

Goldman Sachs ne stima negli Usa 25.000. Il McKinsey Global Institute arriva a quantificarne 1,5 milioni in 10 anni. L'ITF, tra America ed Europa, parla di 2 milioni da qui al 2030. Parliamo dei posti di lavoro che potrebbero essere "investiti" dalla guida autonoma. Ma secondo Massimo Marciani, presidente di Fit Consulting, non bisogna lasciarsi la testa. Perché genererà anche una tale efficienza da creare conseguenze positive sull'intero sistema economico. E quindi, a cascata, sulla stessa occupazione

di Deborah Appolloni

«LA GUIDA AUTONOMA? PRIMA RUBERÀ LAVORO, POI LO RESTITUIRÀ»

Che impatto avrà l'automazione su autotrasporto e logistica? «Sarà uno tsunami, ma potrebbe essere un affare per tutti». È la risposta di **Massimo Marciani**, presidente di Fit Consulting e da 30 anni studioso di mobilità sostenibile con all'attivo molti progetti di ricerca europei e sempre pronto a guardare oltreoceano per individuare i trend del settore e anticiparne i possibili impatti in Italia. Secondo Marciani l'introduzione della guida autonoma nel settore va preparata. E l'Albo dell'Autotrasporto deve avere un ruolo chiave in tale transizione capace di rendere più efficiente la logistica contenendo il costo delle merci, incrementando nuova domanda, nuovo trasporto e di conseguenza una crescita del PIL. Ma alla base del circolo virtuoso ci deve essere formazione, preparazione e soprattutto programmazione.

Lei sostiene che l'automazione nel trasporto merci sarà un affare per tutti. Perché?

Dopo aver analizzato i report pubblicati da attori chiave dell'industria del set-

tore a livello globale, si può affermare che nessuno sa con esattezza quanto velocemente i camion a guida autonoma entreranno nella nostra quotidianità o che impatto avranno nel settore nei prossimi anni, ma di certo creeranno una realtà nuova, una rivoluzione epocale decisiva per lo sviluppo di industria e logistica. Così come è certo che serviranno profili professionali e competenze sempre più evolute nella logistica urbana, settore in cui gli operatori oggi attivi vanno accompagnati verso un percorso di crescita e di riqualificazione per poter svolgere sempre meglio il loro lavoro e per mostrare alla collettività e al "cittadino consumatore" come l'autotrasporto è e resterà una componente fondamentale della catena di approvvigionamento e l'unica modalità in grado di collegare in modo efficiente piattaforme logistiche, porti, scali ferroviari e aerei.

Tutto ciò in generale. Ma la conseguenza immediata dell'automazione appare la perdita di posti di lavoro...

I maggiori report internazionali delinea-



ano scenari preoccupanti. Goldman Sachs ha previsto che, dopo il lancio dei veicoli commerciali a guida autonoma, negli Stati Uniti si perderanno nell'autotrasporto 25.000 posti di lavoro o, per meglio dire, di guida ogni mese. Il McKinsey Global Institute ha paventato la possibilità che se ne cancellino 1,5 milioni nei prossimi 10 anni. In Europa il Forum Internazionale dei Trasporti (ITF) ha denunciato come circa 2 milioni di camionisti americani ed europei possano essere espulsi dal mercato del lavoro entro il 2030. In più la professione sta anche perdendo appeal tra i giovani. Lo scorso anno il problema della carenza di autisti e del contestuale invecchiamento della categoria – che sono temi globali e non esclusivi del nostro paese – sono stati molto sentiti dalle associazioni di categoria al punto che l'Albo dell'Autotrasporto ha avviato con successo un programma di formazione di nuovi autisti per sopperire alla carenza di queste professionalità.

Ma se l'economia riparte, la guida autonoma non potrebbe rappresentare una soluzione alla carenza di autisti?

Uber Freight ha di recente pubblicato un rapporto in cui descrive uno scenario futuro in cui camion a guida autonoma e autisti di veicoli commerciali lavorano insieme. I primi gestiranno trasporti di lungo raggio su alcune autostrade, ma avere due mani di un autista sul volante sarà sempre il modo migliore per portare un carico verso la destinazione finale. I conducenti possiedono professionalità fondamentali e know how che i camion a guida autonoma non potranno mai eguagliare, come fare la retromarcia su una baia di carico disagiata oppure districarsi con il veicolo in un cantiere edile affollato di operai o in un centro cittadino fra pedoni e ciclisti. Il report di Uber sostiene che, in assenza di veicoli a guida autonoma, il numero dei lavoratori tenderà ad aumentare di circa 766.000 unità negli Stati Uniti nei prossimi 10 anni. Ma la cosa interessante è che, aggiungendo a tale scenario la variabile costituita dall'ingresso sul mercato dei veicoli a guida autonoma, i posti di lavoro aumenteranno ancora di più, grazie al fatto che molti di quelli esistenti sulle direttrici a lungo raggio si sposteranno a livello locale per supportare il crescente volume di merci che si muoveranno dentro e fuori gli

hub locali. L'industria dell'autotrasporto negli Usa si polarizzerà così su due estremi: i trasporti a lungo raggio sulle principali autostrade saranno effettuati sempre più da veicoli a guida autonoma diretti verso hub locali vicini alle principali città; qui, lavoratori e autisti di veicoli commerciali prenderanno in carico la merce e la consegneranno ai clienti finali.

Questo scenario è ipotizzabile anche per l'Italia?

L'automazione può configurarsi come uno tsunami: alcuni autisti potrebbero essere riassorbiti, dopo necessaria formazione, dal mercato della logistica da ultimo miglio, altri potranno usufruire di forme di accompagnamento alla pensione, ma una parte di operatori dell'autotrasporto dovrà comunque essere ricollocata in altri settori. Anche se, secondo il rapporto di McKinsey, «le nuove tecnologie hanno stimolato la creazione di molti più posti di lavoro di quanti ne abbiano contribuito a distruggere, e alcuni dei nuovi posti sono in settori e professionalità difficili da immaginare all'inizio del ciclo di trasformazione». Lo 0,56% dei nuovi posti di lavoro negli Stati Uniti ogni anno riguarda competenze che non

Risparmia
fino a
20 cent/l*

**Rifornimento a
prezzi convenienti!**
Un sistema semplice
ed intelligente.

dkv-euroservice.com/low-cost-italia

*utilizzando il network a basso costo DKV

You drive, we care.



Tecnologie in movimento

SCANIA PORTA IL PLATOONING SU STRADE PUBBLICHE



Con la collaborazione di un'azienda finlandese il marchio del Grifone getta le basi per la diffusione della guida in convoglio. Step necessario per effettuare altri a livello amministrativo e comunicativo

Non è ancora guida autonoma e non crediamo ci si arriverà a breve, ma l'utilizzo del platooning su strade pubbliche potrebbe diventare presto una realtà diffusa. Scania, infatti, ha annunciato un accordo con la società finlandese Ahola Transport, per implementare le nuove tecnologie sulle strade del Nord Europa. La notizia è importante perché è il primo accordo con clienti per applicare la guida in plotone semiautoma nelle attività di tutti i giorni. Inoltre, l'accordo servirà anche a testare tutti i nuovi ADAS, vale a dire le tecnologie di assistenza alla guida, ma anche come momento propedeutico per il coinvolgimento dell'opinione pubblica e delle istituzioni nel contatto con questa tecnologia.

Nella pratica Ahola Transport utilizzerà veicoli e tecnologia Scania sulle autostrade finlandesi in plotoni di tre o più veicoli connessi, in condizioni di traffico e meteorologiche reali, un

test necessario per rendere il platooning una realtà commercialmente percorribile. Per sicurezza, i conducenti saranno a bordo di tutti i veicoli, ma soltanto quello a bordo del primo camion effettuerà le manovre di guida.

Se dal punto di vista lavorativo la guida semiautoma e le nuove funzioni di assistenza alla guida contribuiranno a una maggiore efficienza e a una pianificazione ottimizzata delle tratte, dal punto di vista ambientale i vantaggi in termini di minori emissioni deriveranno dalla minor resistenza aerodinamica e quindi dai minori consumi ottenuti grazie al plotone di veicoli.

Con ogni probabilità muterà anche il ruolo dell'autista che, non essendo direttamente impegnato alla guida, potrà svolgere mansioni amministrative o organizzare il lavoro oltre che pianificare in maniera più flessibile i tempi di guida e di riposo.

esistevano l'anno precedente. Inoltre, la maggior parte dei posti di lavoro creati dalla tecnologia si riferisce a settori diversi da quelli in cui si produce la tecnologia stessa.

Ma per accompagnare questa trasformazione nell'autotrasporto e nella logistica italiana bisogna mettere in campo già ora azioni mirate, preparandosi all'impatto in modo intelligente e consapevole.

In che modo si dovrebbe agire?

Per esempio, l'Albo dell'Autotrasporto potrebbe svolgere un'azione di indirizzo e di formazione evidenziando le opportunità esistenti e quelle future, sostenendo la formazione qualificata indispensabile per sviluppare strategie industriali e svolgere un'attività di sensibilizzazione verso i consumatori finali. Bisogna cioè affermare in modo concreto che la logistica è un servizio, produce valore e quindi va pagato in relazione al livello di servizio richiesto (per esempio, una consegna presso un locker, al proprio domicilio o al

domicilio su appuntamento, ecc.). La sensazione è che lo spostamento delle merci, a causa della comunicazione commerciale proveniente dai grandi player dell'e-commerce, sia considerata un'attività senza costi, di cui fruire gratuitamente. Ma questo nel settore ha imposto una corsa a ridurre i costi che sta portando pesanti disequilibri e distorsioni di tipo economico, sociale e ambientale.

Ma in che modo la guida autonoma potrebbe restituire a livello occupazionale ciò che rischia di cancellare?

Di fatto infonderà alla logistica una ventata di efficienza in grado di dare benefici all'intero sistema economico. Per capire in che modo ripercorriamo l'intero ciclo. I veicoli pesanti a guida autonoma miglioreranno l'efficienza del trasporto di linea a lungo raggio in quanto ridurranno il costo complessivo della logistica e abbasseranno il costo totale delle merci. A quel punto, la presenza sul mercato di merci a più a basso costo indurrà i consumatori

ad acquistarne in misura crescente. Quando i consumatori acquisteranno di più, il sistema produttivo creerà nuovi prodotti da muovere verso i mercati di consumo e da spedire ai consumatori finali. Quindi aumenterà il volume complessivo delle merci trasportate. In tale scenario, quando negli Stati Uniti viaggeranno un milione di autocarri a guida autonoma, un milione di posti di lavoro migreranno dal servizio di trasporto a lungo raggio alla logistica distributiva dell'ultimo miglio, mentre ulteriori 400.000 nuovi posti di lavoro nell'autotrasporto saranno necessari per soddisfare i crescenti livelli di domanda. Se tutto è vero l'autotrasporto diverrà sempre più attraente per gli operatori di logistica. Ecco perché non dobbiamo essere spaventati dall'innovazione, anche se sembra distruggere il mercato e infrangere certezze. Perché tramite il progresso sarà sempre possibile pensare a uno sviluppo resiliente della società e a nuove opportunità per le prossime generazioni. ■