

# Nel settore dei trasporti attenzione ai costi sociali

Universo digitale/2

Marco Percoco

**G**randi rivolgimenti, non solo economici, sono sempre giunti al seguito di innovazioni tecnologiche che hanno rivoluzionato i processi produttivi di settori importanti delle economie. Naturalmente, il pensiero corre subito alla diffusione dell'Ict, ma rivoluzioni di portata comparabile si sono manifestate anche con l'introduzione del motore a scoppio e finanche del semplice container, innovazioni che hanno invariabilmente imposto un incremento tumultuoso della produttività e dell'occupazione. Ma dietro questi segnali di crescita complessiva, si sono spesso annidati mutamenti distributivi, ovvero a fronte di un aumento del numero di posti di lavoro, alcune mansioni hanno perduto il proprio ruolo, sostituite dalla nuova tecnologia, con conseguente perdita economica in capo solo ad alcune categorie. Quando, ad esempio, i container cominciarono a diffondersi su scala globale per il trasporto delle merci, i porti sostituirono forza lavoro usata per scaricare le navi con gru, ovvero capitale, accompagnando questa sostituzione tra lavoratori con diverse specializzazioni con un aumento esponenziale dei traffici ed una crescita del trasporto marittimo. L'automazione dei processi e l'intelligenza artificiale avranno effetti simili nei settori produttivi delle economie avanzate e nel mondo dei trasporti in particolare, tanto nella gestione delle infrastrutture quanto nella produzione dei servizi. Comprendere compiutamente quali saranno gli impatti di tali mutamenti non è un'operazione agevole, nonostante alcune stime quantitative, per quanto imprecise, iniziano ad affrescare un quadro in cui il momento più difficile appare essere quello della transizione. Si prevede, infatti, un generale aumento della produttività e dell'occupazione nel lungo periodo, nonostante la riduzione di alcuni lavori più esposti alla diffusione dell'intelligenza artificiale, come ad esempio gli autotrasportatori che, con l'incremento dell'automazione delle attività di guida, potrebbero ridursi di 2 milioni a livello europeo. A fronte di questi costi di natura sociale, ci saranno benefici non trascurabili legati alla maggiore efficienza della gestione delle infrastrutture, in gran parte trainata dalla ottimizzazione dei costi di manutenzione ordinaria e straordinaria attraverso una puntuale previsione delle esigenze dei manufatti. E chiaro,

però, che per poter sfruttare tale opportunità, ovvero una riduzione dei costi operativi già nel medio periodo, sono necessari investimenti in infrastrutture digitali che consentano il monitoraggio delle opere e la raccolta continua di dati ed informazioni da processarsi con sofisticati modelli statistici. Nei settori con regolazione tariffaria, però, l'interesse degli operatori privati potrebbe essere paradossalmente limitato poiché la riduzione dei costi di manutenzione finirebbe per avvantaggiare quasi esclusivamente i consumatori, riducendo le tariffe, mentre la spesa per i necessari investimenti, allo stato attuale, otterrebbe una remunerazione per i concessionari molto contenuta, pari a circa l'8% del capitale investito. Da questo quadro molto complesso discende la centralità dell'azione pubblica su almeno tre fronti. Innanzitutto, è necessario prevedere un piano degli investimenti per la digitalizzazione delle nostre reti infrastrutturali anche, se non in maniera preponderante, secondo schemi di partenariato pubblico-privato che vadano ad incentivare l'ingresso di investitori privati, anche istituzionali e finanziari. In secondo luogo, è necessario non solo studiare attentamente le traiettorie di sviluppo tecnologico, ma anche definire dei protocolli di interconnessione delle opere. L'automazione dei servizi comporterà sempre più la necessità di sfruttare diverse infrastrutture (si pensi, ad esempio, alle diverse autostrade utilizzate per compiere un determinato percorso o alla possibilità di integrare reti di comunicazioni digitali diverse) così che l'interoperabilità sarà una condizione necessaria per poter avere un efficiente ecosistema di reti. Infine, vale forse il monito di Henry David Thoreau che, nel primo capitolo del suo *Walden*, scriveva «Gli uomini sono diventati strumenti dei loro strumenti». Per evitare a tale fosco destino, è necessario rendere le aziende di trasporto più complesse, garantendo dei percorsi di carriera interna ai lavoratori, in modo da rendere da un lato più attraente l'ingresso anche in posizioni a più basso valore aggiunto e più esposte al rischio automazione (si pensi all'ormai decennale penuria di autisti in tutti i segmenti del settore), per poi garantire una certa progressione e, quindi, una riqualificazione del capitale umano, in modo da ridurre i costi sociali della diffusione delle tecnologie digitali e, contemporaneamente, migliorare la competitività del settore.

Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

