dimensione organizzativa e culturale delle imprese e dei settori che è determinante per capire se questa modalità di lavoro resterà parte della normalità o se verrà rigettata dal tessuto produttivo del paese. Risulta, quindi, quantomai cruciale una pervasiva azione di formazione: molti lavoratori non sono abituati a questa autonomia e non hanno gli strumenti per gestirla, rischiando pertanto di cadere negli estremi dell'iperlavoro¹⁵¹ o dell'inerzia (non per pigrizia, ma per l'assenza, appunto, di strumenti culturali e organizzativi). C'è quindi un tema di "educazione alla libertà" che, una volta garantite tutti i diritti e il giusto riconoscimento

¹⁴⁸ Zitelli A., La sfida dello smart working come nuova normalità del lavoro, ValigiaBlu, 27 Luglio 2020
<https://www.valigiablu.it/smart-working-coronavirus-lavoro/>

¹⁴⁹ Gramolati A., Sateriale G., (a cura di), Contrattare l'innovazione digitale, Ediesse, 2019

¹⁵⁰ Cipriani A., Gramolati A., Mari G., Il lavoro 4.0. La quarta rivoluzione industriale e le trasformazioni delle attività lavorative, Firenze University Press (17 marzo 2018)

¹⁵¹ Secondo una ricerca che compara i comportamenti di lavoro 8 settimane prima del lockdown e 8 settimane dopo in 16 città di USA, Europa e Medio Oriente, il giorno di lavoro nel secondo scenario durava in media 48.5 minuti di più e il numero di meeting aumentava del 13% (Green J., The Pandemic Workday Is 48 Minutes Longer and Has More Meetings, 3 agosto 2020

https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-08-03/the-pandemic-workday-is-48-minutes-longer-and-has-more-meetings?utm_campaign=socialflow-organic&utm_source=facebook&utm_content=business&utm_medium=social&utm_pid=socialflow-facebook-business&fbclid=IwAR2A_YsvvNYnJ6eVYvS_38qK26Q2zwlVut52ijtbtHX3_CqiGBQuO9jpx9Sg

di cui sopra, va affrontato per evitare disastri sul piano psicologico. I lavoratori devono inoltre essere in grado di conoscere ancora di più l'intero ciclo produttivo o il business dell'azienda perché da remoto è ancora più importante mantenere la connessione organizzativa¹⁵². Soprattutto, però, c'è bisogno di formazione per i manager, cioè coloro che hanno sotto di sé nella gerarchia aziendale altre persone di cui devono coordinare il lavoro: in questo caso la formazione dei manager è importante proprio perché è richiesto un cambiamento culturale nell'organizzazione del lavoro, che non può più essere basata sul controllo diretto e "fisico" del lavoratore, ma su una delega di fiducia

reale e sostanziale, senza però trasformare l'autonomia in isolamento. Un compito molto delicato, quindi, da cui dipende sia la buona riuscita del lavoro complessivo di tutte le persone per l'azienda, sia il benessere lavorativo dei singoli: i metodi organizzativi e di coordinamento devono quindi necessariamente mutare, ma non venire meno¹⁵³.

Per concludere, un "insegnamento" che può derivare da questa fase di isolamento è che le persone non siano più disposte a tutto pur di lavorare: abbiamo visto i lavoratori che erano costretti ad andare sul posto di lavoro durante il lockdown chiedere prima di

LA DIFFUSIONE
MASSIVA DELLO
SMART WORKING,
SE REALE,
PUÒ RAPPRESENTARE
UN NUOVO MODO
DI VIVERE IL LAVORO
CHE PUÒ ESSERE
LA CHIAVE DI VOLTA
PER UNA SUA
VALORIZZAZIONE

tutto la salute, e molti che erano in smart working chiedere di restarci anche per evitare di sacrificare alcune ore al giorno per pendolarismo¹⁵⁴. In presenza di notevoli risparmi aziendali e dell'aumento della produttività dei lavoratori (per la riduzione dei carichi di stress) occorre riconoscere loro quanto giusto sia in termini di salario che di qualità della vita lavorativa, nel segno dei principi di libertà e responsabilità del lavoro. Un nuovo modo, insomma, di vivere il lavoro che può essere la chiave di volta per una sua valorizzazione.

4.3. La rivincita della "provincia"? Il fenomeno del *south working*

Il tema del lavoro da remoto apre, quasi per definizione, un'importantissima riflessione sui luoghi. Durante il lockdown, il luogo dello smart working è stata la propria abitazione, bloccati ciascuno dove si trovava nei giorni della chiusura. Appena è stato possibile, molte persone hanno abbandonato le città (soprattutto del nord) per continuare a svolgere il lavoro da remoto al sud (è stato creato il neologismo *south working*), in campagna, al mare o nella propria cittadina di origine. Un fenomeno che, in queste proporzioni, sarebbe inimmaginabile in condizioni normali ma che ora che

¹⁵² Mancini C., Il sindacato di fronte all'economia di internet: "Idea diffusa", l'intelligenza collettiva della Cgil, Labour & Law Issues, July 2018

¹⁵³ In Intesa Sanpaolo il programma di smart working lanciato nel 2014 è iniziato proprio con la formazione dei manager, facendo seguire solo dopo quella degli altri lavoratori (Mancini C., Schede di caso "Intesa Sanpaolo", in Gramolati A., Sateriale G., (a cura di), Contrattare l'innovazione digitale, Ediesse, 2019, p. 78, 82, 98)

¹⁵⁴ Perez C., Post-covid 19 crisis is a once in a lifetime opportunity, July 25, 2020
<http://beyondthetechrevolution.com/blog/the-post-covid-19-crisis-is-a-once-in-a-lifetime-opportunity/>

esiste non sarà più tanto inconcepibile (soprattutto nella testa di chi l'ha vissuto). Infatti, il primo aspetto da sottolineare, che si lega con quanto abbiamo detto nel paragrafo precedente, riguarda la fluidità dei luoghi, la possibilità di scelta per la persona che lavora del luogo in cui farlo - con tutte le conseguenze sul piano della conciliazione vita-lavoro e del benessere psicofisico. Un altro aspetto da sottolineare è che

IL SOUTH WORKING
È UN FENOMENO
CHE SAREBBE
INIMMAGINABILE
IN CONDIZIONI NORMALI
MA CHE ORA CHE ESISTE
NON SARÀ PIÙ TANTO
INCONCEPIBILE

questo fenomeno sembra (e sottolineo, sembra) depotenziare il fenomeno delle migrazioni interne, del lavoro o dello studio fuori sede, della fuga dal sud. Una sorta di rivincita della provincia che, di colpo, si è trovata ad essere il luogo adatto per organizzare la vita e il lavoro rispettando il distanziamento sociale¹⁵⁵ e allo stesso tempo beneficiando dei luoghi all'aria aperta (mai tanto valorizzati come dopo averli persi).

Nel disegnare un simile scenario occorre, a mio avviso, ponderare le previsioni alla luce di alcuni fattori. Innanzitutto, due fattori di contesto: la stagione estiva, che rende i luoghi del sud più attrattivi perché più vivi e, soprattutto, la vicinanza delle ferie di gran parte degli italiani; accanto a questo, il parallelo spegnersi del ritmo delle città, dovuto alla tempistica di riapertura delle attività culturali e di intrattenimento (che è avvenuta dopo la liberalizzazione del movimento tra regioni) e alla difficoltà di molti attori di questo sistema, soprattutto piccoli, a ripartire in sicurezza e con convenienza economica con le norme esistenti. Questi due fattori, naturalmente, si autoalimentano e, per quanto contingenti, suggeriscono già il punto fondamentale, il fattore strutturale che potrebbe limitare la "rivincita delle province": si tratta del fattore ecosistema. Le città sono, generalmente, luoghi più dinamici delle periferie¹⁵⁶ e il nord lo è più del sud perché si crea un ecosistema territoriale in cui sono concentrate imprese innovative o comunque all'avanguardia in determinate filiere, buone università e centri di ricerca, un contesto sociale e culturale stimolante: questo fenomeno si autoalimenta perché un ambiente dinamico stimola altri soggetti innovativi (in qualsiasi campo) a stabilirsi in quel territorio¹⁵⁷. I fattori della localizzazione delle imprese sono numerosi: "«naturali» (contesto ambientale), «tecnici» (risorse e infrastrutture), «storico-culturali» (organizzazione produttiva preindustriale), «demografici» (disponibilità di manodopera), «economici» (formazione imprenditoriale e capitale), «psico-sociali» (atteggiamento cognitivo e percettivo dell'imprenditore) e «politici» (intervento pubblico)"¹⁵⁸, oltre che il posizionamento vicino ad altre imprese simili o a un centro urbano¹⁵⁹. Inoltre, la creazione di un contesto di questo tipo, in cui sono impiegati soprattutto lavoratori con alte competenze e alti

¹⁵⁵ Provenzano G., Nella fase 2 ripartiamo dal Sud e da De Gasperi, in *Il vincolo interno*, Limes 4/2020, p.323

¹⁵⁶ Florida R., Pedigo S., How our cities can reopen after the COVID-19 pandemic, March 24, 2020, https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2020/03/24/how-our-cities-can-reopen-after-the-covid-19-pandemic/?utm_source=ALUMNI_17ott2018&utm_campaign=7d2739b924-EMAIL_CAMPAIGN_2020_03_25_11_52_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_14181dbf9b-7d2739b924-233757789

¹⁵⁷ Moretti E., *La nuova geografia del lavoro*, Mondadori, 2014

¹⁵⁸ Maria Tinacci Mossello (1990) citata in Cerretti C., Marcori M., Sellari P., *Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*, Editori Laterza, 2019, p. 214

¹⁵⁹ Cerretti C., Marcori M., Sellari P., *Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*, Editori Laterza, 2019,, p. 220

salari, genera un indotto nel tessuto economico soprattutto nel settore dei servizi e del tempo libero. Si genera quindi un fenomeno di polarizzazione del lavoro su scala locale e, se si allarga lo sguardo ad aree più ampie, come regioni o paesi, si crea una polarizzazione di carattere territoriale - nel caso dell'Italia tra nord e sud¹⁶⁰. Non è detto che questo ecosistema non possa svilupparsi in aree non metropolitane, soprattutto nel caso in cui si verifichi un cambio di paradigma nel lavoro, con un generale allentamento dei ritmi e dei tempi¹⁶¹ per l'effetto combinato di automazione e rinnovata auto-coscienza post covid: questo potrebbe portare ad un mutamento di paradigma in cui le fasi della vita - gioco, formazione, lavoro e riposo - da essere conseguenti si mescolano nella fase centrale della vita delle persone¹⁶². Tuttavia, è almeno improbabile che questo ecosistema si sviluppi in aree non "dense", in piccoli cluster di localizzazione simili ai distretti degli anni '70 e '80. Ad oggi, sembra che il nostro meridione non sia pronto a generare una simile dinamica: infatti, da un punto di vista economico, a differenza di quello sanitario, il covid-19 non ha fatto differenze tra regioni e la chiusura delle attività al sud si è inserita in un contesto che era più critico già precedentemente¹⁶³.

L'OCCASIONE CHE SI PRESENTA AL SUD PUÒ ESSERE COLTA SOLO CON UNA GRANDIOSA OPERA DI INFRASTRUTTURAZIONE FISICA E SOCIALE

L'occasione che si presenta al Sud, quindi, non deve essere sottovalutata, ma occorre essere consapevoli del fatto che può essere colta solo con una grandiosa opera di infrastrutturazione fisica (le reti di trasporti, il divario digitale¹⁶⁴) e sociale. In questo sicuramente aiutano i fattori positivi del lavoro da remoto che abbiamo ricordato sopra: cosa preferiranno fare coloro che si sono visti ridurre lo stress legato a ore di spostamenti giornalieri o che sono abituati a tornare alla sera nei cosiddetti quartieri dormitorio? E, tuttavia, questo può darsi solo in presenza di una capacità progettuale che possa stimolare qualità, intensità e varietà della vita anche in questi luoghi¹⁶⁵. Questa è la grande sfida per il Mezzogiorno e per le aree interne e provinciali.

4.4. Le città diverse

Se dobbiamo guardare ai luoghi, non possiamo non fare un focus sulle città. Le abbiamo viste vuote, poi siamo tornati nei loro centri storici da turisti e ci siamo

¹⁶⁰ Moretti E., La nuova geografia del lavoro, Mondadori, 2014; Ciulli D., Tecnologia e diseguaglianza: una visione progressista dell'intelligenza artificiale, Italianieuropei, 14 Luglio 2020, <https://www.italianieuropei.it/it/italianieuropei-42020/item/4381-tecnologia-e-diseguaglianza-una-visione-progressista-dell%E2%80%99intelligenza-artificiale.html>

¹⁶¹ Visentin C., Accelerazione sociale e pandemia: sulla teoria di Hartmut Rosa, Pandora Rivista, 14 luglio 2020

¹⁶² Gramolati A., intervento all'iniziativa "IDEA DIFFUSA. L'innovazione a servizio della contrattazione", 9 luglio 2018, <http://www.cgil.it/diretta-iniziativa-idea-diffusa-linnovazione-a-servizio-della-contrattazione/>

¹⁶³ Lucchese M., Zola D. (a cura di), In salute, giusta, sostenibile Ripensare l'Italia dopo la pandemia, Sbilanciamoci!, luglio 2020, p. 33 <https://sbilanciamoci.info/il-nuovo-ebook-di-sbilanciamoci-sullitalia-che-verra/>

¹⁶⁴ Provenzano G., Nella fase 2 ripartiamo dal Sud e da De Gasperi, in Il vincolo interno, Limes 4/2020, p.323

¹⁶⁵ Bortolotti A. (a cura di), Una nuova alleanza tra città e territorio per disegnare il futuro dell'abitare. Intervista a Stefano Boeri, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

meravigliati di due cose: di quanto fossero belle con i loro colori e i loro suoni “naturali” e quanto fossero vuote di turisti e quindi di attività umana creatrice e creativa. Esito di quei processi di peri-urbanizzazione¹⁶⁶ di cui abbiamo parlato nel capitolo 4a, oltre che di specifiche politiche sul turismo, sulle rendite e sulla casa, che hanno portato nel migliore dei casi a gentrificare questi spazi¹⁶⁷, quando non a svuotarli completamente della popolazione residente a favore di un turismo mordi e fuggi di stampo consumistico (anche dei luoghi).

Dopo questa fase di “epifania”, tornati tutti al lavoro e, più o meno, alla normalità, abbiamo continuato a fare come prima: usare la città senza nessuna attenzione verso di essa, ma allo stesso tempo continuando a vedere molte serrande chiuse. Occorre dunque rinnovare la riflessione sulle nostre città, per non sprecare la possibilità di ripensarle. Partendo dai temi appena citati: il diritto alla casa e una politica degli insediamenti che favorisca l’occupazione dei centri delle città da parte di chi li abita davvero e non solo alle seconde case sempre

OCCORRE RINNOVARE
LA RIFLESSIONE
SULLE
NOSTRE CITTÀ,
PER NON SPRECARE
LA POSSIBILITÀ
DI RIPENSARLE

affittate ai turisti, oltre che l’utilizzo degli spazi vuoti. In questo modo si riporterebbero i consumi dentro le città, ma questo processo dovrebbe essere accompagnato dallo smantellamento dei grandi centri commerciali¹⁶⁸ e dal sostegno alle piccole attività e ai servizi di prossimità e a filiera corta, anche in un’ottica di sostenibilità ambientale e di reshoring, come abbiamo visto nei paragrafi precedenti: questo non significa uno stile di vita più frugale, ma solo più sostenibile, e con un forte investimento sull’innovazione, sulla salute, sull’umanizzazione degli spazi e dei comportamenti¹⁶⁹. Occorre in questa ottica anche valorizzare gli spazi verdi e gli spazi aperti, sia per il commercio che per la vita sociale e culturale (anche nell’ottica del rispetto delle norme sanitarie, soprattutto se dovesse esserci una nuova ondata di contagi in autunno)¹⁷⁰.

In questo, i trasporti sono fondamentali. Per ciò che attiene ad uno dei settori analizzati nel par. 4a, quello della sharing mobility, potremmo vedere il consolidarsi delle posizioni di oligopolio delle piattaforme che forniscono questi servizi, ma a differenza di altri settori della sharing economy, in questo caso si potrebbe vedere una controtendenza innescata dal ruolo che potrebbe avere il pubblico sia in termini di governance sia nel sostituirsi alla piattaforma come attivatore di fiducia¹⁷¹. Le politiche

¹⁶⁶ Colleoni M., Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea, FrancoAngeli, 2019

¹⁶⁷ Lucchese M., Zola D. (a cura di), In salute, giusta, sostenibile Ripensare l’Italia dopo la pandemia, Sbilanciamoci!, luglio 2020, p. 24 <https://sbilanciamoci.info/il-nuovo-ebook-di-sbilanciamoci-sullitalia-che-verra/>; Bray M., Fino a dove può spingersi il potere politico?, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020, p. 45-46

<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR192%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

¹⁶⁸ Lucchese M., Zola D. (a cura di), In salute, giusta, sostenibile Ripensare l’Italia dopo la pandemia, Sbilanciamoci!, luglio 2020, p. 24 <https://sbilanciamoci.info/il-nuovo-ebook-di-sbilanciamoci-sullitalia-che-verra/>

¹⁶⁹ Bray M., Fino a dove può spingersi il potere politico?, in Cnel, Il mondo che verrà. Interpretare e orientare lo sviluppo dopo la crisi sanitaria globale, Maggio 2020, p. 45-46

<https://www.cnel.it/Comunicazione-e-Stampa/Notizie/ArtMID/694/ArticleID/1196/%E2%80%99CIL-MONDO-CHE-VERR192%E2%80%9D-LIBRO-DEL-CNEL-CON-I-CONTRIBUTI-DI-ECONOMISTI-POLITICI-E-GIURISTI>

¹⁷⁰ Radio Popolare, Ripensare le città per la Fase 2 e oltre. Intervista a Stefano Boeri, 27 APRILE 2020

https://www.radiopopolare.it/citta-fase-2-stefano-boeri/?utm_source=ALUMNI_17ott2018&utm_campaign=d74cf149cf-EMAIL_CAMPAIGN_2020_04_28_03_49&utm_medium=email&utm_term=0_14181dbf9b-d74cf149cf-233757789

¹⁷¹ Pais I., Innovare per co-progettare il dopo, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19



necessarie, dunque, sono le stesse che abbiamo discusso nel par. 4a, da attuare semmai in maniera più radicale, sia a fronte del distanziamento fisico, sia perché questa crisi ha evidenziato ancora di più le debolezze strutturali del sistema di trasporto delle persone.

IL COVID-19
HA ACCELERATO
ANCHE QUESTO
DRIVER O, MEGLIO,
NE HA RESA
L'ACCELERAZIONE
ANCORA PIÙ URGENTE

Insomma, il Covid-19 ha accelerato anche questo driver; o, meglio, ne ha resa l'accelerazione ancora più urgente. Se questo avverrà dipenderà, come sempre, dagli attori in campo, proprio perché, come dicevamo all'inizio di questo paragrafo, questo è il driver che più si muove "dal basso". Questo significa però anche che, forse più degli altri driver, è quello su cui le persone, i gruppi organizzati e i vari attori della società hanno più "potere" di incidere.

In tempi di crisi le persone inventano soluzioni alternative ed è questo, quindi, il momento per fare pressione sulle istituzioni nazionali e locali affinché instaurino un dialogo costruttivo con la cittadinanza, con il terzo settore e con i corpi intermedi per la progettazione partecipata dei luoghi e del sistema socio-economico, in ottica capacitante e con spirito generativo¹⁷².

¹⁷² Battaglini E., La negozialità territoriale sostenibile dell'innovazione. I casi di Milano, Savona, La Spezia, Urbanit, Centro nazionale di studi per le politiche urbane Working papers. Rivista online di Urban@it - 2/2019 https://www.urbanit.it/wp-content/uploads/2019/12/BP_Battaglini.pdf; Bottos G. (a cura di), Libertà e generatività per il "dopo". Intervista a Mauro Magatti, Pandora Rivista, n.2/2020, Il mondo nel Covid-19

capitolo 4 - parte C

CONCLUSIONE L'IMPATTO STRUTTURALE DEL COVID-19 SUL SETTORE DEI TRASPORTI

Sulla base dell'analisi estesa svolta nei paragrafi precedenti, in questo paragrafo proviamo a individuare tre macro-trend strutturali del settore dei trasporti che la crisi del covid-19 ha innescato o ha accelerato. Proveremo, quindi, a leggere i dati relativi al primo semestre e le stime delle principali istituzioni internazionali e nazionali (che abbiamo analizzato nel par. 3a), alla luce di un'analisi approfondita dei driver di cambiamento che impattano sul settore dei trasporti (par. 4a) e di come questi cambiano o accelerano come effetto della pandemia (par. 4b). Le tre dinamiche che individuiamo sono: 1) Le persone si spostano meno con il trasporto pubblico di linea, 2) La filiera del turismo vede una profonda crisi, ma il futuro è incerto, 3) L'e-commerce cresce in maniera strutturale.

1. Le persone si spostano meno con il trasporto pubblico di linea

Un trend che ci sembra prodursi come effetto del Covid-19 è il minore utilizzo da parte delle persone del trasporto collettivo pubblico: come abbiamo visto per molti degli effetti della pandemia sui driver, anche in questo caso si ha un'accelerazione di un trend già preesistente. Questa dinamica deve essere scissa in due fenomeni differenti.

Il primo attiene ad una minore mobilità in generale delle persone: gli spostamenti verso i luoghi di lavoro l'11 settembre 2020 sono ancora inferiori del -29% rispetto alla situazione pre-covid¹. Questa è una conseguenza sia del calo dell'occupazione dovuto alla situazione di crisi economica (nel II trimestre l'occupazione cala del -2,5% rispetto al I trimestre, anche se ci sono segni di miglioramento in luglio²), sia del diffondersi delle modalità di lavoro da remoto: come abbiamo visto nel par. 4b³, in Europa mentre prima della pandemia solo il 5% dei lavoratori lavorava abitualmente da casa e il 9% lo faceva saltuariamente⁴, più di un terzo dei lavoratori europei ha iniziato a lavorare da remoto a causa della pandemia, mentre in Italia questa percentuale supera il 40%⁵. Non è detto che queste percentuali si andranno a confermare nei prossimi mesi - nel nostro sondaggio abbiamo visto che molte aziende dei trasporti sono tornate indietro nella

¹ Google, COVID-19 - Rapporto sugli spostamenti della comunità. Variazioni negli spostamenti - Italia 11 settembre 2020 https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-09-11_IT_Mobility_Report_it.pdf

² Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, agosto 2020 <https://www.istat.it/it/files//2020/09/Nota-mensile-agosto-2020.pdf>

³ par. 4b, pag. 155

⁴ Eurostat, How usual is it to work from home?, 24/04/2020 <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200424-1>

⁵ Eurofund, Living, working and COVID-19, <https://www.eurofound.europa.eu/publications/report/2020/living-working-and-covid-19-first-findings-april-2020>

fase 2⁶ - soprattutto perché molte aziende hanno adottato queste modalità gioco-forza senza essere adeguatamente preparate, tuttavia una breccia è stata aperta ed è possibile che siano i lavoratori stessi a fare pressione per un maggiore utilizzo del lavoro da remoto, anche attraverso forme ibride, sia per eliminare i tempi del pendolarismo sia per una migliore conciliazione vita-lavoro⁷. Inoltre, calano molto anche i viaggi business a medio-lungo raggio, per effetto del lockdown (nel caso di viaggi in paesi esteri, anche dei divieti di accesso o delle procedure più complesse): i viaggi per motivi d'affari registreranno una ripresa più lenta rispetto a quelli legati al turismo,

I VIAGGI
PER MOTIVI
D'AFFARI
REGISTRERANNO
UNA RIPRESA
PIÙ LENTA,
TRADUCENDOSI
IN UN CAMBIAMENTO
STRUTTURALE
NELL'ORGANIZZAZIONE
DEL LAVORO

e quelli a corto raggio ripartiranno prima di quelli a lungo raggio. In Italia, considerata la composizione del sistema produttivo e la nostra vocazione all'export, questa dinamica potrebbe essere particolarmente marcata⁸ traducendosi in un cambiamento non contingente ma strutturale nell'organizzazione del lavoro. Ridurre le trasferte - soprattutto quelle non essenziali - rappresenta una fonte di risparmio notevole per le aziende (e per i lavoratori, in termini di stress, carichi di lavoro e tempi), e i metodi di lavoro da remoto sviluppati durante la pandemia

potrebbero sostituire molti viaggi, soprattutto in quei settori e per quelle mansioni dove il viaggio business era legato non al tradizionale pendolarismo ma allo svolgimento di singole riunioni. Inoltre, si vede una minore mobilità anche per ragioni di consumo a fronte di una crescita dell'e-commerce (di cui parleremo nell'ultimo punto), che fa sì che quel tempo impiegato dalle persone nell'ambito del proprio tempo libero venga trasferito sul mercato⁹.

Il secondo aspetto attiene, invece, alla scelta di privilegiare il mezzo privato a fronte di quello collettivo per effetto della psicosi sui contagi (legittima, se si considera che ancora non è chiaro chi dovrebbe controllare rispetto all'utilizzo della mascherina sui mezzi pubblici). Questo fenomeno, in realtà, approfondisce una dinamica che era già strutturalmente presente nel nostro paese - il mezzo privato è usato per il 78,5% degli spostamenti nelle città piccole e per il 54% nelle città grandi¹⁰ - e che rintraccia le sue cause più profonde nella struttura

UNA BRECCIA
È STATA APERTA
ED È POSSIBILE
CHE SIANO
I LAVORATORI
STESSI A FARE
PRESSIONE PER
UN MAGGIORE
UTILIZZO DEL
LAVORO DA REMOTO

LA SCELTA DI
PRIVILEGIARE
IL MEZZO PRIVATO
A FRONTE DI QUELLO
COLLETTIVO
APPROFONDISCE
UNA DINAMICA
STRUTTURALE

⁶ si veda par. 3c, pag. 70

⁷ rispetto alla problematizzazione di questo fenomeno si veda par. 4b pag. 155 e seguenti e i nostri dati di valutazione dell'esperienza del lavoro da remoto nei capitoli 3d e 3c alle pp. 49-50, 58-60, 70-72

⁸ Curley A., For corporate travel, a long recovery ahead, McKinsey & Company, August 13, 2020

<https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-transport-infrastructure/our-insights/for-corporate-travel-a-long-recovery-ahead>

⁹ si veda nel cap. 4a a pag. 101-102; Mandel M., How Ecommerce Creates Jobs and Reduces Income Inequality, ppi, September 2017

https://www.progressivepolicy.org/wp-content/uploads/2017/09/PPI_ECommerceInequality-final.pdf

¹⁰ dati Isfor 2016 in Colleoni M., Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea, FrancoAngeli, 2019

periurbana che si è determinata negli ultimi lustri¹¹, oltre che nella mancanza di efficaci e coraggiose politiche della mobilità, sia a livello nazionale (dove l'unica nota di eccellenza è rappresentata dallo sviluppo della rete AV) sia, soprattutto, a livello locale e regionale. Perciò le soluzioni non possono che collocarsi su due piani: uno più contingente, legato più strettamente alle dinamiche innescate dal covid-19, uno più strutturale e profondo. Sul primo piano, oltre ad una maggiore chiarezza rispetto alle responsabilità di controllo sulle norme anti-covid sui mezzi e negli hub del trasporto, occorre utilizzare la tecnologia per la gestione del servizio, attraverso app *Mobility as a service*¹² cosicché gli utenti possano sapere in tempo reale quanto è affollato un mezzo¹³. Tuttavia, questo evidentemente non è sufficiente per chi deve utilizzare il trasporto pubblico per recarsi a lavoro o a scuola. Per questo, la pandemia può rappresentare

LA PANDEMIA
PUÒ RAPPRESENTARE
L'OCCASIONE PER
RIPENSARE
IL SERVIZIO INSIEME
AD UNA
PROGETTAZIONE
DEI TEMPI E DEGLI SPAZI
DEI TERRITORI
E DELLE CITTÀ

anche l'occasione per ripensare il servizio *insieme* ad una progettazione dei tempi e degli spazi dei territori e delle città: ciò che si rende necessario oggi è diluire le ore di punta per evitare la nascita di focolai dovuti agli spostamenti per lavoro o per studio. Da questo punto di vista, oltre a norme nazionali chiare, è di primaria importanza la governance locale dei processi, che deve essere partecipata dalla cittadinanza e dalle associazioni e corpi intermedi in maniera attiva e capacitante¹⁴.

Ciò che la pandemia in questo senso conferma e accelera è un'esigenza di ri-progettazione della mobilità che esisteva anche prima e che dovrebbe essere imperniata su due assi: quello portante, che è il trasporto pubblico collettivo di linea, la cui organizzazione deve essere ri-progettata per rispondere efficacemente alla

NEL TRASPORTO PUBBLICO
COLLETTIVO DI LINEA
LA RICONVERSIONE
DELL'INTERO
PARCO MEZZI
PUÒ ESSERE VEICOLO
DI SOSTENIBILITÀ
AMBIENTALE
E DI FILIERA INDUSTRIALE

domanda che si genera nelle ore di punta (che si possono diluire attraverso la progettazione a regia pubblica delle attività economiche, scolastiche e dei servizi, ma che evidentemente non possono essere eliminate del tutto) e per essere un importante veicolo di sostenibilità ambientale (e di filiera industriale) attraverso la riconversione dell'intero parco mezzi. E poi vi è un altro asse che attiene all'utilizzo

intelligente e all'inclusione in un sistema di governance pubblico dei nuovi servizi di *sharing mobility*. Come abbiamo ricordato nel par. 4a, la potenziale capillarità di questi servizi è la caratteristica fondamentale che li rende, se usati in ottica intermodale insieme a quelli classici di linea, veramente competitivi rispetto all'utilizzo del mezzo

¹¹ si veda nel cap. 4a a pag. 112-114, Colleoni M., *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, 2019

¹² si veda nel cap. 4a a pag. 120

¹³ anche un maggiore utilizzo della app Immuni - informando opportunamente la popolazione per fugare le preoccupazioni relative alla privacy - potrebbe portare ad una maggiore tranquillità nell'utilizzo degli spazi pubblici e dei mezzi pubblici, perché i contagi sarebbero monitorati in maniera più efficace e diffusa (si veda par. 4b pag. 143-145)

¹⁴ Battaglini E., *La negozialità territoriale sostenibile dell'innovazione. I casi di Milano, Savona, La Spezia, Urbanit*, Centro nazionale di studi per le politiche urbane Working papers. Rivista online di Urban@it - 2/2019 https://www.urbanit.it/wp-content/uploads/2019/12/BP_Battaglini.pdf; Battaglini E., *Responsabilità di impresa e innovazione sociale come sfide al vento della storia*, in P. Messina (a cura di). *Oltre la responsabilità sociale di impresa. Territori generativi tra innovazione sociale e sostenibilità*. Padova, Padova University Press, pp. 65-79 https://www.fondazionedivittorio.it/sites/default/files/content-attachment/Battaglini_DEFDEFDEF.pdf

LA SHARING MOBILITY
PUÒ ESSERE
VERAMENTE
COMPETITIVA
RISPETTO
ALL'UTILIZZO
DEL MEZZO PRIVATO

privato, generando effetti positivi per la qualità della vita delle persone, per l'uguaglianza e per l'ambiente. A questo proposito, la Filt, come tutti gli attori del sistema dei trasporti, ha la responsabilità di fare un salto di qualità nel ragionamento rispetto a queste tematiche. Come è nell'impostazione che abbiamo provato a dare a questa ricerca, non dobbiamo trattare queste tematiche come un problema soltanto settoriale. Se è giusto e naturale preoccuparsi per le dinamiche economiche e occupazionali delle aziende del settore (rispetto a cui serve la massima attenzione), allo stesso tempo la categoria deve mantenere quell'attenzione verso l'interesse generale che la contraddistingue da sempre. Meno spostamenti per pendolarismo o per ragioni di business significano, se viste da questa prospettiva, maggiore sostenibilità ambientale e un fattore di migliore qualità della vita per coloro che, meno agiati, devono ogni giorno passare ore nel traffico per raggiungere il luogo di lavoro. Questo ragionamento deve quindi collocarsi in un più ampio sulle opportunità e i rischi del lavoro da remoto¹⁵, ma anche su un ridisegno dei rapporti spaziali nei luoghi e tra i luoghi - come nel caso del *south working*¹⁶.

MENO SPOSTAMENTI
PER PENDOLARISMO
O PER RAGIONI
DI BUSINESS
SIGNIFICANO
MAGGIORE
SOSTENIBILITÀ
AMBIENTALE
E MIGLIORE
QUALITÀ DELLA VITA

2. La filiera del turismo vede una profonda crisi, ma il futuro è incerto

Negli ultimi decenni il turismo è cresciuto significativamente, tanto che negli ultimi 20 anni gli arrivi dei turisti internazionali sono cresciuti del 149%¹⁷. Un trend molto forte, che anche la crisi economica del 2008 ha solo marginalmente impattato, provocando un calo del 4% solo nel 2009 e senza scalfire la crescita negli altri anni¹⁸. Come abbiamo visto nel par. 3a, la filiera del turismo è stata una delle più duramente colpite dalla crisi del Covid-19¹⁹: nel Sud Europa, una delle aree più colpite da questo punto di vista, si è visto un crollo degli arrivi dei turisti internazionali nella prima metà del 2020 del -73%. A fronte di questo fenomeno, il settore aereo a livello globale ha avuto nel primo semestre del 2020 un crollo del 58,4% nella domanda, che riflette percentuali molto più significative da aprile a giugno. In Italia, nel primo semestre i movimenti calano del 60% e il traffico passeggeri del 69,9%. Prima del picco della stagione estiva si stimava che il settore potesse impiegare 5 anni per tornare ai

LA FILIERA
DEL TURISMO
È STATA UNA
DELLE PIÙ DURAMENTE
COLPITE DALLA CRISI
DEL COVID-19
E LE CONSEGUENZE
SUL SETTORE AEREO
A LUNGO RAGGIO
RISCHIANO DI ESSERE
PESANTI

¹⁵ si veda par. 4b, pag. 155

¹⁶ si veda par. 4b pag. 157-159

¹⁷ World Tourism Organisation 2018, in Colleoni M., Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea, FrancoAngeli, 2019, p. 39

¹⁸ World Tourism Organisation 2018, in Colleoni M., Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea, FrancoAngeli, 2019, p. 39

¹⁹ si veda par. 3a pag.23-27 e 37-38

livelli pre-covid²⁰. Se queste stime sono soggette ad estrema variabilità²¹, è vero che probabilmente il turismo internazionale impiegherà più tempo per riprendersi rispetto a quello domestico dal momento che il virus impatta diversamente diverse aree geografiche del paese: pertanto le conseguenze sul settore aereo a lungo raggio rischiano di essere comunque pesanti.

SEMBRA ESSERSI RIPRESO OLTRE LE ASPETTATIVE IL TURISMO INTERNO IN ITALIA DURANTE IL PICCO DELLA STAGIONE ESTIVA, MA NON È DETTO CHE QUESTO AVVENGA ANCHE ALLA PROSSIMA

Sembra, invece, essersi ripreso oltre le aspettative il turismo interno in Italia durante il picco della stagione estiva: non sono disponibili ancora dati consolidati ma le stime affermano che a fine luglio le località di mare, di montagna o di lago hanno visto circa il 70% delle strutture prenotate (che tuttavia negli altri anni si attestava al 90% almeno per le località balneari)²² e che in agosto si sono avute 35 milioni di presenze per turismo balneare²³. Insomma, le persone sono andate comunque in vacanza, complici anche l'effetto del lockdown sulla voglia di svagarsi e viaggiare e il sostegno economico dato sia al lavoro sia con il bonus turismo: non è detto, tuttavia, che questo effetto si riproduca nella prossima stagione estiva, perché questo dipende dalla congiuntura economica e dalla disponibilità di forme di sostegno al reddito. Vale tuttavia la pena sottolineare che, nonostante i timori legati alla malattia, le restrizioni nelle attività e l'incertezza dello scenario economico, le persone non hanno rinunciato alle vacanze. Insomma, la propensione di spesa dei consumatori per le vacanze - servizio considerato "di lusso" che dovrebbe contrarsi in periodi di crisi - sembra essersi ridotta meno di quanto ci si aspettava. Si tratta di un indicatore forte rispetto alle prospettive di crescita del settore - in controtendenza ad esempio rispetto ai viaggi business: gli spostamenti per turismo potrebbero tornare verso una sorta di normalità con il superamento della pandemia, con le persone disposte a viaggiare per vacanza non appena se ne presenta la possibilità.

Inoltre, il tipo di turismo che si è generato, più improvvisato e più concentrato nelle località di mare e di montagna piuttosto che nelle città d'arte, ha stimolato una riflessione anche sul piano

GLI SPOSTAMENTI PER TURISMO POTREBBERO TORNARE VERSO UNA SORTA DI NORMALITÀ CON IL SUPERAMENTO DELLA PANDEMIA

²⁰ dati di Assaeroporti, Traffico negli aeroporti italiani II TRIMESTRE 2020, https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Report_IL_Trimestre_2020_Apr_Giu.pdf; IATA Economics' Chart of the Week Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand , 30 July 2020, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/>

²¹ come tutte le stime, perché come abbiamo ricordato all'inizio del par. 3a, tutti gli scenari sull'evoluzione di indicatori quantitativi nel futuro prossimo sono da considerare con molta cautela dal momento che le stesse istituzioni che li hanno prodotti mettono in guardia rispetto ai numerosi fattori di variabilità che potrebbero intervenire, tra cui la lunghezza e incidenza della pandemia e delle misure di lockdown, la riconfigurazione delle catene di produzione di beni e servizi, oltre ovviamente alle diverse politiche che possono essere implementate in campo economico e monetario.

²² Assoturismo, Turismo: Assoturismo CST, nel fine settimana segni di vita da mare e montagna, ma nelle città d'arte vuota una camera su due, 18 lug 2020, <http://www.assoturismo.it/turismo-assoturismo-cst-nel-fine-settimana-segni-di-vita-da-mare-e-montagna-ma-nelle-citta-d-arte-vuota-una-camera-su-due.html>

²³ CNA, Turismo, per gli italiani un agosto al mare, 31 AGOSTO 2020, <https://www.cna.it/turismo-per-gli-italiani-un-agosto-al-mare/>; lo scorso anno da giugno a settembre si stimavano 240 milioni di presenze turistiche in Italia complessive (CNA, Un turista da 24 miliardi di euro, 14 MAGGIO 2019, <https://www.cna.it/turisti-in-italia-da-luglio-a-settembre-saranno-240-milioni/>)

qualitativo: c'è stata, soprattutto nelle settimane immediatamente successive al lockdown una fase di riscoperta dei luoghi e degli itinerari alternativi, che sembrava accentuare il trend ormai decennale di passaggio dal turismo di massa al turismo postindustriale, con una diversificazione delle tipologie di viaggio e delle mete²⁴, questa volta concentrate però dentro i confini nazionali. La stagione estiva, invece, sembra aver portato a dei passi indietro su questo aspetto, dal momento che il timore o la mancata organizzazione dei viaggi all'estero hanno concentrato i turisti nazionali

IL TIPO DI TURISMO
IMPATTA MOLTISSIMO
ANCHE SUL TEMA
DELLA SOSTENIBILITÀ
AMBIENTALE

nelle mete tradizionali del turismo di massa. Ancora una volta, occorre tenere a mente che questa dinamica impatta moltissimo anche sul tema della sostenibilità ambientale. Innanzitutto, per il tipo di turismo: quello di massa è infatti generalmente più

predatorio, anche verso l'ambiente. Inoltre, il trasporto aereo è uno dei settori più inquinanti. Tuttavia, a differenza di altri settori in cui è più facile auspicare filiere più corte e stili di vita differenti senza rinunciare al benessere che le nostre società hanno raggiunto, nel caso del trasporto aereo questo appare più difficile.

LA POSSIBILITÀ
DI VIAGGIARE
SUL LUNGO RAGGIO
È UNA CONQUISTA
FORMIDABILE
PER L'UMANITÀ,
CHE PERMETTE
LA CONNESSIONE
DEI POPOLI E
LA POSSIBILITÀ
DI CONOSCERE
IL MONDO

La possibilità di viaggiare sul lungo raggio è infatti una conquista formidabile per l'umanità, che permette la connessione dei popoli e la possibilità di conoscere il mondo. Se sulle lunghe distanze non c'è molto da fare, se non auspicare e promuovere una ripresa del settore, si può invece fare molto sul medio e corto raggio, cogliendo l'occasione della pandemia e del crollo del settore per ridisegnare complessivamente la mobilità delle persone (in linea con quanto dicevamo sul primo punto) e "trasferire" i viaggi di corto e medio raggio su ferro²⁵.

3. L'e-commerce cresce in maniera strutturale

LA CRESCITA
DELL'E-COMMERCE
NON HA RIGUARDATO
SOLO I MESI DEL
LOCKDOWN MA SI
È CONSOLIDATA
ANCHE DOPO

non ha riguardato solo i mesi del lockdown (la crescita a febbraio, marzo e aprile è stata rispettivamente di +15,7%, +20,7, +27,1%) ma si è consolidata anche dopo (la crescita a maggio e giugno è stata di 41,7% e 53,5%)²⁶. Parallelamente, dal nostro sondaggio emerge un dato che ha una rilevanza

Infine, l'ultimo grande trend che emerge in maniera piuttosto evidente è quello della crescita dell'e-commerce. Come abbiamo visto nel par. 3a, il commercio elettronico ha segnato un deciso aumento nel primo semestre del 2020, pari al +32,5% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente: il trend

PER LA PRIMA VOLTA,
I LAVORATORI
DEL TRASPORTO
DELLE MERCI
VENGONO
RICONOSCIUTI
E SI AUTO-RICONOSCONO
COME ESSENZIALI

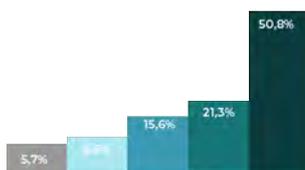
²⁴ nel 1950 i 5 paesi più visitati al mondo ospitavano il 71% dei turisti, mentre nel 2012 questa percentuale è scesa al 31% (World Tourism Organisation 2018, in Colleoni M., Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea, FrancoAngeli, 2019, p. 39)

²⁵ si veda par. 4a pag.108-109x (sostenibilità?)

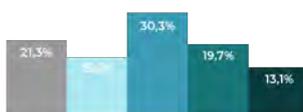
²⁶ Istat, nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, luglio 2020 <https://www.istat.it/it/files//2020/08/Nota-mensile-luglio-2020.pdf>; si veda par. 3a pag. 36

significativa per la Filt: per la prima volta, i lavoratori del trasporto delle merci vengono riconosciuti e si auto-riconoscono come essenziali. Tuttavia, allo stesso tempo, non tutti pensano che questo fatto gli verrà riconosciuto in termini di valorizzazione²⁷.

Quanto vi siete sentiti un servizio essenziale? (scala da 1 a 5)



Quanto pensate che questo contributo sarà valorizzato? (scala da 1 a 5)



Si accelera, dunque, un trend che avevamo analizzato nel par. 4a secondo cui aumenta il peso della logistica nella catena del valore perché questo diventa un fattore di cruciale importanza per i consumatori che, con l'e-commerce, vogliono ricevere la merce velocemente e in maniera trasparente²⁸: il settore tende quindi verso partnership

MA QUESTO VALORE NON VIENE REDISTRIBUITO AI LAVORATORI CHE CONTRIBUISCONO A CREARLO

più solide e servizi ad alto valore aggiunto, ma questo valore non viene redistribuito ai lavoratori che contribuiscono a crearlo. Anzi, il settore è tradizionalmente dominato da catene di appalti e condizioni di lavoro precarie. A seguito del covid-19, questo fatto non è cambiato, nonostante questi lavoratori siano stati definiti "essenziali". Per questo occorre lavorare per

promuovere, nelle analisi degli esperti ma anche a livello di senso comune, un salto ideologico dalla teoria liberista del *mercato* del lavoro (cioè della legge della domanda e dell'offerta applicata al lavoro, come se fosse una merce) a quella del valore-lavoro, che è in grado di riconoscere il valore aggiunto che il lavoro trasferisce alla merce o al servizio - oltre a quello generato dalla tecnologia e dal capitale, che viene tradizionalmente riconosciuto dalla teoria economica ortodossa²⁹.

Infine occorre tenere presente che l'e-commerce è una parte del trasporto delle merci, un sistema estremamente complesso che unisce una dimensione globale (le catene globali del valore) ad una dimensione locale (la logistica dell'ultimo miglio), e - pertanto - la comprensione degli effetti di una sua crescita deve essere ricercata lungo tutta la filiera. A livello globale, vediamo accelerata una tendenza verso la de-globalizzazione, che dalla geopolitica si riflette sulle dinamiche geoeconomiche e porta ad una maggiore

VEDIAMO ACCELERATA UNA TENDENZA VERSO LA DE-GLOBALIZZAZIONE

²⁷ si veda par. 3b pag.62
²⁸ si veda par 4a pag. 99
²⁹ si veda par. 4a pag. 96-104

regionalizzazione delle filiere³⁰. Se questo fenomeno potrebbe autoalimentarsi rispetto a quelli di maggiore automazione e maggiore sostenibilità ambientale, non sembra esserci un effetto rilevante rispetto ai fenomeni di concentrazione del mercato nel settore della logistica e della diffusione dell'e-commerce³¹. Gli oligopoli nel settore - che nel caso dello shipping hanno permesso alle aziende di far fronte al brusco calo di questi mesi attraverso le grandi alleanze, riuscendo anche a fare profitto - potrebbero, infatti, darsi anche a livello regionale, tanto più che la struttura industriale già esiste: nonostante Amazon sia un attore americano, ha investito massicciamente nella sua rete logistica europea e, pertanto, sarebbe comunque in grado di operare nel Vecchio Continente anche qualora i commerci tra Stati Uniti ed Europa dovessero diminuire - a meno che questo non sia dovuto all'inasprimento delle relazioni geopolitiche, nel qual caso le ragioni di sicurezza nazionale prevarrebbero su quelle economiche³².

NELL'ULTIMO MIGLIO OCCORRE INCENTIVARE UN'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO PIÙ EFFICIENTE PER EVITARE DI CONGESTIONARE ULTERIORMENTE LE CITTÀ

A livello territoriale, parallelamente, abbiamo analizzato quanto l'ultimo miglio sia un segmento fondamentale della catena del valore: la sua crescita dell'e-commerce ha da questa prospettiva il duplice effetto di congestionare ulteriormente le città e produrre una proliferazione di magazzini logistici ai suoi margini. Per questo occorre una governance pubblica anche di questo settore, in più direzioni: la prima è quella di normare l'utilizzo di questi veicoli in città. Qui occorre una normativa sugli orari e sulle strade che possono essere percorse, così da incentivare un'organizzazione del servizio più efficiente da parte delle aziende, che riduca i viaggi a vuoto e limiti il fenomeno della logistica inversa (cioè quella legata alle return policy), senza comunque ingessare il dinamismo del settore che ha un effetto equalizzanti sui consumi. Inoltre, occorre riconvertire progressivamente tutto il parco mezzi della logistica dell'ultimo miglio verso l'elettrico. Per quanto riguarda l'utilizzo del suolo e la funzionalità delle aree urbane, questo fenomeno può essere gestito favorendo la riconversione dei centri commerciali in magazzini logistici³³ e provando a sostituire quel tipo di consumo con il commercio elettronico - che può essere più consapevole e informato³⁴ - integrato ai negozi di vicinato.

IL CONSUMO CON IL COMMERCIO ELETTRONICO PUÒ ESSERE PIÙ CONSAPEVOLE E INFORMATO

³⁰ si veda nel cap. 4a a pag. 82-85 e cap. 4b pag. 123-126

³¹ si veda par. 4b pag. 140-142

³² si veda il concetto di capitalismo politico di Aresu (Aresu A., *Le potenze del capitalismo politico: Stati Uniti e Cina, La nave di Teseo*, 2020), cap. 4a a pag. 81

³³ con un effetto probabilmente positivo anche sul lavoro, come sostiene lo studio di PPI (Mandel M., *How Ecommerce Creates Jobs and Reduces Income Inequality*, ppi, September 2017 https://www.progressivepolicy.org/wp-content/uploads/2017/09/PPI_ECommerceInequality-final.pdf). si veda pag. 101-102

³⁴ come dimostrano i dati sulle motivazioni che spingono i consumatori a scegliere l'e-commerce, il 43% dei fattori è legato alla maggiore possibilità di scelta (PwC, *Five forces transforming transport and logistics*, PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019 <https://www.slideshare.net/VivienCheong1/five-forces-transforming-transport-logistics-pwc-cee-transport-logistics-trend-book-2019>), si veda par. 4a, pag. 115

appendice 1

NOTA METODOLOGICA

L'obiettivo della ricerca è comprendere l'impatto del covid-19 e dei suoi effetti socio-economici sul settore e il lavoro nei trasporti. Questo macro-obiettivo si scompone in tre domande di ricerca:

- quali sono gli effetti immediati del coronavirus sul lavoro nei trasporti in termini quantitativi e qualitativi?
- quali problemi strutturali e quali potenzialità del settore fa emergere (o accentua) questa crisi?
- La crisi accelera o frena i driver del settore? ne emergono altri?

La ricerca si muove, come è evidente, su due binari: uno di carattere più quantitativo e volto alla comprensione delle dinamiche messe in moto dalla pandemia nell'immediato (dal lockdown al futuro prossimo), l'altro volto alla comprensione delle dinamiche di sviluppo del settore strutturali e di lungo periodo, pre- e post- covid-19. Per quanto riguarda questa seconda parte, la metodologia adottata attiene alla concettualizzazione del fenomeno, che è già illustrata nel corpo della ricerca. In questa appendice, invece, vediamo la metodologia alla base dei sondaggi originali svolti dalla Filt, utili per rispondere alla prima domanda di ricerca posta sopra. Tutti i sondaggi sono stati diffusi, completati ed analizzati digitalmente.

1. I sondaggi sulla fase 1

La ricerca è volta a fotografare la situazione del settore dei trasporti con la crisi del Covid-19. Il sondaggio è riferito al periodo marzo-aprile 2020 (tranne alcune domande di contesto che invece sono riferite in generale all'attività dell'azienda).

Il sondaggio è rivolto a:

1. funzionari (o segretari) nazionali, regionali e territoriali della Filt Cgil, che dovranno rispondere al sondaggio per le aziende che seguono e che operano in tutto il territorio rispettivamente nazionale, regionale o territoriale. Si intende che un sondaggio viene compilato per una azienda; se si seguono più aziende si deve ripetere il sondaggio ogni volta.
2. RSA, RSU o RLS di azienda, che risponde al sondaggio per la sua azienda
3. RSA, RSU o RLS di stabilimento/deposito/unità produttiva, che risponde solo relativamente alla sua unità produttiva

Adottare il delegato, funzionario e dirigente - e non il lavoratore singolo - come unità di analisi ci permette di condurre un'analisi statisticamente più rilevante, perché le risposte rappresentano una situazione collettiva e non individuale.

La costruzione delle domande del sondaggio è avvenuta a partire dalla prima domanda di ricerca esposta sopra - quali sono gli effetti immediati del coronavirus sul lavoro nei trasporti in termini quantitativi e qualitativi? - per la quale abbiamo provato ad individuare una serie di indicatori allo stesso utili per rispondere alla domanda e accessibili per gli intervistati. Gli indicatori sono articolati secondo la seguente struttura:

1. dati di contesto, relativi all'azienda e ai lavoratori rappresentati
2. variazione del dato economico-produttivo nella fase 1
3. impatto occupazionale quantitativo e qualitativo
4. relazioni industriali e rapporto con la Filt Cgil

Per individuare gli indicatori utili e, conseguentemente, dettagliare le domande del sondaggio abbiamo prima svolto una ricerca desk di letteratura sul tema e sui settori individuati per rintracciare e avere ben presenti dati di contesto; inoltre abbiamo svolto interviste in profondità semi-strutturate in video-call con alcuni responsabili politici sindacali della Filt Cgil, e in particolare con i componenti della Segreteria nazionale e alcuni Segretari generali regionali. Sulla base delle interviste in profondità, utili anche per la seconda parte della ricerca sugli effetti strutturali e di lungo periodo, è stato perfezionato il sondaggio. Successivamente, abbiamo adottato uno strumento digitale per veicolare il sondaggio e svolgere l'analisi.

2. La divisione tra trasporto merci e trasporto delle persone

Abbiamo deciso di dividere l'analisi tra trasporto delle merci e trasporto delle persone, perché ci troviamo di fronte a due situazioni distinte: da una parte, il quasi totale blocco del servizio, dall'altra una situazione più ambivalente nel trasporto merci. Inoltre, questa struttura concettuale è stata utilizzata anche nell'analisi di lungo periodo, come si spiega nel cap. 4a. I settori interni in cui è organizzata la Filt Cgil sono ripartiti nel seguente schema:

TRASPORTO DELLE MERCI

- a. trasporto merci
 - i. corrieri, spedizionieri
 - ii. piattaforme di logistica di ultimo miglio
 - iii. autotrasporto
 - iv. imprese che esercitano attività di logistica, magazzino, facchinaggio
 - v. imprese ferroviarie
 - vi. agenzie marittime
 - vii. appalti militari

- b. porti e trasporto marittimo
 - i. trasporto marittimo container
 - ii. trasporto marittimo di rinfuse solide
 - iii. trasporto marittimo di rinfuse liquide
 - iv. navi Ro-ro
 - v. compagnie portuali
 - vi. autorità di sistema portuale
 - vii. terminalisti
 - viii. ormeggiatori e barcaioli
 - ix. guardie ai fuochi
 - i. rimorchiatori
- c. trasporto aereo cargo

TRASPORTO DELLE PERSONE

- 1. attività ferroviarie
 - a. gruppo FS
 - b. servizi complementari ed accessori
 - c. altre imprese ferroviarie
- 2. trasporto pubblico locale
 - a. trasporto urbano
 - b. autolinee-extraurbano
 - c. ferrovie concesse
 - d. internavigatori
 - e. imprese ferroviarie
 - f. noleggio, autorimesse, aci soccorso stradale
 - g. autoscuole
 - h. trasporto a fune
 - i. tassisti unica taxi
 - j. pompe funebri
- 3. viabilità
 - a. autostrade gruppo aspi
 - b. autostrade fise-acap
 - c. anas
 - d. aziende regionali per le strade
- 4. trasporto aereo
 - a. aziende di gestione aeroportuale
 - b. aziende di handling
 - c. aziende di catering
 - d. compagnie aeree volo cd. low cost
 - e. compagnie aeree terra cd. low cost

- f. altre compagnie aeree volo
 - g. altre compagnie aeree terra
 - h. aziende di supporto
 - i. fairo
 - j. enav
 - k. servizi elicotteristici
5. porti e trasporto marittimo
- a. navi da crociera
 - b. stazioni marittime (biglietterie, percorsi per l'imbarco e sbarco passeggeri)
 - c. traghetti per la continuità territoriale
 - d. navi ro-pax
 - e. servizi portuali accessori trasversali: compagnie portuali, autorità di sistema portuale, terminalisti, ormeggiatori, guardie ai fuochi, rimorchiatori (per i porti dove sono specializzati solo sui passeggeri)

3. Il sondaggio sulla fase 2

Il sondaggio si riferisce alla fase 2 del Covid-19 (maggio-giugno 2020). Un primo gruppo di domande si riferisce al contesto di partenza pre-covid (gennaio-febbraio 2020 o ultima data di disponibilità dei dati precedente). Il corpo del sondaggio si riferisce invece alla fase 2 rispetto alla situazione precedente al covid-19 (e non rispetto alla fase 1, se non diversamente specificato).

L'unità di analisi sono i segretari generali territoriali della Filt o, in assenza di strutture territoriali della Filt nella Regione, i segretari generali regionali. L'oggetto di analisi sono le aziende dei trasporti sindacalizzate nel territorio di riferimento. Tuttavia, alcune domande sono divise secondo l'impostazione binaria trasporto delle merci / trasporto delle persone o per i singoli settori interni alla Filt, per comprendere alcune dinamiche più nel dettaglio.

appendice 2

LA COMPOSIZIONE DEI CAMPIONI DEI SONDAGGI SVOLTI DALLA FILT CGIL

1. Il trasporto delle persone nella fase 1

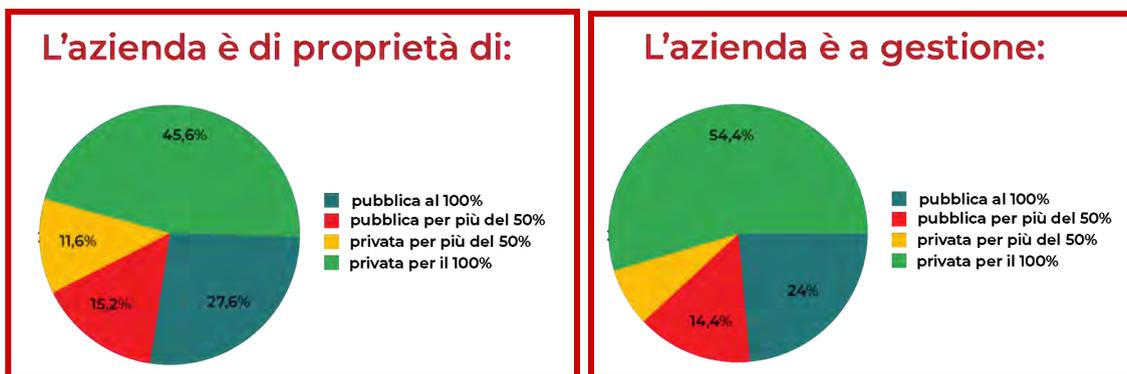
Totale 250 risposte.

Il 65,2% dei rispondenti è RSA, RSU o RLS di azienda o di stabilimento. Il 34,8% sono funzionari/e o segretari/e nazionali (2,4%), regionali (11,2%) o territoriali (21,2%).

Oltre la metà delle aziende ha una dimensione locale, in particolare: il 23,2% ha un'unica unità produttiva, il 30% ha più unità produttive nella regione. Le aziende di rilevanza nazionale sono il 32,8% (l'azienda opera sull'intero territorio nazionale 23,6%; l'azienda ha più unità produttive in diverse regioni 9,2%). Il 9,6% risponde per aziende multinazionali.

Il 49,2% delle aziende non opera nella filiera di un grande committente, gli altri sono spezzettati tra diversi committenti.

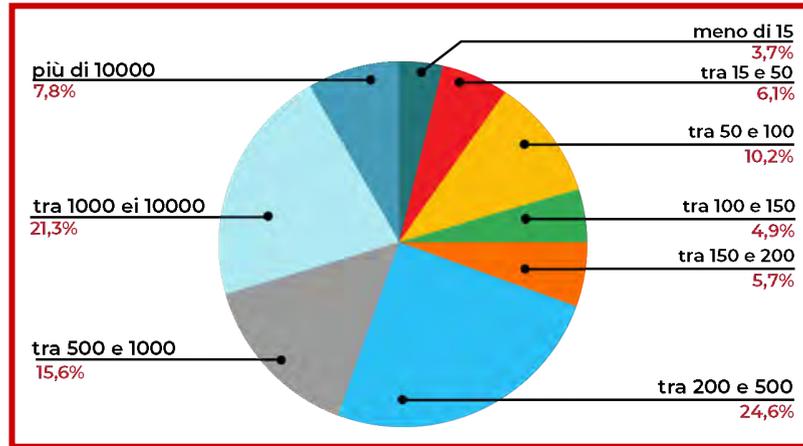
La localizzazione dell'azienda/unità produttiva per Regione vede una prevalenza (meno forte che nel merci) di Lombardia (18,8%), Campania e Lazio (entrambe 15,2%).



In quale segmento prevalente del settore opera l'azienda?

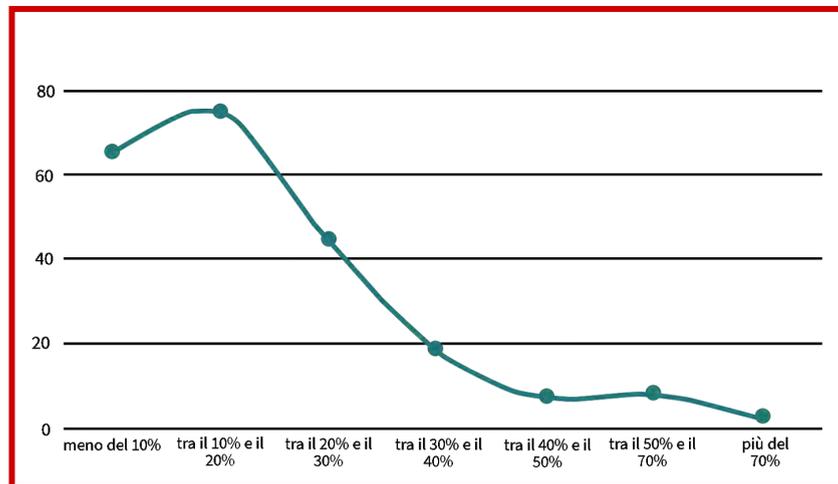
- attività ferroviarie 18,8% (13,6% gruppo FS)
- trasporto pubblico locale 44,4% (16,8% trasporto urbano; 13,6% autolinee extraurbano; 9,2% noleggio autorimesse aci soccorso stradale)
- viabilità 16% (autostrade gruppo aspi 5,6%; ANAS 5,2%)
- trasporto aereo 17,6% (8,8% aziende di gestione aeroportuale)
- porti e trasporto marittimo 3,3% (da considerare che questo settore è qui residuale, cioè è più rappresentato nel trasporto merci)

La grandezza occupazionale delle aziende del campione è molto più elevata rispetto al settore del trasporto merci:



I lavoratori dipendenti a tempo indeterminato normalmente occupati nell'azienda/unità produttiva sono più dell'80% per il 70% dei rispondenti e il 13,2 risponde tra il 60% e l'80%.

Il tasso di sindacalizzazione nelle aziende del settore che hanno risposto al sondaggio:



2. Il trasporto e la movimentazione delle merci nella fase 1

Totale 122 risposte. Quindi attenzione, perché in alcuni casi si è dovuto addirittura ridurre la platea per risposte "non si applica" o "non so", che in alcuni casi rappresenta una percentuale importante, forse a dimostrazione del fatto che le aziende di questo settore condividono meno informazioni con i delegati e con il sindacato. Quindi i dati vanno presi con la dovuta cautela, anche perché non ci sono generalmente trend netti come nel trasporto persone.

Il 63,1% dei rispondenti è RSA, RSU o RLS di azienda o di stabilimento. Il 36,9% sono funzionari/e o segretari/e nazionali (0,8%, solo uno), regionali (12,3%) o territoriali (23,8%). Distribuzione in linea con quella del sondaggio sul trasporto delle persone.

L'estensione territoriale di riferimento è più grande rispetto alle aziende del trasporto persone. Qui solo il 34,4% ha una dimensione locale (22,1%) o regionale (12,3%), mentre il 38,6% ha una rilevanza nazionale (il 18,9% opera in diverse regioni e il 19,7% opera su tutto il territorio nazionale). Il 23,8% risponde per aziende multinazionali (dato molto più alto che nel sondaggio sul trasporto persone).

Il 46,1% delle aziende non opera nella filiera di un grande committente, ma tra quelle che lo fanno è particolarmente presente Amazon (7,4% sul totale del campione). Questo può significare che le aziende in questione operano per diversi committenti.

Localizzazione dell'azienda/unità produttiva per Regione qui è più sbilanciata rispetto al sondaggio sul trasporto persone, il 32,8% è in Lombardia e il 18,9% in Campania

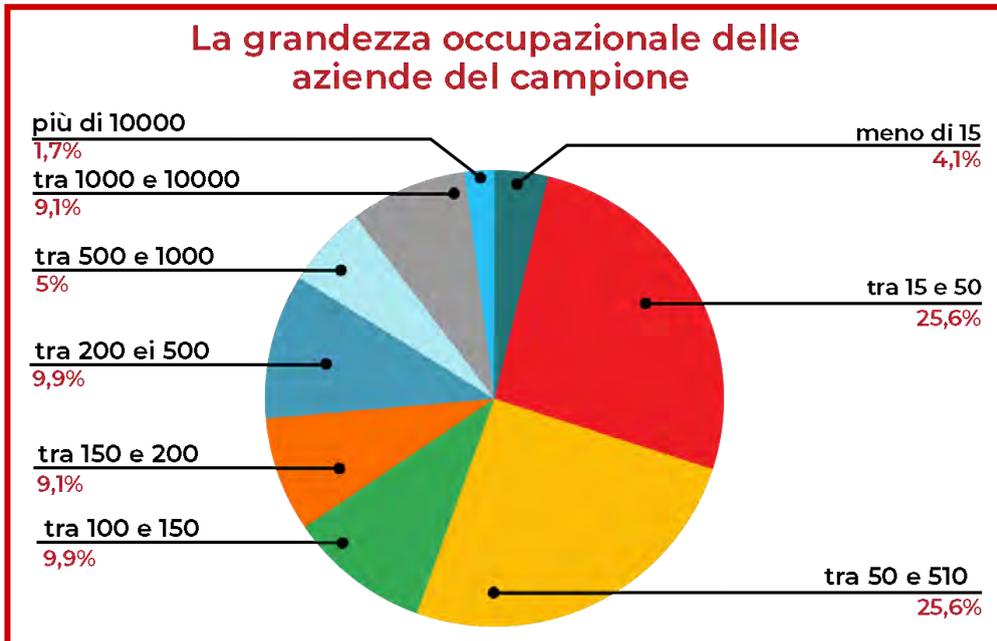
In quale segmento prevalente del settore opera l'azienda?

- trasporto aereo cargo 2,5%
- porti e trasporto marittimo 10,6%
- il resto è trasporto merci, tra cui: 26,2% corrieri e spedizionieri, 25,4% autotrasporto, 17,2% logistica magazzinaggio e facchinaggio, 8,2% imprese ferroviarie, 4,9% agenzie marittime, 4,1% piattaforme di logistica di ultimo miglio

Per quanto riguarda la filiera B2B o B2C dell'azienda, il 21,3% dei rispondenti non lo sa. Se consideriamo solo quelli che lo sanno e al quale si applica (non si applica è al 5,9%) - quindi una platea di 88 risposte - il 45,5% opera solo nel B2B, il 12,5% nel B2C e il 42% in entrambe le filiere.

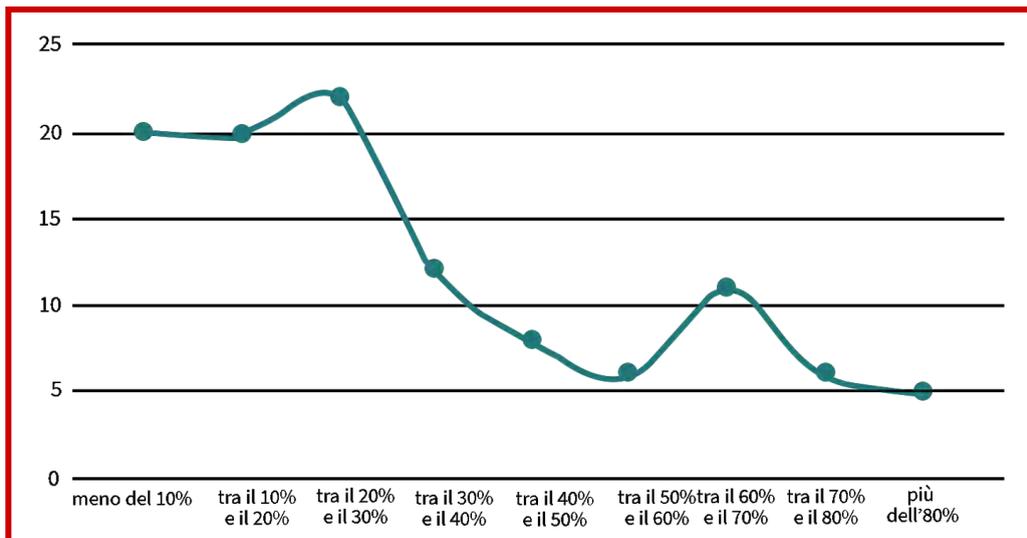
Per quanto riguarda l'e-commerce su terra, eliminando le opzioni "non so" (18%) e "non si applica" (18,9%), abbiamo un campione di 69 risposte. Tra queste, circa la metà non opera nella filiera dell'e-commerce, mentre le altre 33 si distribuiscono così: 8 partecipano nella filiera per più dell'80% della propria attività, 7 per il 60-80%, 7 per il 40-60%, 9 per il 20-40% e 2 per meno del 20%.

La grandezza occupazionale delle aziende del campione:



Quanti lavoratori dipendenti a tempo indeterminato sono normalmente occupati nell'azienda/unità produttiva? Il 67,2% risponde "più dell'80%" e il 16,4% tra il 60 e l'80.

Il tasso di sindacalizzazione nelle aziende del campione:



3. Il lavoro nei trasporti nella fase 2, visto dalla Filt

Totale 36 risposte: il campione rappresenta circa un terzo della popolazione. Con numeri così bassi ogni operazione quantitativa può essere fuorviante (si pensi che una risposta conta per il 2,8%) tuttavia si possono identificare i macro trend quando sono particolarmente evidenti.

La distribuzione per regioni e per aree geografiche è la seguente:

- nord-est 16,7%
 - Veneto 8,3%
 - Emilia Romagna 5,6%
 - Provincia autonoma di Bolzano 2,8%
- nord-ovest 36,1%
 - Lombardia 33,3%
 - Valle D'Aosta 2,8%
- centro, solo Marche, 11,1%
- sud e isole 36,2%
 - Abruzzo 11,1%
 - Campania 13,9%
 - Calabria 5,6%
 - Sardegna 5,6%

Le altre Regioni non sono rappresentate. C'è quindi uno squilibrio a favore della Lombardia, dove quasi tutti i territori hanno risposto. Questo può essere spiegato con il fatto che la Lombardia è stata la Regione pilota e quindi (oltre ad altri fattori) c'è stato un effetto di responsabilizzazione e di nostra vicinanza e contatto diretto (a differenza delle altre regioni a cui il sondaggio è stato inviato in maniera "massiva").

Nei territori del campione, il 36,1% dichiara che le aziende sindacalizzate del trasporto merci che partecipano nella filiera dell'e-commerce sono meno del 20%, mentre il 25% dichiara che sono tra il 20% e il 40% e il 22,2% tra il 40% e il 60%. Complessivamente c'è quindi una partecipazione da media a bassa delle aziende sindacalizzate del trasporto merci nella filiera dell'e-commerce.

Per quanto riguarda il trasporto delle persone, nel 38,9% dei territori le persone che si spostano con il trasporto collettivo pubblico (tutti i settori, si esclude solo la mobilità privata o individuale con mezzi propri) per motivi di lavoro (pendolarismo, business, ecc...) sono tra il 20% e il 40% della popolazione in età da lavoro. Le altre risposte sono equamente distribuite tra percentuali maggiori e minori.

