



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Ottobre 2022



UN TRASPORTO SENZA CASA

Si occupano di trasferire le cose più care di privati e aziende svolgendo un'attività che richiede svariate competenze. Ma non hanno un albo e neppure un contratto ad hoc. Tra costi in continuo aumento e concorrenza sleale il settore chiede ascolto

Trasportiamo la vita delle persone, i mobili e gli oggetti più cari. Quello del traslocatore è un mestiere che richiede diverse competenze, prima fra tutte quella di entrare in empatia con il cliente, che quasi sempre vive il momento del passaggio da un'abitazione all'altra con grande emotività". Mauro Sagresti, 59 anni, titolare della Sagresti Trasporti di Borgonovo Val Tidone, in provincia di Piacenza, giunta alla terza generazione, ci tiene a sottolineare la specificità di chi svolge questo mestiere, che ha ereditato dal padre e a sua volta sta tramandando al figlio.

DALLA GUIDA ALLO SMONTAGGIO

"Il trasloco è fatto di una serie di attività specifiche e delicate: il trasporto, lo smontaggio, il rimontaggio, l'imballaggio dei contenuti, il sollevamento con gli elevatori", spiega Sagresti. "Ci stiamo battendo da molti anni sottolineando la necessità di avere un albo professionale che ci rappresenti, ma non siamo ancora riusciti a ottenere questo riconoscimento, a differenza di quanto è successo in Francia e in altri Paesi europei. Forse anche perché non siamo sufficientemente uniti come categoria. Tale necessità sorge anche dal fatto che non siamo rappresentati al ministero e che non è previsto al momento un contratto collettivo specifico per il nostro settore".

Fondata nel 1955 la Sagresti Traslochi oggi può contare su dieci dipendenti e altrettanti mezzi, tra camion, furgoni, elevatori e scale. Opera soprattutto in Italia, ma anche in Europa e nel resto del mondo, attraverso dei partner. "I costi, in generale, sono aumentati e con il prezzo del gasolio così alto conviene lavorare attraverso corrispondenti. Nei viaggi lunghi non c'è quasi più convenienza, si fanno i trasporti più vicini e si collabora con colleghi di altre regioni italiane e di altre nazioni". La sede non è lontana dallo snodo autostradale di Castel San Giovanni, lungo la A21, una delle zone ad alta vocazione capitale logistica. "Da anni ci siamo specializzati sulla logistica del trasloco", racconta Mauro Sagresti, ➤



Multitasking

Un'azienda di traslochi impiega dipendenti con diverse competenze. Chi guida, chi smonta e rimonta i mobili, chi li porta dalla casa alla strada e viceversa. E poi è necessario essere in grado di caricare correttamente e condurre il mezzo di trasporto.

**Anche deposito**

Alcune aziende più strutturate hanno ampliato i loro servizi, offrendo anche il deposito della merce o la custodia dei documenti quando si tratta, per esempio, di trasferire un grande ufficio. Per i traslochi a lungo raggio, invece, con il prezzo del gasolio alle stelle, conviene affidarsi a corrispondenti locali.

➤ “offrendo anche la custodia dei mobili, la gestione degli store, l'archiviazione dei documenti (per esempio per gli uffici)”. Trasportatori, dunque, ma anche falegnami, facchini, spedizionieri, operatori di macchine difficili da usare in sicurezza come le piattaforme aeree, i traslocatori vorrebbero vedere riconosciuta la loro particolare professione, non solo con un Albo ad hoc, ma anche con un contratto che risponda meglio alla loro attività.

PIÙ DI 3.000 AZIENDE IN ITALIA

Un consorzio che rappresenta questo settore in realtà c'è. È l'Aiti, Associazione imprese traslocatori italiani, all'interno di Confetra, nato nei primi anni Cinquanta e ricostituito ex-novo nel 2003. “In Italia le ditte di traslochi sono più di 3.000 e generano 3 miliardi di euro di fatturato annuo”, dichiara il presidente, Alessandro Russo. “Aiti ne raggruppa un centinaio. Il nostro obiettivo è di riuscire a creare una sezione speciale, all'interno del mondo del trasporto, specifica per il nostro settore che è completamente differente da quello dell'autotrasporto in conto terzi”. Un'altra criticità per i traslocatori è relativa al contratto. “Spesso adottiamo quello collettivo nazionale del trasporto e della logistica” sottolinea ancora Russo, “ma c'è da ricordare che l'attività dell'autista, la guida del camion, non è quella prevalente nel trasloco ed è proprio per questo motivo che abbiamo bisogno di una categoria speciale per le nostre aziende”.

“ UN ALBO SPECIFICO E UN CONTRATTO AD HOC. QUESTE DUE DELLE RICHIESTE DEL SETTORE ”

La domanda, comunque, è diminuita molto gli ultimi anni. “La nostra ditta”, sottolinea Bruno Palmieri, proprietario e amministratore della Itet, azienda di traslochi dell'area romana, “collaborava soprattutto con i grandi enti statali. Il Provveditorato Generale dello Stato indiceva le gare e si lavorava tantissimo perché le nostre professionalità e qualità erano molto ricercate. Poi però, dagli anni 2000, con la nascita della Consip, le gare sono diventate molto grandi e da allora solo le grosse società possono permettersi di partecipare. Siamo nati negli anni Cinquanta, il Paese cresceva e il nostro lavoro con lui. Avevamo 80 operai, mentre oggi siamo rimasti in dieci ed è calato di conseguenza anche il numero dei mezzi a nostra disposizione. Continuiamo comunque a operare con i grandi enti, ma in misura ridotta, oltre che con

alcuni clienti privati selezionati. Le parole d'ordine oggi sono difendere la posizione e navigare a vista”. Il settore, come molti altri, soffre anche della concorrenza sleale di chi svolge traslochi in regime di abusivismo, senza nessuna competenza e garanzia.

PRESTO UNA SCUOLA

“Il cliente cerca di risparmiare, ma cosa rischia?”, sottolinea Mauro Sagresti. “Il privato guarda spesso al prezzo più basso, non pensando che i traslocatori entrano nella loro casa, che quelli professionali devono rispettare una serie di regole, di oneri e doveri. Inoltre, in questi casi se qualcuno si infortuna durante il lavoro, il committente è corresponsabile”. Gli fa eco il numero uno dell'Aiti, Alessandro Russo: “Non potendo detrarre le spese di trasloco il privato è spesso tentato di dare l'incarico a chi non emette fattura. E così rischia personalmente (danni e non solo), alimenta l'economia sommersa e dà ossigeno alla concorrenza sleale nei confronti delle aziende regolari e professionali”. Tra gli obiettivi dell'Aiti ci sono alcuni punti fondamentali: oltre al riconoscimento delle specificità della categoria e a un contratto ad hoc, una regolamentazione dei costi e delle procedure per l'occupazione del suolo pubblico, spesso necessario per svolgere il servizio. E intanto dal 1° gennaio del 2023 a Milano - città pilota - aprirà una scuola per traslocatori, teorica e pratica, in presenza. Organizzata proprio dall'Aiti e sponsorizzata da Archimede, un'agenzia per il lavoro. **11**

Padova: si chiude la Green Logistics Expo, dedicata a protagonisti e futuro della logistica italiana

LINK: <https://citymilano.com/2022/10/07/padova-si-chiude-la-green-logistics-expo-dedicata-a-protagonisti-e-futuro-della-logistica-italiana/>



Padova: si chiude la Green Logistics Expo, dedicata a protagonisti e futuro della logistica italiana by Stefania Severini 7 Ottobre 2022 Comments0 Si è chiuso oggi, presso il polo fieristico di Padova, la seconda edizione della Green Logistics Expo, il più importante appuntamento fieristico B2B italiano e internazionale organizzato da Senaf e dedicato alla logistica a 360 gradi. La manifestazione, che ad oggi coinvolge già 140 espositori, tra i maggiori player del settore, tra cui Interporto di Padova, MSC, Fercam, Mercitalia, G.T.S, si è sviluppata in incontri e convegni sul futuro della logistica in Italia e in Europa, attraverso approfondimenti specifici delle diverse anime che compongono la filiera: **I n t e r m o d a l i t à**, Intralogistica, City Logistics ed E-commerce. Green Logistics Expo è stata inaugurata alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e la Mobilità Sostenibile,

Enrico Giovannini, il 5 ottobre durante il convegno " **I n v e s t i m e n t i** , Infrastrutture, Riforme. La logistica per trasformare l'Italia" a cui, tra gli altri, hanno preso parte Umberto Ruggerone, Presidente Assologistica, Thomas Baumgartner, Presidente Anita e Carlo De Ruvo Presidente **Confetra**. La tavola rotonda che si è svolta durante l'inaugurazione ha portato alla luce la mancanza di rappresentanza nel settore della logistica. Thomas Baumgartner, presidente di Anita (Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici), ha evidenziato come la disgregazione delle associazioni sia una "peculiarità italiana". Secondo Giacomo Di Patrizi, CEO di CFI (Compagnia Ferroviaria Italiana), "il punto di partenza è l'approccio che il paese ha nei confronti di tutti i settori. Non possiamo pensare che la logistica cambi la mentalità italiana".

La soluzione, secondo Di Patrizi, risiede nella convivenza: "Se è vero che dobbiamo convivere con l'approccio italiano è altrettanto vero che dobbiamo esigere maggiore comunicazione. Ci sono tematiche importanti, in cui la convergenza dev'essere naturale e necessaria", ha concluso. "L'aumento dei costi, per esempio. Unirsi, dialogare e trovare una rappresentanza unica ci permetterà di non soccombere e di avere maggiore attenzione da parte delle istituzioni". L'edizione 2022 ha visto numerose iniziative speciali, a cominciare dal Villaggio della Logistica Sostenibile, coordinato e sostenuto da **S O S - L O G I S T I C A** , associazione nazionale di riferimento in ambito green logistics e mobilità sostenibile, che il 6 ottobre ha presentato il primo Osservatorio sul Green washing in Italia. LIUC Università Cattaneo è il partner universitario di Green Logistics Expo e i

ricercatori del Green Transition Hub, centro di aggregazione di competenze e conoscenze relative ai temi di transizione ecologica, hanno presentato le best practices in diversi ambiti (imballaggi, magazzini e trasporti), secondo un percorso guidato (fisico e virtuale). Il team, coordinato dal prof. Fabrizio Dallari, ha accompagnato i visitatori all'interno dell'Unità Dimostrativa Green Logistics 360° Tour, l'iniziativa principale dedicata al mondo della logistica industriale e il 6 ottobre ha presentato i risultati dell'Osservatorio sull'Immobiliare Logistico (OSIL) nell'ambito della conferenza "Green Warehousing - Come realizzare un magazzino 100% green". L'articolo Padova: si chiude la Green Logistics Expo, dedicata a protagonisti e futuro della logistica italiana proviene da The Map Report.

Green Logistics Expo: oltre 7000 visitatori (+40%) e più di 170 espositori si sono incontrati a Padova per il Salone della logistica sostenibile

LINK: <https://agenparl.eu/2022/10/10/green-logistics-expo-oltre-7000-visitatori-40-e-piu-di-170-espositori-si-sono-incontrati-a-padova-per-il-salo...>



Green Logistics Expo: oltre 7000 visitatori (+40%) e più di 170 espositori si sono incontrati a Padova per il Salone della logistica sostenibile Agroalimentare (AGENPARL) - lun 10 ottobre 2022 Comunicato stampa GREEN LOGISTICS EXPO 2022 I protagonisti della logistica si sono incontrati a Padova con soddisfazione degli operatori: Oltre 7000 visitatori (+40% rispetto al 2018) e più di 170 espositori Grande affluenza di visitatori e partecipazione di professionisti e realtà istituzionali di alto profilo. Green Logistics Expo tornerà a Padova nel 2024 con una nuova edizione ricca di spunti per lo sviluppo del business Padova, 10 ottobre 2022 - Chiusura positiva per la seconda edizione di Green Logistics Expo, il Salone della Logistica Sostenibile promosso da Padova Hall e organizzato da Senaf, che si è svolto dal 5 al 7 ottobre negli spazi di Padova Hall

(Fiera di Padova). La manifestazione ha riunito i principali protagonisti della logistica, associazioni, enti, aziende e centri di ricerca, che, grazie a un ricco programma di oltre 70 eventi di alto profilo, hanno potuto incontrarsi e fare il punto sul futuro del settore che si prepara a importanti cambiamenti grazie agli importanti progetti infrastrutturali finanziati dal PNRR nei prossimi 10 anni. La qualità delle iniziative speciali presenti in fiera, degli interlocutori e la risonanza degli oltre 170 espositori, con player di primo piano nazionali e internazionali, tra cui Interporto Padova, MSC, Fermerci, Fercam, G.T.S. e delle tante associazioni presenti - UIR, Assologistica, SOS-LOGistica, Anita, CSCMP - ha attirato nei tre giorni di esposizione oltre 7000 visitatori professionali (+40% rispetto alla prima edizione del 2018): una presenza qualificata di

supply chain professionals di alto livello, che ha attivato migliaia di occasioni di business in questo evento premium, con un format più agile e ristretto rispetto a quello delle fiere tradizionali. Green Logistics Expo si è aperta alla presenza di Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con un evento durante il quale è stato contemporaneamente inaugurato anche il nuovo terminal intermodale per semirimorchi dell'Interporto di Padova. Protagonisti anche la Regione Veneto, RFI e Fermerci, con importanti annunci su investimenti e piani di sviluppo strategico per il comparto. Il tema della sostenibilità è stato il fil rouge che ha stimolato tanti dibattiti e sul tema ha spiccato l'unità dimostrativa "Green Logistics 360° Tour", a cura del Green Transition Hub di LIUC Università Cattaneo, che ha guidato i visitatori alla

scoperta delle soluzioni più green e innovative nella logistica attraverso un percorso interattivo. "Il successo della seconda edizione di Green Logistics Expo si deve innanzitutto all'autorevolezza dei partecipanti, dalle associazioni alle istituzioni sino alle imprese più rappresentative della realtà della logistica nel nostro Paese. Abbiamo puntato sulla qualità di un fitto programma di eventi di alto spessore, che hanno contribuito ad alimentare il dibattito nazionale, in un momento come questo in cui grazie ai fondi del PNRR siamo più che mai vicini a una grande svolta per trasporti e logistica. In questo senso Green Logistics Expo, che è stato organizzato con il supporto di Senaf, si inserisce in un contesto territoriale strategico e con forti sinergie, quale è Padova, che vanta uno tra i più innovativi interporti d'Italia, snodo cruciale per il commercio con l'Europa. Puntiamo anche per la prossima edizione, che si terrà nel 2024, a portare a Padova Hall tutti i principali interlocutori della filiera per continuare a garantire presenze altamente qualificate, fondamentali per lo sviluppo del business di espositori e visitatori" ha dichiarato Marco Valsecchi,

Padova Hall. Green Logistics Expo si conferma il più importante appuntamento fieristico B2B italiano e internazionale dedicato alla logistica a 360 gradi e punta a crescere ancora. L'appuntamento è confermato per una nuova edizione e tornerà nel 2024 con nuovi spunti e approfondimenti negli ambiti Intermodalità, Intralogistica, City Logistics e d E-commerce. Programma completo degli eventi: www.greenlogisticsexpo.it/programma-eventi/ A proposito di Green Logistics Expo Green Logistics Expo, l'unico appuntamento fieristico italiano B2B dedicato all'intero comparto della logistica. La prima edizione, avvenuta dal 7 al 9 marzo 2018, ha dato il via a una delle fiere dedicate alla logistica sostenibile che promette di diventare il nuovo e innovativo punto di riferimento del settore. La seconda edizione di Green Logistics Expo si è svolta dal 5 al 7 ottobre presso Padova Hall con la collaborazione di SENAF, produttore di eventi fieristici B2B tra i quali MECSPE. Oltre al patrocinio di Interporto Padova, Green Logistics Expo sarà supportata dal MIMS Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile e dalle principali

nazionali, come Assologistica, AILOG (Associazione italiana di logistica e di supply chain management), ASSOPORTI (Associazione dei Porti Italiani), CONFETRA (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), CSCMP, LIUC Business School, SOS-LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile), SRM, TRT (Trasporti e Territorio), UIR (Unione Interporti Riuniti), e dalle principali istituzioni del territorio, come Regione Veneto, Comune di Padova, Provincia di Padova e Camera di Commercio Padova. Per ulteriori informazioni #Bancofresco agroalimentare Banco Fresco espositori incontrati sostenibile visitatori

Reshoring in Italia? La parola ad Atala, Energica Motor Company e Salmoiraghi

Milano – Quali sono i driver utili per indurre le aziende a riportare in Italia le produzioni o a riavvicinare i poli di approvvigionamento delle forniture? A Questa domanda hanno cercato di dare una risposta i rappresentanti di tre aziende chiamate a partecipare all'assemblea di **Alsea** dedicata al tema del reshoring e ai conseguenti impatti sulle catene logistiche e sulle spedizioni. Nell'occasione è stata presentata [un'indagine condotta dal gruppo di ricerca Re4It su un campione di oltre 700 imprese](#) per comprendere le scelte di localizzazione delle attività produttive, delle forniture delle imprese italiane e le motivazioni sottostanti le loro scelte.

Andrea Vezzani, direttore finanziario di **Energica Motor Company**, ha spiegato che prioritario per la sua azienda sono ad esempio “il marchio Made in Italy, la necessità di maggiore flessibilità e poi avere qualcuno che viaggia alla nostra stessa velocità. Gli italiani sono bravi a uscire dalle difficoltà”. In tema di backshoring delle forniture Vezzani ha portato l'esempio di un fornitore italiano, basato in Val d'Aosta, che da maggio 2020 ha rimpiazzato il precedente fornitore americano che aveva sede in Michigan. “A proposito dell'importanza di trovare un fornitore idoneo nel nostro Paese possiamo dire che la scelta di rivolgerci a un partner italiano ci ha premiato con un miglioramento delle prestazioni (le moto elettriche che produciamo pesano ora 20 kg in meno) e, oltre a ciò, possiamo fare molta più Ricerca e sviluppo in sinergia con la produzione” ha raccontato.

Massimo Panzeri, amministratore delegato della nota industria di biciclette **Atala** (oggi controllata di Accel Group), ha testimoniato come l'azienda nel suo caso abbia finora riportato in Italia solo le operazioni di assemblaggio dopo aver delocalizzato in passato la produzione. “Per Atala la storia della delocalizzazione è iniziata nel 1989 e fino al 2005-2010 era un passo obbligato per chi operava cercando di abbassare i costi e vendere alti volumi di prodotto. Si lavorava solo sul prezzo e sui margini garantiti dalle quantità prodotte” ha ricordato Panzeri. Che poi ha aggiunto: “Nel 2002 Accel Group ha inventato la bici elettrica e nel 2008 anche Atala ha puntato sulla bici elettrica ma accorgendosi che la fase R&D era slegata dalla produzione. Per questo è stata presa la decisione di riportare l'assemblaggio in Italia; ci si accorgeva dei veri problemi solo avendo questo processo sotto mano”. Un altro aspetto importante è stato segnalato: “Si è deciso di riportare l'assemblaggio perché è più facile da trasferire e, se necessario, ritrasferirlo di nuovo. La produzione invece è più rigida allo spostamento perché sono stati fatti in passato grossi investimenti con elevati costi fissi” ha precisato Panzeri.

L'a.d. di Atala, che sul riavvicinare la produzione si è detto attendista, è stato netto nel dire che “in Italia e in Europa per fare un vero reshoring serve una chiara decisione politica. Serve un orizzonte temporale di almeno 15 anni per consentire alle aziende di pianificare e prevedere decisioni di lungo termine”. Da risolvere, in Italia, rimane anche il tema del cuneo fiscale per cui “un

dipendente che guadagna da 35mila euro netti all'anno rappresenta un costo per l'azienda di 85mila euro". Evidenziato infine dal numero uno di Atala anche il tema della sostenibilità e dell'impatto delle produzioni: "Non si può parlare di reshoring senza considerare che un tema ecologico c'è e va affrontato e indirizzato a livello politico" ha aggiunto ancora, riferendosi al fatto che talvolta le industrie generano anche esternalità negative e di questo non si può non tenere conto. Dal punto di vista della logistica Atala sta affrontando alcune criticità per il trasporto delle biciclette elettriche con batterie che oggi vengono qualificate come spedizioni di merci pericolose. "Spedire oggi un container carico di bici elettriche è un fattore critico e complicato" ha affermato Panzeri, alle cui parole hanno fatto eco quelle di Vezzani, secondo il quale "il problema del trasporto merci pericolose esiste ma le normative non sono adeguate ai progressi fatti dai produttori e da chi si occupa dell'imballaggio di batterie".

Il terzo rappresentante del mondo produttivo che ha preso la parola all'assemblea di Alsea è stato **Sandro Salmoiraghi**, presidente dell'omonimo gruppo brianzolo attivo nella meccatronica, che in passato aveva delocalizzato in Cina attività a basso valore aggiunto. "Produciamo macchine con un cervello dentro ma in Italia facciamo progettazione e sviluppo. La produzione degli impianti avviene in Cina per questione di costi e ad oggi non pensiamo di riportarla in Italia; sia perché i costi di fabbricazione sarebbero maggiori ma anche perché con i noli aumentati se dovessimo spedire un impianto dall'Italia a un cliente in Asia costerebbe il triplo".

All'assemblea di Alsea, dopo le imprese, hanno preso la parola le associazioni. **Carlo De Ruvo**, presidente di **Confetra**, ha posto in particolare l'accento sui servizi forniti da remoto, a distanza: "È una delle opportunità da cogliere in questo momento di enormi cambiamenti. Il flusso delle informazioni è diventato ancora più importante del flusso delle merci. Dobbiamo diventare bravi a creare prodotti alimentati dal digitale, formare talenti adeguati a queste sfide complesse. Persone che sappiano gestire le complessità: esperti in logistica urbana, in competenze per reshoring, in sostenibilità ambientale, alfabetizzazione digitale dei dipendenti, gestire complessità".

Secondo **Alessandro Pitto**, presidente di **Fedespediti**, in Italia "abbiamo poche aziende sanno realmente quanto sia importante la logistica inbound e outbound. Le rese di vendita largamente Ex Works in export e CFR in import rappresentano un elemento di debolezza. Al contrario ci sono paesi come Israele e Australia che controllano in maniera blindata le proprie catene logistiche. Su questo qualche ragionamento a livello di sistema andrebbe fatto".

A proposito del tema dell'assemblea di Alsea, il presidente degli spedizionieri italiani ha fatto presente che "in Italia avremmo uno strumento tagliato su misura per aiutare le politiche di reshoring e sono le Zls (zone logistiche semplificate, ndr) e le Zes (zone economiche speciali, ndr). Due strumenti approvati da una legge del 2017 e ancora oggi non applicabili in concreto. Se le avessimo avute disponibili adesso saremmo stati pronti ad accogliere la domanda di reshoring proveniente dalle imprese".

Perché sì e perché no al reshoring verso l'Italia secondo Atala, Salmoiraghi ed Energica Motor Company

De Ruvo (**Confetra**) auspica maggiore formazione nella logistica mentre Pitto (Fedespedi) sottolinea l'urgenza delle Zes e delle ZIs per attrarre produzioni

di Nicola Capuzzo

Milano – Quali sono i driver utili per indurre le aziende a riportare in Italia le produzioni o a riavvicinare i poli di approvvigionamento delle forniture? A Questa domanda hanno cercato di dare una risposta i rappresentanti di tre aziende chiamate a partecipare all'assemblea di **Aisea** dedicata al tema del reshoring e ai conseguenti impatti sulle catene logistiche e sulle spedizioni. Nell'occasione è stata presentata [un'indagine condotta dal gruppo di ricerca Re4It su un campione di oltre 700 imprese](#) per comprendere le scelte di localizzazione delle attività produttive, delle forniture delle imprese italiane e le motivazioni sottostanti le loro scelte.

Andrea Vezzani, direttore finanziario di **Energica Motor Company**, ha spiegato che prioritario per la sua azienda sono ad esempio “il marchio Made in Italy, la necessità di maggiore flessibilità e poi avere qualcuno che viaggia alla nostra stessa velocità. Gli italiani sono bravi a uscire dalle difficoltà”. In tema di backshoring delle forniture Vezzani ha portato l'esempio di un fornitore italiano, basato in Val d'Aosta, che da maggio 2020 ha rimpiazzato il precedente fornitore americano che aveva sede in Michigan. “A proposito dell'importanza di trovare un fornitore idoneo nel nostro Paese possiamo dire che la scelta di rivolgerci a un partner italiano ci ha premiato con un miglioramento delle prestazioni (le moto elettriche che produciamo pesano ora 20 kg in meno) e, oltre a ciò, possiamo fare molta più Ricerca e sviluppo in sinergia con la produzione” ha raccontato.

Massimo Panzeri, amministratore delegato della nota industria di biciclette **Atala** (oggi controllata di Accel Group), ha testimoniato come l'azienda nel suo caso abbia finora riportato in Italia solo le operazioni di assemblaggio dopo aver delocalizzato in passato la produzione. “Per Atala la storia della delocalizzazione è iniziata nel 1989 e fino al 2005-2010 era un passo obbligato per chi operava cercando di abbassare i costi e vendere alti volumi di prodotto. Si lavorava solo sul prezzo e sui margini garantiti dalle quantità prodotte” ha ricordato Panzeri. Che poi ha aggiunto: “Nel 2002 Accel Group ha inventato la bici elettrica e nel 2008 anche Atala ha puntato sulla bici elettrica ma accorgendosi che la fase R&D era slegata dalla produzione. Per questo è stata presa la decisione di riportare l'assemblaggio in Italia; ci si accorgeva dei veri problemi solo avendo questo processo sotto mano”. Un altro aspetto importante è stato segnalato: “Si è deciso di riportare l'assemblaggio perché è più facile da trasferire e, se necessario, ritrasferirlo di nuovo. La produzione invece è più

rigida allo spostamento perché sono stati fatti in passato grossi investimenti con elevati costi fissi” ha precisato Panzeri.

L’a.d. di Atala, che sul riavvicinare la produzione si è detto attendista, è stato netto nel dire che “in Italia e in Europa per fare un vero reshoring serve una chiara decisione politica. Serve un orizzonte temporale di almeno 15 anni per consentire alle aziende di pianificare e prevedere decisioni di lungo termine”. Da risolvere, in Italia, rimane anche il tema del cuneo fiscale per cui “un dipendente che guadagna da 35mila euro netti all’anno rappresenta un costo per l’azienda di 85mila euro”. Evidenziato infine dal numero uno di Atala anche il tema della sostenibilità e dell’impatto delle produzioni: “Non si può parlare di reshoring senza considerare che un tema ecologico c’è e va affrontato e indirizzato a livello politico” ha aggiunto ancora, riferendosi al fatto che talvolta le industrie generano anche esternalità negative e di questo non si può non tenere conto. Dal punto di vista della logistica Atala sta affrontando alcune criticità per il trasporto delle biciclette elettriche con batterie che oggi vengono qualificate come spedizioni di merci pericolose. “Spedire oggi un container carico di bici elettriche è un fattore critico e complicato” ha affermato Panzeri, alle cui parole hanno fatto eco quelle di Vezzani, secondo il quale “il problema del trasporto merci pericolose esiste ma le normative non sono adeguate ai progressi fatti dai produttori e da chi si occupa dell’imballaggio di batterie”.

Il terzo rappresentante del mondo produttivo che ha preso la parola all’assemblea di Alsea è stato **Sandro Salmoiraghi**, presidente dell’omonimo gruppo brianzolo attivo nella meccatronica, che in passato aveva delocalizzato in Cina attività a basso valore aggiunto. “Produciamo macchine con un cervello dentro ma in Italia facciamo progettazione e sviluppo. La produzione degli impianti avviene in Cina per questione di costi e ad oggi non pensiamo di riportarla in Italia; sia perché i costi di fabbricazione sarebbero maggiori ma anche perché con i noli aumentati se dovessimo spedire un impianto dall’Italia a un cliente in Asia costerebbe il triplo”.

All’assemblea di Alsea, dopo le imprese, hanno preso la parola le associazioni. **Carlo De Ruvo**, presidente di **Confetra**, ha posto in particolare l’accento sui servizi forniti da remoto, a distanza: “È una delle opportunità da cogliere in questo momento di enormi cambiamenti. Il flusso delle informazioni è diventato ancora più importante del flusso delle merci. Dobbiamo diventare bravi a creare prodotti alimentati dal digitale, formare talenti adeguati a queste sfide complesse. Persone che sappiano gestire le complessità: esperti in logistica urbana, in competenze per reshoring, in sostenibilità ambientale, alfabetizzazione digitale dei dipendenti, gestire complessità”.

Secondo **Alessandro Pitto**, presidente di **Fedespediti**, in Italia “abbiamo poche aziende sanno realmente quanto sia importante la logistica inbound e outbound. Le rese di vendita largamente Ex Works in export e CFR in import rappresentano un elemento di debolezza. Al contrario ci sono paesi come Israele e Australia che controllano in maniera blindata le proprie catene logistiche. Su questo qualche ragionamento a livello di sistema andrebbe fatto”.

A proposito del tema dell’assemblea di Alsea, il presidente degli spedizionieri italiani ha fatto presente che “in Italia avremmo uno strumento tagliato su misura per aiutare le politiche di reshoring e sono le Zls (zone logistiche semplificate, ndr) e le Zes (zone economiche speciali, ndr). Due strumenti approvati da una legge del 2017 e ancora oggi non applicabili in concreto. Se le avessimo avute disponibili adesso saremmo stati pronti ad accogliere la domanda di reshoring proveniente dalle imprese”.

Perché sì e perché no al reshoring verso l'Italia secondo Atala, Salmoiraghi ed Energica Motor Company

Nicola Capuzzo · Thursday, October 13th, 2022

Milano – Quali sono i driver utili per indurre le aziende a riportare in Italia le produzioni o a riavvicinare i poli di approvvigionamento delle forniture? A Questa domanda hanno cercato di dare una risposta i rappresentanti di tre aziende chiamate a partecipare all'assemblea di **Aisea** dedicata al tema del reshoring e ai conseguenti impatti sulle catene logistiche e sulle spedizioni. Nell'occasione è stata presentata un'indagine condotta dal gruppo di ricerca **Re4It** su un campione di oltre 700 imprese per comprendere le scelte di localizzazione delle attività produttive, delle forniture delle imprese italiane e le motivazioni sottostanti le loro scelte.

Andrea Vezzani, direttore finanziario di **Energica Motor Company**, ha spiegato che prioritario per la sua azienda sono ad esempio “il marchio Made in Italy, la necessità di maggiore flessibilità e poi avere qualcuno che viaggia alla nostra stessa velocità. Gli italiani sono bravi a uscire dalle difficoltà”. In tema di backshoring delle forniture Vezzani ha portato l'esempio di un fornitore italiano, basato in Val d'Aosta, che da maggio 2020 ha rimpiazzato il precedente fornitore americano che aveva sede in Michigan. “A proposito dell'importanza di trovare un fornitore idoneo nel nostro Paese possiamo dire che la scelta di rivolgerci a un partner italiano ci ha premiato con un miglioramento delle prestazioni (le moto elettriche che produciamo pesano ora 20 kg in meno) e, oltre a ciò, possiamo fare molta più Ricerca e sviluppo in sinergia con la produzione” ha raccontato.

Massimo Panzeri, amministratore delegato della nota industria di biciclette **Atala** (oggi controllata di Accel Group), ha testimoniato come l'azienda nel suo caso abbia finora riportato in Italia solo le operazioni di assemblaggio dopo aver delocalizzato in passato la produzione. “Per Atala la storia della delocalizzazione è iniziata nel 1989 e fino al 2005-2010 era un passo obbligato per chi operava cercando di abbassare i costi e vendere alti volumi di prodotto. Si lavorava solo sul prezzo e sui margini garantiti dalle quantità prodotte” ha ricordato Panzeri. Che poi ha aggiunto: “Nel 2002 Accel Group ha inventato la bici elettrica e nel 2008 anche Atala ha puntato sulla bici elettrica ma accorgendosi che la fase R&D era slegata dalla produzione. Per questo è stata presa la decisione di riportare l'assemblaggio in Italia; ci si accorgeva dei veri problemi solo avendo questo processo sotto mano”. Un altro aspetto importante è stato segnalato: “Si è deciso di riportare l'assemblaggio perché è più facile da trasferire e, se necessario, ritrasferirlo di nuovo. La produzione invece è più rigida allo spostamento perché sono stati fatti in passato grossi investimenti con elevati costi fissi” ha precisato Panzeri.

L'a.d. di Atala, che sul riavvicinare la produzione si è detto attendista, è stato netto nel dire che “in Italia e in Europa per fare un vero reshoring serve una chiara decisione politica. Serve un orizzonte temporale di almeno 15 anni per consentire alle aziende di pianificare e prevedere decisioni di lungo termine”. Da risolvere, in Italia, rimane anche il tema del cuneo fiscale per cui “un dipendente che guadagna da 35mila euro netti all’anno rappresenta un costo per l’azienda di 85mila euro”. Evidenziato infine dal numero uno di Atala anche il tema della sostenibilità e dell’impatto delle produzioni: “Non si può parlare di reshoring senza considerare che un tema ecologico c’è e va affrontato e indirizzato a livello politico” ha aggiunto ancora, riferendosi al fatto che talvolta le industrie generano anche esternalità negative e di questo non si può non tenere conto. Dal punto di vista della logistica Atala sta affrontando alcune criticità per il trasporto delle biciclette elettriche con batterie che oggi vengono qualificate come spedizioni di merci pericolose. “Spedire oggi un container carico di bici elettriche è un fattore critico e complicato” ha affermato Panzeri, alle cui parole hanno fatto eco quelle di Vezzani, secondo il quale “il problema del trasporto merci pericolose esiste ma le normative non sono adeguate ai progressi fatti dai produttori e da chi si occupa dell’imballaggio di batterie”.

Il terzo rappresentante del mondo produttivo che ha preso la parola all’assemblea di Alsea è stato **Sandro Salmoiraghi**, presidente dell’omonimo gruppo brianzolo attivo nella meccatronica, che in passato aveva delocalizzato in Cina attività a basso valore aggiunto. “Produciamo macchine con un cervello dentro ma in Italia facciamo progettazione e sviluppo. La produzione degli impianti avviene in Cina per questione di costi e ad oggi non pensiamo di riportarla in Italia; sia perché i costi di fabbricazione sarebbero maggiori ma anche perché con i noli aumentati se dovessimo spedire un impianto dall’Italia a un cliente in Asia costerebbe il triplo”.

All’assemblea di Alsea, dopo le imprese, hanno preso la parola le associazioni. **Carlo De Ruvo**, presidente di **Confetra**, ha posto in particolare l’accento sui servizi forniti da remoto, a distanza: “È una delle opportunità da cogliere in questo momento di enormi cambiamenti. Il flusso delle informazioni è diventato ancora più importante del flusso delle merci. Dobbiamo diventare bravi a creare prodotti alimentati dal digitale, formare talenti adeguati a queste sfide complesse. Persone che sappiano gestire le complessità: esperti in logistica urbana, in competenze per reshoring, in sostenibilità ambientale, alfabetizzazione digitale dei dipendenti, gestire complessità”.

Secondo **Alessandro Pitto**, presidente di **Fedespediti**, in Italia “abbiamo poche aziende sanno realmente quanto sia importante la logistica inbound e outbound. Le rese di vendita largamente Ex Works in export e CFR in import rappresentano un elemento di debolezza. Al contrario ci sono paesi come Israele e Australia che controllano in maniera blindata le proprie catene logistiche. Su questo qualche ragionamento a livello di sistema andrebbe fatto”.

A proposito del tema dell’assemblea di Alsea, il presidente degli spedizionieri italiani ha fatto presente che “in Italia avremmo uno strumento tagliato su misura per aiutare le politiche di reshoring e sono le Zls (zone logistiche semplificate, ndr) e le Zes (zone economiche speciali, ndr). Due strumenti approvati da una legge del 2017 e ancora oggi non applicabili in concreto. Se le avessimo avute disponibili adesso saremmo stati pronti ad accogliere la domanda di reshoring proveniente dalle imprese”.

Il Fondo For.te rilancia la formazione continua

Il Forum

A Cernobbio due giorni di dibattito per garantire le competenze ai lavoratori

Era il 1997 quando quando la Legge 196, la cosiddetta legge Treu, dal nome dell'allora ministro del Lavoro Tiziano Treu, avviò la storia dei fondi interprofessionali per la formazione continua. Da allora sono passati più di 20 anni, un tempo abbastanza lungo per parlare di bilanci. A Cernobbio, a Villa d'Este, il presidente del Fondo del terziario, For.te, Paolo Arena, oggi e domani chiama a raccolta giuslavoristi, docenti, imprese, sindacati e associazioni per riportare al centro la formazione continua per lo sviluppo del sistema delle imprese italiane, per l'occupazione di qualità e la ripartenza del Paese.

Il For.Te è uno dei principali fondi interprofessionali, con 130 mila aziende aderenti e più di 1,3 milioni di lavoratori. Dal 2005 al 2022 ha erogato oltre 800 milioni di euro con cui sono stati formati 2,6 milioni di lavoratori di 73 mila imprese. Oggi, dopo la relazione del presidente Arena, ci sarà un talk moderato dal direttore del Sole24Ore Fabio Tamburini, a cui intervverranno Marco Morganti (Intesa San Paolo), Antonio Ranieri (Cedefop - Salonicco), Sebastiano Fadda (INAPP), Alberto Vergani (Fondazione Brodolini) Alessandro Massimo Nucara (Federalberghi) e Raffaele Tangorra (ANPAL). Dal nazionale ci si calerà nell'ambito regionale con Vin-

cenzo Colla (Emilia-Romagna), Elena Donazzan (Veneto) e Melania De Nichilo Rizzoli (Lombardia). Chiude la sessione l'intervista a Cristina Tajani (ANPAL). Al forum intervverranno poi il Presidente del Cnel Tiziano Treu, considerato il "padre" dei Fondi interprofessionali, la Vice Presidente di Fondo For.te Rosetta Raso e il giuslavorista Michele Tiraboschi.

Al confronto con i rappresentanti delle Parti sociali costituenti il Fondo For.te, per il terziario ci saranno i segretari generali di Filcams Cgil, Maria Grazia Gabrielli, Uiltucs, Paolo Andreani, Fisascat Cisl, Davide Guarini e Luigi Taranto (Confcommercio). Al tavolo dedicato alla logistica, invece, parteciperanno Stefano Malorgio (Filt Cgil), Salvatore Pellecchia (Fit Cisl), Giuliano Galluccio (Uilt) e Fabio Marrocco (Confetra).

Nella seconda giornata si parlerà di prospettive e futuro della formazione con gli interventi di studiosi della materia. Valentina Mini (Università Ferrara), Michele Faioli (Università Cattolica), Mario Rasetti (Professore Emerito di Fisica Teorica, Politecnico di Torino; fondatore, Fondazione ISI), Andreas Schleicher (OECD - Paris) David Atchoarena (UNESCO). Ci sarà anche il contributo di Gianluca Brunetti (CESE) e Michelle R. Weise (Vice Chancellor of Strategy and Innovation, National University System, USA). Prima della relazione finale di Arena, a chiudere il Forum ci sarà un confronto tra Donatella Prampolini (Confcommercio), Luigi Sbarra (Cisl), Pier Paolo Bombardieri (Uil), Christian Ferrari (Cgil), Carlo De Ruvo (Confetra).

—C.Cas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Forum ForTe, formazione continua per lo sviluppo del sistema delle imprese

LINK: <https://www.economymagazine.it/forum-for-te-formazione-continua-per-lo-sviluppo-del-sistema-delle-imprese/>



Home Economia&Imprese Forum ForTe, formazione continua per lo sviluppo del sistema delle imprese Economia&Imprese Lavoro Forum ForTe, formazione continua per lo sviluppo del sistema delle imprese Ha preso il via la prima edizione del Forum sulla Formazione Continua organizzato da Fondo For.Te. Due giornate dedicate ai temi economico-sociali di grande attualità e al ruolo centrale della formazione continua, per lo sviluppo del sistema delle imprese italiane, per l'occupazione di qualità e la ripartenza del Paese Paolo Grisorio - 21/10/2022 Il 1°Forum sulla Formazione Continua coincide con una data storica per Fondo For.Te., il 2001, anno di nascita del Fondo paritetico interprofessionale per la formazione dei dipendenti delle aziende aderenti, costituito dai sindacati rappresentativi del mondo delle imprese e dei lavoratori. "A distanza di 20 anni dalla nostra nascita,

abbiamo pensato ad un evento non autocelebrativo, bensì ad un appuntamento significativo, carico di contenuti e testimonianze per fare un bilancio ed offrire una panoramica completa dello stato della formazione continua nel nostro Paese. Un contributo per fronteggiare un momento tragico, quello del lavoro e dell'economia in generale, che dura ormai da anni, con ripercussioni drammatiche a livello Europeo e in particolare in Italia." Sottolinea Paolo Arena - Presidente di Fondo For.Te. Nato con la finalità di realizzare una piattaforma di dialogo, attraverso un confronto diretto con gli esperti, le Parti sociali e i rappresentanti delle Istituzioni, il 1°Forum sulla Formazione Continua riporterà al centro del dibattito l'esperienza dei Fondi Interprofessionali tra politiche attive e relazioni sindacali, proporrà analisi di scenario puntuali e soluzioni più inclusive, tenendo conto

dei cambiamenti del mondo del lavoro e per far fronte alle esigenze di una platea di fruitori sempre più ampia. In un mercato del lavoro in costante trasformazione, il tema della formazione continua diventa sempre più centrale. Proprio partendo da un bilancio "politico" di una esperienza ventennale dei Fondi e con una visione futura, il Forum intende avviare un percorso per ripensare all'azione dei Fondi stessi, in una logica di relazioni sindacali e nel quadro delle politiche definite dai contratti collettivi nazionali dei settori di riferimento. In tale contesto, nel corso dell'evento, sarà interessante scoprire l'evoluzione della formazione del futuro. Una formazione che richiede l'analisi di tre ambiti connessi tra loro: il futuro dei contenuti formativi, l'utilizzo dei nuovi strumenti e metodi didattici con l'ausilio delle tecnologie digitali, la visione di sistema

basato su un apprendimento continuo delle persone. Non ultimo, si alza il richiamo al Governo per l'eliminazione del prelievo forzoso che, ormai da quasi 10 anni, viene effettuato sulle risorse versate dalle aziende. "Si sente spesso parlare della centralità della formazione in generale e in particolare di quella continua, ma nei fatti, i Governi e più in generale la politica, sottovalutano l'impatto del mancato investimento in formazione. Basti pensare all'esiguità delle risorse destinate nel tempo nel bilancio nazionale ai settori dell'istruzione, della formazione e della ricerca" evidenzia il Presidente Arena. 1°FORUM SULLA FORMAZIONE CONTINUA Scenario di riferimento Nel 2021 il 14,4% degli occupati tra i 18 e i 64 anni nell'UE27 ha svolto attività formativa, contro 11,7% degli occupati italiani. Il nostro Paese si colloca al ventesimo posto nella graduatoria dei Paesi censiti da Eurostat. I dati confermano che in Italia, il tasso di partecipazione degli adulti, all'istruzione e alla formazione è regredito tanto da tornare al livello del 2013 (fonte Cedefop). Il contesto viene ulteriormente aggravato dalla triste realtà caratterizzata da un

continuo aumento della disoccupazione, in particolare per i giovani senza lavoro, istruzione o formazione, i cosiddetti NEET (Not in Education, Employment or Training). Secondo il Cedefop (Centro Europeo per lo sviluppo della Formazione) nel 2020, a livello europeo, sono stati persi 2,5 milioni di posti di lavoro. Le imprese italiane, soprattutto quelle di ridotte dimensioni, hanno registrato, in termini di "risorse umane e riorganizzazione dei processi" uno spiazzamento strategico, sperimentando tutta la difficoltà della definizione e della messa in opera di adeguate strategie di reazione. Ad esserne maggiormente colpite troviamo soprattutto le aziende di servizi, dei settori della cultura, intrattenimento, alberghiero e della ristorazione, che maggiormente hanno risentito della crisi post pandemica e delle conseguenze economico finanziarie causate dal conflitto in corso tra Ucraina e Russia. Guardando al futuro, per il quinquennio 2022-2026, le previsioni del Sistema informativo Unioncamere stimano, per il nostro Paese, un fabbisogno occupazionale complessivo tra i 4,1 e 4,5 milioni di lavoratori. Nel quinquennio di riferimento si prevede che le imprese e il comparto

pubblico richiederanno 2,4 - 2,6 milioni di occupati, in possesso di competenze in materia di risparmio energetico e di sostenibilità ambientale. Quanto al fabbisogno di personale con competenze digitali di base, i valori stimati sono compresi tra 2,1 e 2,3 milioni di occupati. Si aggiungono ai dati, le considerazioni sui principali macro trend globali, quali l'allungamento dell'aspettativa di vita, i peggioramenti degli impatti climatici, la sostenibilità ambientale e il ruolo delle nuove tecnologie e l'automazione. La formazione diventa a tutti gli effetti una necessità da cui non si può prescindere. Un asset strategico per la competitività e la crescita imprenditoriale, per l'acquisizione costante di skill e per la crescita personale. L'occupabilità è infatti oggi più che mai direttamente collegata alle competenze. I vantaggi che ne conseguono non riguardano solo il tessuto delle singole aziende e dei lavoratori, contribuiscono alla crescita complessiva del sistema Paese. L'impatto dello scollamento tra la domanda e l'offerta di competenze sul mercato del lavoro, il cosiddetto mismatch, si traduce sull'economia con ricadute pesanti, una "tassa" annuale del 6% sulla

produttività mondiale, pari a 8mila miliardi di dollari di Pil mancato ogni anno (Boston Consulting Group) che potrebbe arrivare a toccare 11% fino al 2025, 18mila miliardi di dollari persi. "Da qui l'urgenza di rimettere al centro delle politiche del lavoro e delle relazioni industriali, per quanto riguarda il nostro Paese, il grande capitolo della formazione degli adulti e dei Fondi paritetici interprofessionali nazionali per la formazione continua, attraverso una formazione efficace, orientata al risultato" sottolinea Rosetta Raso - Vice Presidente di Fondo For.Te. Programma 20/21 Ottobre È da questo contesto di riferimento, dedicato agli Scenari e le prospettive della formazione continua che i protagonisti della prima sessione del Forum, in programma a partire dal pomeriggio di oggi, si muoveranno per delineare un quadro nazionale e regionale dello stato della formazione continua nel nostro Paese, partendo dalla relazione di apertura di Paolo Arena, Presidente di Fondo For.Te. Seguiranno gli interventi di Marco Morganti (Senior Advisor for Impact- Gruppo Intesa San Paolo); un primo Talk con: Antonio Ranieri (Head of Department for VET and Skills, Cedefop - Salonicco) - in videoconferenza;

Sebastiano Fadda (Presidente, INAPP) Alberto Vergani (Membro del Comitato Scientifico, Fondazione Brodolini) Alessandro Massimo Nucara (Direttore Generale, Federalberghi) e Raffaele Tangorra (Commissario straordinario, ANPAL). Un secondo Talk dedicato ad un focus regionale cercherà di delineare uno scenario più locale, insieme a Vincenzo Colla (Assessore allo Sviluppo economico e green economy, lavoro, formazione, Regione Emilia-Romagna), Elena Donazzan (Assessore all'Istruzione, formazione, lavoro, pari opportunità, Regione Veneto) e Melania De Nichilo Rizzoli (Assessore alla Formazione e lavoro, Regione Lombardia). Conclude la sessione l'intervista a Cristina Tajani (Presidente, ANPAL). Al Ruolo della formazione continua tra le politiche attive e le relazioni sindacali è dedicata la seconda sessione di giovedì. In apertura, l'intervista in videoconferenza, al Presidente del CNEL Tiziano Treu, considerato il "padre" dei Fondi interprofessionali, a seguire l'intervento della Vice Presidente di Fondo Forte Rosetta Raso e l'approfondimento dell'autore del Paper "Scenari e prospettive evolutive per il Fondo Fort.Te." Michele Tiraboschi

(Professore ordinario di Diritto del Lavoro, Università di Modena e Reggio Emilia). Seguono due momenti Talk con i principali rappresentanti delle Parti sociali costituenti il Fondo, il primo con i rappresentati delle Parti sociali dei settori commercio, turismo e servizi: Maria Grazia Gabrielli (Segretario generale, FILCAMS CGIL) Paolo Andreani (Segretario generale, UILTUCS) Davide Guarini (Segretario generale, FISASCAT CISL) Luigi Taranto (Segretario Generale, Confcommercio Imprese per l'Italia). Il secondo dedicato al settore dei trasporti della logistica che vedrà la partecipazione di: Stefano Malorgio (Segretario generale, FILTCGIL) Salvatore Pellecchia (Segretario generale, FITCISL) Giuliano Galluccio (Dirigente, UILT Trasporti Nazionale) Fabio Marrocco (Codirettore, Confetra). La seconda giornata del 1°Forum per la formazione continua di Venerdì 21 è caratterizzata dalla terza sessione che guarda al futuro della formazione e dal titolo Immaginare il futuro della formazione continua. Il programma si apre con un approfondimento di Valentina Mini (Docente, Università degli Studi di Ferrara), Michele Faioli (Professore associato di

Diritto del Lavoro, Università Cattolica del Sacro Cuore), autori del Paper "Il futuro della formazione continua". Le tematiche trattate nel Paper si sviluppano con un Talk che vede tra i protagonisti Mario Rasetti (Professore Emerito di Fisica Teorica, Politecnico di Torino; fondatore, Fondazione ISI) - in videoconferenza e un approfondimento internazionale di Andreas Schleicher (Director for Education and Skills; Special Advisor on Education Policy to the Secretary-General, OECD - Paris) David Atchoarena (Director, UNESCO Institute for Lifelong Learning - Hamburg). Segue, sempre in una visione più europea sulla formazione continua, una intervista a Gianluca Brunetti (Segretario Generale, CESE - Comitato Economico e Sociale Europeo) e una con un contributo oltreoceano di Michelle R. Weise (Vice Chancellor of Strategy and Innovation, National University System, USA) sulla realtà della formazione dei lavoratori negli Stati Uniti. Il Forum si conclude con la quarta ed ultima sessione nel Confronto con le Parti Sociali sui macro temi economici e sociali che caratterizzano l'attualità, nei quali si inserisce il tema centrale della formazione continua dibattuto nelle

sessioni precedenti. Sono invitati a partecipare alla tavola rotonda: Donatella Prampolini (Vice Presidente, Confcommercio Imprese per l'Italia), Luigi Sbarra (Segretario generale, CISL), PierPaolo Bombardieri (Segretario generale, UIL), Christian Ferrari (Segretario nazionale, CGIL), Carlo De Ruvo (Presidente, Confetra). Chiude, Paolo Arena - Presidente di Fondo For.Te.

Il 1° Forum organizzato a Cernobbio dal Fondo For.Te

La formazione continua torna protagonista

■ È iniziata ieri a Cernobbio la prima edizione del Forum sulla Formazione Continua organizzato dal Fondo For.Te. Due giornate, il 20 e il 21 ottobre, dedicate ai temi economico-sociali di grande attualità e al ruolo centrale che la formazione continua assume, per lo sviluppo del sistema delle imprese italiane, l'occupazione di qualità e la ripartenza del Paese.

Il 1° Forum sulla Formazione Continua coincide con una data storica per Fondo For.Te., il 2001, anno di nascita del Fondo paritetico interprofessionale per la formazione dei dipendenti delle aziende aderenti, costituito dai sindacati rappresentativi del mondo delle imprese e dei lavoratori. «A distanza di 20 anni dalla

nostra nascita, abbiamo pensato ad un evento non autocelebrativo, bensì ad un appuntamento significativo, carico di contenuti e testimonianze per fare un bilancio ed offrire una panoramica completa sullo stato della formazione continua nel nostro Paese», sottolinea il presidente del fondo Paolo Arena.

Nato con la finalità di realizzare una piattaforma di dialogo, attraverso un confronto diretto con gli esperti, le parti sociali e i rappresentanti delle istituzioni, il 1° Forum sulla Formazione Continua riporta al centro del dibattito l'esperienza dei fondi interprofessionali tra politiche attive e relazioni sindacali, con analisi di sce-

nario puntuali e soluzioni più inclusive, per far fronte alle esigenze di una platea di fruitori sempre più ampia. La formazione diventa a tutti gli effetti una necessità da cui non si può prescindere. Un asset strategico per la competitività e la crescita imprenditoriale, per l'acquisizione costante di skill e per la crescita personale.

La due giorni si conclude oggi con la quarta ed ultima sessione nel confronto con le parti sociali sui macro temi economici e sociali che caratterizzano l'attualità, nei quali si inserisce il tema centrale della formazione continua dibattuto nelle sessioni precedenti. Sono invitati a partecipare alla tavola rotonda: Donatella Pram-

polini (vicepresidente Confcommercio), Luigi Sbarra (segretario generale Cisl), PierPaolo Bombardieri (segretario generale Uil), Christian Ferrari (segretario nazionale, Cgil), Carlo De Ruvo (presidente, Confetra). Chiude, Paolo Arena.

Nel 2021 il 14,4% degli occupati tra i 18 e i 64 anni nella Ue a 27 ha svolto attività formativa, contro 11,7% degli occupati italiani. Il nostro Paese si colloca al ventesimo posto nella graduatoria dei Paesi censiti da Eurostat. I dati confermano che in Italia, il tasso di partecipazione degli adulti, all'istruzione e alla formazione è regredito tanto da tornare al livello del 2013.

R.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Paolo Arena, presidente di For.Te, più importante tra i fondi interprofessionali per la formazione continua (us)

Ministero del Mare e delega sugli scali

L'attesa dei terminalisti

Il mondo della portualità invoca chiarezza sulle competenze del nuovo dicastero. No alla divisione dei ruoli: «Meglio la guida unica sotto le Infrastrutture»

Diego D'Amelio

Il mondo della portualità triestina attende che il governo scioglia gli ultimi dubbi sull'assetto da dare ai due ministeri delle Infrastrutture e del Mare. Il nuovo dicastero voluto dalla presidente Giorgia Meloni non dispiace, ma i terminalisti sono dell'idea che si debba restare sul tradizionale per mantenere una visione unitaria dell'intermodalità. Si ai porti sotto le Infrastrutture insomma. Al di là di deleghe e denominazioni, l'attenzione si concentra sulla priorità dei cantieri Pnrr, considerati il volano necessario a far decollare definitivamente lo scalo giuliano.

Il controllo dei porti è diventato la prima piccola grana dell'esecutivo di centrodestra, al cui interno si è visto un tiro alla fune tra Fratelli d'Italia e Lega sull'ente che dovrà essere deputato a moli e banchine. Il ministro del Mare e del Sud Nello Musumeci non si è espresso sulla volontà di occuparsi dei porti, senza i quali un ente dedicato al mare perderebbe però buona parte del senso. Il collega delle Infrastruttu-

re Matteo Salvini non invece accetta di perdere una delle deleghe più importanti, interpretata anche come strumento per combattere la battaglia contro l'immigrazione irregolare, ma pure per attuare la riforma con cui la Lega vorrebbe trasformare le Autorità portuali da enti pubblici non economici a società per azioni a controllo pubblico.

Il perimetro d'azione del ministero del Mare resta intanto ancora tutto da delineare. «Mi occuperò – ha detto ieri Musumeci – anche di blue economy e di pesca con funzione di coordinamento e programmazione e tutto quello che riguarda il mare, d'intesa con le amministrazioni che si occupano di mare: sette o otto ministeri. Ditemi una settimana per spiegarvi al meglio quale sarà il nostro compito». Di porti l'ex presidente della Sicilia non parla e bisognerà capire cosa si cela dietro la formula “coordinamento e programmazione”.

Salvini pare avere in tasca la delega sui 54 porti e sulle 16 Autorità portuali italiane, che potrebbe essere assegnata al leghista ligure Edoardo Rixi, già

sottosegretario alle Infrastrutture del governo gialloverde. Dipenderà dalla mediazione finale imposta dalla neopremier Meloni, che in cuor suo avrebbe voluto spostare la vigilanza sui porti nelle mani di Musumeci.

La partita è delicata. Il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri preferisce non commentare fino alla definitiva composizione delle deleghe in materia di scali e navigazione. Parla invece Stefano Visintin, segretario regionale di Confetra Fvg e rappresentante di terminalisti e operatori portuali, che si dice «non appassionato dallo spezzatino». Dividere le deleghe fra due ministeri sarebbe controproducente: bisogna avere una visione integrata delle infrastrutture di trasporto per sostenere l'intermodalità. La sede ideale è il mini-

sterio delle Infrastrutture con una delega ai porti forte e affidata a un sottosegretario competente». Un'altra associazione di categoria come la Fise Uniport tifa invece per il ministero del Mare, ritenuto «una decisione che testimonia la piena comprensione dell'impor-

tanza del sistema logistico e portuale nazionale».

Il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino non si espone su un nodo che riguarda di fatto il proprio datore di lavoro, ma da tempo manda messaggi a Roma sulla sua contrarietà a una riforma che mira a trasformare le Autorità portuali in spa per risolvere le osservazioni arrivate dall'Ue.

Da Trieste il terminalista e agente marittimo Enrico Samer guarda al governo pensando in primis al Pnrr: «La priorità è l'attivazione delle infrastrutture programmate dal Piano. Un tema che riguarda più le Infrastrutture che il Mare. Alcune cose sono già partite e ci aspettiamo che ora partano i progetti più significativi, sperando che gli indirizzi corretti dati dal Pnrr sulla portualità non siano mutati dal nuovo governo». L'ad del Trieste Marine Terminal Stefano Selvatici auspica che «il nuovo governo sappia valorizzare il ruolo di piattaforma logistica europea dell'Italia e incrementare il peso nostro peso negli scambi marittimi. Per esprimere un giudizio sul nuovo ministero del Mare è opportuno attendere l'attribuzione delle deleghe per capire l'effettivo campo di azione».

Fdi invita a valutare con favore alla novità del ministero del Mare. Secondo la deputata Nicole Matteoni, «un ministro che curi la regia complessiva di tutto ciò che il mare rappresenta per l'Italia sarà importantissimo. Poi sulle singole partite è chiaro che i ministri collaboreranno come su infrastrutture, extradoganalità dei punti franchi, assetto delle Dogane in regione e rincari delle materie prime sugli investimenti già programmati. La collaborazione tra ministeri dovrà essere la cifra del primo governo politicamente omogeneo dopo troppi anni». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sul controllo dei porti Fdi e Lega sono distanti: in atto il tiro alla fune sull'ente che dovrà essere deputato a moli e banchine

Il perimetro d'azione della new entry resta tutto da delineare. Il titolare Musumeci parla di blue economy e di pesca

«Punto chiave è il coordinamento tra le sette-otto amministrazioni che si occupano di mare», spiega il ministro

PIÙ CHANCE PER I PORTI DEL NORDITALIA CON SOSTENIBILITÀ E FERROVIA

Conquistare l'Europa

Un aiuto anche dal clima. Svizzera, Austria e Germania i mercati contendibili che ora Genova vuole raggiungere attraverso treni container per Stoccarda

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Oggi più che mai i porti del Nord Italia, in particolare, quelli liguri, complice la siccità che quest'anno ha penalizzato i trasporti fluviali, intendono rosicchiare quote di mercato ai competitor del Nord Europa (Amburgo, Rotterdam e Anversa) nei mercati contendibili del Centro Europa, vale a dire Svizzera, Austria e Germania (Baviera e Baden-Württemberg). Il tema è stato al centro del convegno «Un mare di Svizzera a Lugano» dove Giu-



lio Schenone ha annunciato la partenza dal terminal container di Psa Genova Pra' di un nuovo treno container da e per Stoccarda che andrà ad aggiungersi a quello attivato da alcuni anni con Basilea. «La percentuale di riempimento del treno container fra Genova e Basilea è all'80% e ora avvieremo quello con Stoccarda partendo con una frequenza bisettimanale», ha spiegato Schenone, confermando che oggi più che mai ci sono le condizioni per servire dall'Italia il mercato svizzero e dell'Europa centrale. Meno giorni di navigazione e più ferrovia sono un mix che piace in tempi di grande attenzione alla sostenibilità: «Adeguare la supply chain ai cambiamenti climatici è oggi una necessità, non più solo una convenienza. Il cliente finale, e di conseguenza anche gruppi come Ikea, Migros o altri grandi ricevitori, chiedono come viene trasportata la loro merce da comprare e per questo stiamo cercando di adeguare la nostra offerta di servizi».

Bernard Kunz, consigliere d'amministrazione dell'operatore ferroviario svizzero Hupac, ha confermato che transit time superiori, siccità che limita la capacità dei fiumi, colli di bottiglia ferroviari, congestioni portuali e carenze di terminal stanno mettendo in crisi il sistema logistico nord europeo, servendo ai porti italiani e mediterranei un'occasione storica per recuperare terreno, con un potenziale di traffici da agganciare di 5 milioni di container.

Paolo Emilio Signorini ha ricordato come l'Autorità di sistema portuale degli scali di Genova e Savona stia investendo per consentire l'aumento della quota di traffico merci via ferrovia: «Dal 2018 al 2022 siamo cresciuti del 24,5% per numero di treni complessivi. Allora il rail-ratio era al 13,4%, ora abbiamo raggiunto il 16,5% grazie anche al potenziamento dei collegamenti con Svizzera e Germania» ha spiegato. Rimane però ancora molto da fare come illustrato in un altro

convegno a Genova (Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry) dal presidente degli spedizionieri italiani, Alessandro Pitto. Il vertice di Fedespedi ha infatti sfatato, numeri alla mano, il presunto vantaggio competitivo dell'Italia nei confronti dei porti del Nord Europa grazie ai cinque giorni di navigazione risparmiati sulla rotta da e per il canale di Suez.

Dall'Europa a Shanghai il migliore transit time offerto da uno scalo del nord è di 27 giorni (con un nolo di 440 dollari) mentre da Genova e Spezia la durata sono nella migliore delle ipotesi di 32 e 34 giorni (e i noli da 823 a 940 dollari). Dunque una settimana in meno e una tariffa sensibilmente inferiore a vantaggio del Nord Europa. Se si guarda all'import da Shanghai all'Europa, in 30 giorni un container può raggiungere il porto di Rotterdam, in 33 Amburgo e in 35 Anversa (con noli oggi da circa 3.615 - 3.712 dollari). Nel Mediterraneo invece solo Barcellona è in grado di proporre lo stesso transit time (30 giorni), mentre per raggiungere Genova servono 33 giorni e per La Spezia 38 giorni con noli da 3.945 dollari. «L'organizzazione delle linee marittime prevale sulla geografia», ha sottolineato il presidente di Fe-

despedi.

Efficace nella stessa occasione anche l'intervento di Roberta Cippà, vertice della società di spedizioni svizzera Cippà Trasporti e rappresentante dall'associazione Spedlog-swiss Ticino, che ha spiegato come il vero confine di mercato sia rappresentato dalle Alpi: «Tutto ciò che viene prodotto a nord e quindi dalla Svizzera interna viene spedito attraverso gli scali del Nord Europa, il resto, in primis quindi dal Ticino, passa da sud. In primio luogo per questioni linguistiche e di rapporti fra aziende, ma non solo». Cippà rivela che fra le motivazioni c'è anche un aspetto legato alla burocrazia e ai controlli doganali. «Alla nostra azienda è capitato di vedersi fermare al porto di Genova per controlli un primo container proveniente dall'Asia carico di tonno, mentre il secondo e terzo container transitati giorni dopo sono passati tranquillamente. La differenza era rappresentata da un addetto ai controlli che aveva interpretato diversamente da altri il carico nel container, con conseguente ritardo nella consegna e costi legali per liberare la merce». Quei prodotti ora arrivano in Svizzera passando solo dal Nord Europa. (riproduzione riservata)