

MICROCOSMI LE TRACCE E I SOGGETTI

La sfida della logistica: aggregarsi e progettare nuovi servizi pregiati

di Aldo Bonomi

Il ritorno di confini e faglie geopolitiche è una delle grandi incognite di un mondo che si pensava avviato all'interconnessione. Parto da un fatto di questi giorni. Mentre al Brennero si alzavano i muri contro i flussi dei migranti, a Roma – simbolicamente – le rappresentanze di trasportatori e commercianti, che sui flussi delle merci ci vivono, denunciavano i danni prodotti dal ripristino delle barriere su una economia ormai abituata a funzionare e a pensarsi come un flusso continuo. Il fatto è che oggi siamo sempre più immersi in un'economia e una società che attraverso la pervasività della rete digitale incorpora, assembla e mette a valore quella che Ernst Bloch chiamava "la contemporaneità del non-contemporaneo". Quando nel dicembre 2013 il movimento dei "forconi" con protagonisti piccoli trasportatori, commercianti, giovani delle periferie, aveva bloccato piazze e caselli autostradali da Torino alla Sicilia fino al Nord Est, la prima reazione fu di confinarne la portata alle nostre spalle. E d'altronde cosa c'era di più simbolicamente antico del forcone? Al contrario anche grazie a quel passaggio abbiamo capito che forme del lavoro, culture, figure sociali tradizionali vengono incorporate selettivamente nelle reti di produzione del valore accanto alle celebrate start-up. Oggi quelle tre C che per lungo tempo hanno composto il corpo sociale di una "italietta" dei territori, camionisti, commercianti e contadini, costituiscono invece soggetti del valore che nel circuito dell'economia circolare a base digitale vengono scomposti e ricomposti. Le grandi piattaforme di sharing economy che organizzano le economie digitali da Google a Facebook, Amazon o ancora Uber o AirBNB, funzionano mettendo a valore il flusso di merci, persone e informazioni in logiche che incorporano la prossimità del locale nella simultaneità del globale. A due anni da quell'evento sono tornato a studiare proprio quel mondo del trasporto da cui allora era partita la scintilla, e che oggi rappresenta un osservatorio importante per capire come un pezzo del blocco sociale della piccola impresa e della sua rappresentanza,

stiano provando a prendere le misure all'economia circolare dei flussi e del digitale. Fino al passaggio di secolo il trasporto era parte di un "modello logistico italiano" che nell'accoppiata padroncini molecolari ed economie diffuse territoriali, aveva creato un proprio equilibrio, forse inefficiente ma efficace, contribuendo a dar vita al grande invasivo dei ceti medi nazionali. L'arrivo della globalizzazione negli anni '2000 produce una prima transizione in cui cresce una dimensione intermedia di piccole imprese strutturate, né contoterzisti molecolari né grandi players logistici. Nel contempo, in basso, si avvia la feroce selezione dell'impresa individuale con oltre 28.000 addetti persi tra 2001 e 2011, in gran parte "padroncini" autonomi. A questo primo salto si accompagna un movimento parallelo di modernizzazione del fare rappresentanza che porta alla creazione di Confrtrasporto nel 2001, unificando le principali organizzazioni dell'autotrasporto piccolo e medio che fino a quel momento ne avevano frammentato la rappresentanza. Si costituisce così una geografia della rappresentanza a tre punte: in alto il mondo dei grandi spedizionieri e delle multinazionali della logistica nonché del capitalismo delle reti infrastrutturali nato dalle privatizzazioni e orbitante in Confindustria; in basso, dentro le centrali artigiane, i padroncini contoterzisti sempre più pressati a competere sul prezzo e con la concorrenza del "camionista rumeno" alle costole per la liberalizzazione del trasporto internazionale di matrice europea; in mezzo, ad accompagnare la crescita di un tessuto di piccole e medie aziende Confrtrasporto, dentro il progetto di rappresentanza generale dei servizi di Confcommercio. E' proprio da questo segmento intermedio che oggi vengono le novità. Gli anni della crisi impongono un salto di qualità a tutti. Logistica e trasporto divengono importanti per garantire competitività e efficienza nelle *supply chain* di un sistema imprenditoriale sempre più internazionalizzato. E la cultura logistica delle imprese italiane si polarizza tra una élite che domanda servizi sempre più qualificati e un

bacino di capitalismo molecolare in difficoltà ancora attestato a chiedere servizi a bassa qualità e basso costo. Conseguentemente anche l'impresa di autotrasporto tende a polarizzarsi, tra una componente che appare in grado (per tecnologie, profili impiegati, formule competitive, caratteristiche del servizio) di agganciare la frazione di domanda di servizi più evoluta, andare sui mercati esteri operando direttamente in sinergia con i clienti "industriali" o integrandosi nelle reti governate dai grandi player logistici, e una componente invece destinata ad una competizione al ribasso. Anche da noi cresce, sebbene troppo poco, una élite di imprese in grado di intrecciare al trasporto l'organizzazione della *supply chain*. Dunque l'invaso mediano del vecchio autotrasporto si frattura e il mercato logistico, seppure ancora ristretto, si concentra, qualifica e polarizza. Da un lato, si costituisce una élite che sale verso lo status di impresa capitalistica vera e propria, capace di intercettare le economie dei flussi e le nuove economie di scala permesse dalla robotica intelligente; dall'altro lato, rimane una massa di imprese impigliate nelle reti del subappalto fondate sulla *commodity* del trasporto puro. La rivoluzione in arrivo dell'e-commerce e l'applicazione del potere dell'algoritmo e del software alle catene logistiche pone oggi il mondo dei trasporti davanti ad un nuovo bivio: accettarne l'ascesa come una rivoluzione passiva dall'alto e rassegnarsi a subire un processo di *uberizzazione* giocando la parte dell'ultimo anello a basso valore aggiunto, oppure provare ad aggregarsi per investire, assumere logiche di piattaforma e di filiera sul territorio e progettare nuovi servizi pregiati. E' in questo contesto di ristrutturazione che si avvia anche un ripensamento del fare-rappresentanza in cui le organizzazioni del trasporto, Confrtrasporto in testa, provano a dare risposta a questa transizione, allargando lo spettro dell'appello ad una rappresentanza unica dell'intero settore della mobilità. La nuova compagine si allarga alle imprese di trasporto e logistica nate dai processi di scomposizione e privatizzazione del trasporto

ferroviario e marittimo con l'entrata di Fercargo e Fedarlinea a cavallo della crisi, fino ad arrivare oggi a pensare un possibile rapporto con i capitalisti delle reti e dei nodi infrastrutturali, dalle autostrade agli aeroporti. Una alleanza del capitalismo delle reti con un pezzo di capitalismo molecolare evoluto, dal trasporto al commercio, che costituirebbe una lobby di sistema preziosa per la modernizzazione del paese.

bonomi@aaster.it