



Digitalizzazione e Automazione. Vantaggi e pericoli

di Laura Andrei, Dipartimento Mobilità Filt-Cgil nazionale

Tutti siamo consapevoli che automazione e digitalizzazione hanno risvolti positivi e negativi: l'introduzione di nuove tecnologie porta con sé come elemento positivo la riduzione dei lavori pesanti e ripetitivi e, riducendo il rischio dell'errore umano, determina un aumento della sicurezza.

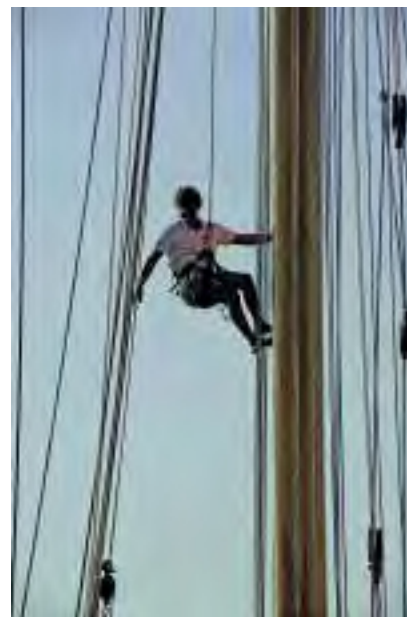
Ma determina anche il rischio di dequalificazione di molte professionalità, ad esempio nella manutenzione e la scomparsa di molti posti di lavoro.

Durante il Congresso di ETF, che si è svolto a Barcellona a fine maggio, due dei temi che hanno interessato trasversalmente la discussione sono stati la digitalizzazione e l'automazione. Su tali temi, il gruppo di lavoro ha presentato alcune analisi e valutazioni, che propongo alla vostra attenzione.

Il mondo del lavoro è interessato da cambiamenti tali che alcuni arrivano a definire questa fase la "quarta rivoluzione industriale" e, naturalmente, i trasporti sono un settore direttamente interessato dal fenomeno.

Non possiamo dire che l'innovazione tecnologica in generale sia una novità per il mondo dei trasporti, ma esistono dati di fatto che stanno modificando l'intera struttura della produzione industriale:

- l'espansione della digitalizzazione e, con essa, delle piattaforme on line;
- la diffusione della robotica, con macchine sempre più piccole, più sofisticate e più flessibili;
- lo sfruttamento intensivo del big data che, attraverso l'elaborazione dei data analyst, permette di raccogliere un numero impressionante di dati per strategie commerciali, mirate a offrire sul mercato i servizi più richiesti;
- la realtà aumentata (augmented reality);
- l'internet delle cose (internet of things), che permette di fare comunicare l'uomo con le macchine attraverso microchip, sensori e connessioni in rete;
- la stampa in 3D.



La diffusione massiccia dell'automazione spinta nei diversi processi produttivi è solo questione di tempo ed è determinata unicamente dalla disponibilità di investimenti: è una realtà inevitabile e chi non si adeguerà uscirà dal mercato.

Nei trasporti, le tecnologie intervengono razionalizzando i processi produttivi, ad esempio attraverso:

- la possibilità di tracciare le merci e i mezzi, grazie al sistema GPS;
- la digitalizzazione delle biglietterie;
- l'implementazione di sistemi di informazione on line per i viaggiatori;
- l'applicazione di sistemi di assistenza al guidatore, utilizzati ad esempio per monitorare il risparmio di carburante;
- la diffusione dei sistemi diagnostici per prevedere la manutenzione dei mezzi;
- l'espansione dei sistemi di controllo del traffico, come l'ERTMS sulle reti ferroviarie;
- l'utilizzo dei data glasses nei magazzini;
- la programmazione dei turni di lavoro attraverso algoritmi.

Tutti siamo consapevoli che automazione e digitalizzazione hanno risvolti positivi e negativi: l'introduzione di nuove tecnologie porta con sé come elemento positivo la riduzione dei lavori pesanti e ripetitivi e normalmente determina un aumento della





sicurezza, in quanto riduce il rischio dell'errore umano. Ma determina anche il rischio di dequalificazione di molte professionalità, ad esempio nella manutenzione e, naturalmente, la scomparsa di molti posti di lavoro.

La digitalizzazione aumenta, inoltre, la possibilità di delocalizzare tutte le attività remotizzabili, ad esempio i servizi di supporto e di supervisione, per i quali basta una connessione a internet.

In definitiva, si produce una polarizzazione delle professionalità ricercate, con una richiesta di manodopera ad alta o a bassissima specializzazione, e la conseguente riduzione delle professionalità a media qualificazione. Scompaiono soprattutto le qualifiche impiegatizie degli strati medi e medio alti, sostituite dall'intelligenza artificiale. Quindi si genera una forte domanda di formazione sui nuovi sistemi, mirata sia alla riqualificazione del personale coinvolto nei processi in via di mutamento, sia ai giovani che devono entrare nel mondo del lavoro. Inoltre, sono già in servizio mezzi senza guidatore: metro, treni, gru, navi, droni in volo, strumenti di carico e scarico automatizzato nei porti e nei magazzini.

La possibilità di migliorare la conciliazione tra vita e lavoro determinata dalle nuove tecnologie rischia, però, di fare scomparire il confine fra vita privata e lavoro, se non s'interviene con una regolazione degli orari e con il diritto alla disconnessione.

I nuovi strumenti, attraverso la continua raccolta dati, determinano anche la possibilità di un assiduo controllo dei lavoratori e della stretta sorveglianza dei processi produttivi, con rischi seri di violazione della privacy; aumento eccessivo della richiesta di produttività ai lavoratori coinvolti (operatori logistici come Amazon si sono attrezzati con piattaforme digitali e

con strumenti di ultima generazione che permettono di misurare costantemente le prestazioni dei lavoratori nei magazzini). Grazie allo sviluppo della digitalizzazione, è esplosa la cosiddetta sharing economy, nata negli USA, che agisce attraverso l'utilizzo di piattaforme informatiche dedicate, per fornire svariati tipi di servizi, con un bassissimo impiego di capitale. Fra le più famose ricordo Uber, Foodora, Deliveroo, ecc. Si tratta di una nuova modalità di fare incontrare la domanda e l'offerta di servizi, attraverso app e piattaforme on line che, per i lavoratori coinvolti, disgregano il rapporto di lavoro tradizionale, con il fine ultimo di abbattere i costi delle transazioni commerciali per aumentare i profitti. L'unica cosa condivisa, a dispetto della pubblicità fuorviante, è l'investimento sugli strumenti di lavoro, lasciato quasi completamente a carico del lavoratore.

Di fatto non vi è nulla di solidale nella cosiddetta sharing economy, si tratta solo di puro business che, purtroppo, ha determinato l'esplosione del nuovo precariato digitale senza tutele sociali e l'aumento della frammentazione del mondo del lavoro.

Tali operatori trovano facile propagazione perché offrono il servizio con modalità più efficaci rispetto alle tradizionali, rispondendo ai bisogni degli utenti attraverso l'utilizzo di app semplici e a tariffe più basse, in settori dove spesso il servizio è carente, come le piccole consegne a domicilio.

Non per questo le piattaforme creano maggiori posti di lavoro o aumentano il PIL, anzi, rischiano di aumentare il fenomeno dell'elusione fiscale.

Frequentemente questi nuovi operatori violano le leggi in vigore nei singoli Stati, perché le multinazionali che controllano le piattaforme le diffondono nel mercato globalizzato, violando per scelta i sistemi

esistenti e praticando pesanti azioni di lobbying per forzare i decisori politici.

Uber non si presenta come società di trasporto ma come intermediario remunerato con una commissione sul prezzo, che mette in connessione utenti e autisti freelance... anche se i tribunali degli stati coinvolti iniziano ad affermare che uber è un datore di lavoro e gli autisti sono chiaramente suoi dipendenti.

La legislazione attuale, inoltre, risulta priva di regolazioni adeguate a contrastare gli effetti devastanti che si producono in termini di dumping, di elusione fiscale, di tutele sociali e previdenziali per i lavoratori.

Nell'ambito del dibattito in corso, le stime più pessimistiche prevedono una perdita del 40-50% di posti di lavoro, sostituiti dalle nuove tecnologie, mentre i più ottimisti parlano di una riduzione dell'8-10%. Nessuno è in grado di quantificare i posti di lavoro creati ex novo grazie alla diffusione dell'intelligenza artificiale.

È evidente che il sindacato deve dedicarsi a questi processi di trasformazione del lavoro, anzi deve provare ad analizzarli e magari anticiparne gli sviluppi, partecipando al cambiamento in atto.

Il sindacato in questa fase deve:

- partecipare con la contrattazione collettiva ai processi di formazione per i lavoratori già occupati che necessitano di conversione professionale per imparare a lavorare con i nuovi strumenti;
- tutelare i lavoratori rispetto ai temi di salute e sicurezza sul lavoro, ad esempio rivendicando il diritto alla disconnessione, per ridurre i carichi di stress determinati dalle nuove tecnologie;
- organizzare i lavoratori della platform economy con nuove modalità di coinvolgimento diverse da quelle tradizionali, anche attraverso coordinamenti soprannazionali;
- rivendicare a livello nazionale ed europeo una cornice di regole che argini la diffusione di lavoro precario e stabilisca diritti di protezione sociale anche per i cosiddetti lavoretti della gig economy;
- aggiornarsi per imparare a parlare e ad attrarre anche la generazione dei nativi digitali.

Attualmente il grande assente sembra essere il decisore politico che, invece di limitare il rischio di diffusione del precariato digitale, anche per ridurre la diffusione del lavoro povero e del disagio sociale, dimentica di assolvere al proprio ruolo, abdicando a favore di giudici e tribunali. L'obiettivo finale individuato da ETF è la definizione di una strategia per una transizione equa verso le nuove tecnologie che riduca le disuguaglianze invece di incrementarle, difendendo il modello sociale europeo fatto di protezioni per i lavoratori.