



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Ottobre 2023

Contributo ART, ciao ciao. Il versamento soppresso dal decreto «Omnibus»

Link: <https://www.uominietrasporti.it/senza-categoria/contributo-art-ciao-ciao-il-versamento-soppresso-dal-decreto-omnibus/>

Pochi temi hanno tenuto compattamente unito l'autotrasporto italiano negli ultimi anni. Da sempre diviso dagli interessi spesso contrastanti di aziende strutturate da una parte e imprese artigiane dall'altra, le associazioni di rappresentanza hanno trovato una coesione intaccabile solo in due occasioni: sul SISTRI e sul contributo ART. Eliminato nel 2019 – sotto il peso di inefficienze e di inchieste giudiziarie – il controverso sistema di tracciabilità dei rifiuti, non restava che il versamento richiesto dall'Autorità per la regolazione dei trasporti (ART) a un settore che non è regolato ma liberalizzato.

L'autotrasporto viene escluso

Nell'afa di questo agosto si è sciolto anche il secondo problema. Quasi a sorpresa, il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, è riuscito a inserire nel decreto legge «Omnibus», varato dal Consiglio dei ministri martedì 8 agosto (e pubblicato due giorni dopo in Gazzetta Ufficiale) un articolo – il 20 – che esclude l'autotrasporto dal contributo annuale e – per maggior sicurezza – sopprime il contributo stesso «per gli operatori economici dell'autotrasporto».

Un salasso (ingiustificato) in meno per il settore che, seppure limitato alle imprese di maggiori dimensioni, finiva per incidere in maniera significativa sui bilanci delle aziende. Dopo un balletto di variazioni tra quota da versare e tetto da cui partire, negli ultimi anni la richiesta colpiva per lo 0,6 per mille le aziende con fatturato minimo di 3 milioni di euro (ma dal 2022 il tetto era stato alzato a 5 milioni e nell'ultima richiesta – per il 2023 – la quota era scesa allo 0,5 per mille) e dunque la somma più bassa che un'impresa era costretta a versare ammontava a 1.800 euro. Ma una società da 100 milioni di euro di fatturato (e in Italia ce ne sono decine) finiva per dover pagare un contributo di 600 mila euro.

Ciononostante, più che la spesa, a irritare il settore era la completa infondatezza del contributo. Per questo tutte le associazioni di categoria ne avevano chiesto la soppressione (ottenendo, finora, soltanto la sospensione del pagamento, spesso dopo che lo stesso era stato effettuato e comunque non quella del 2019), sostenendo – per usare le parole della lettera inviata da tutte le rappresentanze presenti nell'Albo a Salvini e al suo vice, Edoardo Rixi, lo scorso marzo, determinando probabilmente lo sblocco della situazione – che le imprese del settore «non sono interessate dal concreto esercizio di competenze attribuite all'Autorità e il contributo assertivamente dovuto è utilizzato per finanziare attività non regolatorie, bensì competenze amministrative di tipo generico, che debbono essere a carico della fiscalità generale».

La «manina» nel decreto Genova

Così come ulteriore elemento di irritazione era stata la pervicacia con cui l'ART ha richiesto ogni anno il contributo fin dal suo insediamento – nel 2013 – nonostante le bocciature inflittele – appunto ogni anno – dal TAR del Piemonte (l'ART ha sede a Torino), fino al 2019, quando una «manina» era riuscita a infilare, nel decreto legge per la ricostruzione del ponte Morandi di Genova e i sostegni alle popolazioni colpite, un emendamento che obbligava al pagamento del contributo «gli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge». Una definizione contorta e tirata per i capelli che aggiungeva ulteriore confusione a una richiesta già tormentata da variazioni continue dell'entità e delle imprese soggette.

Sulla base di tale dizione, infatti, l'ART avrebbe dovuto richiedere il contributo, calcolandolo soltanto sulla quota di fatturato realizzato come «fruitori» di servizi soggetti a regolazione nel settore dei trasporti: terminal portuali, scali ferroviari, aeroporti e interporti, e così via. Il che ha creato confusione – con conseguenti azioni giudiziarie – sull'entità del contributo. Tant'è che ai primi del 2022, l'ART si è rivolta alla Guardia di Finanza per acquisire i dati relativi al fatturato delle imprese di trasporto degli anni 2017, 2018 e 2019, su cui calcolare i contributi degli anni successivi, quelli che il decreto Genova aveva reso richiedibili e che il Consiglio di Stato aveva santificato.

Un'indagine surrettizia

Non riuscendo neanche con le Fiamme Gialle a venire a capo della quota di fatturato da tassare, alla fine dello scorso anno l'Autorità presieduta da Nicola Zaccheo ha deciso di avviare un'indagine conoscitiva su autotrasporto e logistica, alla quale però molte associazioni si sono rifiutate di partecipare. «Sembra finalizzata ad acquisire surrettiziamente elementi puramente formali di strumentalità regolatoria», ha protestato il presidente di **Confetra**, Carlo de Ruvo, e il segretario generale di Fiap, Alessandro Peron, gli ha fatto eco: «Nessun suggerimento occulto all'Autorità». Ma è stato l'ultimo colpo di coda. Il decreto di Ferragosto ha reciso di netto quel nodo che l'autotrasporto cercava di sciogliere da dieci anni.

Tutto finito, allora? Macché. Resta uno strascico doloroso: se ne è fatto carico de Ruvo. «Il Governo», ha detto, «ha accolto solo parzialmente l'istanza della **Confetra** che aveva richiesto che tale esonero comprendesse tutte le attività di trasporto e logistica unitamente a una risoluzione delle contribuzioni pregresse oggetto di contenzioso, nonché una necessaria nuova e chiara ridefinizione della relativa disciplina e dei criteri applicativi». E Peron si è associato anche su queste richieste.

Non è escluso, perciò, che le istanze avanzate da De Ruvo e da Peron siano raccolte nel dibattito sulla conversione del decreto Omnibus e diventino un emendamento che allarghi la platea degli esentati dal contributo per evitare una discriminazione tra autotrasporto merci e altri settori contigui che potrebbe essere letta da Bruxelles come un aiuto di Stato. Insomma, il contributo all'ART a carico del trasporto merci su strada è sparito, ma ha portato con sé anche la compattezza – occasionale – del settore. Perché, da qualche parte, la saga continua.

Il Forum a Sorrento per un confronto su un nuovo modo di fare formazione

L'iniziativa del Fondo For.Te. è arrivata alla seconda edizione ed è in collaborazione con 24 Ore Eventi

di Simona Rossitto



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Il 2023 è l'anno europeo delle competenze e a breve si aprirà a Sorrento la seconda edizione del Forum sulla Formazione Continua, nato nel 2022 dalle riflessioni interne al fondo For.Te. per venire incontro alle esigenze del cambiamento. L'obiettivo di For.Te., che è il fondo paritetico interprofessionale nazionale per la formazione continua dei dipendenti e delle aziende aderenti (costituito da Confcommercio, Confetra, Cgil, Cisl e Uil), è quello di offrire un'occasione annuale di incontro al fine di trarre informazioni aggiornate, stimoli e suggestioni per un nuovo modo di fare formazione, più legato agli esiti dell'apprendimento, alle competenze dei lavoratori, e meno alle

procedure formali e ai luoghi di erogazione.

Formazione e competenze cruciali per affrontare le sfide del lavoro e della competitività

Quest'anno il forum si terrà il 19 e 20 ottobre a Sorrento, in collaborazione con 24 Ore Eventi (informazioni e iscrizioni su <https://www.fondoforte.it/2-forum-sulla-formazione-continua/>) e il titolo "Dare forma al futuro – La centralità delle competenze. In Europa da protagonisti o da spettatori?" anticipa già i temi al centro delle due giornate di lavori. Temi che pongono l'attenzione sulla formazione continua e le competenze, fattori cruciali per affrontare con successo le sfide attuali e future legate all'occupabilità, alla competitività delle aziende e allo sviluppo del Paese, in un contesto che ne favorisca il raccordo con il mercato del lavoro e la valorizzazione delle competenze acquisite.

Il Forum rilancerà gli obiettivi del 2023 'European Year of Skills'

La prima edizione del Forum nel 2022 ha visto alternarsi voci autorevoli, di livello nazionale ed internazionale, a confronto sugli elementi di scenario e le prospettive della formazione continua, elemento fondamentale al centro delle politiche del lavoro e delle relazioni industriali. Il secondo Forum sulla Formazione Continua, sotto il patrocinio del Parlamento Europeo, rilancia a livello nazionale gli obiettivi del "2023 European Year of Skills", proclamato dalla Commissione Europea. Il 2023 rappresenta, infatti, un'opportunità per raccogliere la sfida della capacità innovativa e della competitività attuale e futura, in uno scenario caratterizzato dall'invecchiamento della popolazione, dalla crescente importanza delle tecnologie digitali, dall'emergenza ambientale, da shock esogeni e correlate crisi socio-economiche. Macro-trend che influenzeranno il prossimo decennio e che comportano un maggior impegno nella direzione di scelte sostenibili e inclusive, a fianco delle imprese e delle persone, affinché siano in grado di gestire con successo i cambiamenti del mercato del lavoro. Il Forum sarà l'occasione per trarre informazioni aggiornate, stimoli e suggestioni per un nuovo modo di fare formazione, sempre più legato agli esiti dell'apprendimento, alle competenze dei lavoratori e **meno alle procedure formali e ai luoghi di erogazione.**

Analisi di dati e contesto, confronto con parti sociali e istituzioni nella due giorni di Sorrento

Analisi di dati, contributi e interpretazione di contesti futuri, saranno al centro del programma delle due giornate del 19 e 20 ottobre, suddivise in singole sessioni monotematiche. L'apertura della giornata di giovedì 19, offrirà un ampio scenario sui fondi interprofessionali, e sulla formazione continua, con un primo panel sulle sfide e le prospettive future. Alle competenze e alla loro spendibilità nel moderno mercato del lavoro, sarà dedicato il secondo panel conclusivo della prima giornata di interventi. I lavori proseguiranno venerdì 20 con il terzo e ultimo panel, focalizzato sul collegamento tra formazione e mercato del lavoro, al quale seguirà il confronto con le parti sociali e la relazione conclusiva di Paolo Arena, presidente del Fondo For.Te.



Confetra, il direttore generale Mele: "Siamo qui per avviare un dialogo con le istituzioni europee"

Link: https://www.ansa.it/sito/videogallery/economia/2023/10/10/confetra-il-direttore-generale-mele-siamo-qui-per-avviare-un-dialogo-con_d5cc64a4-ca21-477e-a3f6-ab5ebcbf787a.html



"Ci aspettiamo una procedura nei confronti dell'Austria sulle limitazioni dei transiti"

IMPRESE E TERRITORI

«Più controlli al Brennero sui Tir austriaci»

Salvini ieri al confine: «Pronti a deferire Vienna, la Corte Ue ci darà ragione»

Flavia Landolfi

«Non è una guerra con l'Austria ma dobbiamo salvaguardare la libera circolazione di persone e merci». Matteo Salvini parla da una stazione di servizio al Brennero. È sul posto per monitorare la situazione degli attraversamenti dei Tir contingentati dall'Austria. Una partita che va avanti da mesi tra disagi e proteste in primis degli autotrasportatori. «Nell'anno in corso - aggiunge Salvini - la polizia ha fatto 7000 controlli di cui 300 su Tir austriaci comminando 220 sanzioni, non vorrei che fossimo costretti a controllarli tutti».

Il ministro delle Infrastrutture annuncia a breve la decisione del Cdm sul ricorso contro Vienna. «Sono convinto che la Corte ci darà ragione, perché questo dice il diritto - ha detto -. Da Vienna c'è una palese violazione dei trattati internazionali sulla libera circolazione di uomini e mezzi». A dare man forte al ministro scende in campo Anita, associazione degli autotrasportatori aderente a Confindustria, da mesi impegnata su questo fronte e che per bocca del suo presidente Baumgarten invoca il deferimento davanti ai giudici di Lussemburgo e un "no" «alle chiusure di notte e nei sabati e no al dosaggio a discapito dell'economia italiana che subisce un gravissimo danno». Volta alto il presidente di Fai-Contrasporto Paolo Uggè che punta a «rilanciare quel Patto della Logistica che il governo Berlusconi avviò nel 2004 e che poi il tecnico Mario Monti decise di affossare».

Della totale assenza di politiche di gestione dei valichi parla anche Confetra, che in una nota, fotografa la situazione a macchia di leopardo che interessa gli attraversamenti.

Per farsi un'idea dei volumi basti pensare che nel 2021 hanno transitato attraverso il confine 232 milioni di tonnellate con un aumento nel 2021 del 9,5% rispetto al 2020. Nel 2021, 70,5 milioni di tonnellate del totale sono state trasportate su rotaia, con un aumento del 10,6% rispetto all'anno precedente, spiega Confetra snocciolando i numeri. I valichi per l'Italia sono nevralgici e anche questa volta a parlare sono i dati. «Con riferimento ai traffici che interessano il solo confine italiano - spiega Confetra - i volumi rispetto al 2020 sono aumentati del 9,7%, raggiungendo i 140,2 milioni di tonnellate, di cui 93,5 milioni, pari al 66,7%, hanno viaggiato su strada, con un aumento dell'8,5% rispetto al 2020. I rimanenti 46,7 milioni di tonnellate sono stati trasportati su ferro, registrando un incremento rispetto all'anno precedente del 12,2%».

A fare la parte del leone è proprio l'Austria. È qui che si concentra la maggior parte del trasporto merci transalpino (147,2 milioni di tonnellate, ovvero il 63% del totale). Francia e Svizzera si dividono il resto dei volumi trasportati (rispettivamente 46,9 e 37,9 milioni di tonnellate, pari al 20% e al 16%). Le dolenti note riguardano i costi. Il prezzo del carburante è balzato nel 2021 al 17% in più rispetto all'anno precedente, mentre le altre voci che pesano sugli attraversamenti sono rimaste sostanzialmente stabili.

Ciò che invece fa la differenza per il portafoglio delle imprese è la modalità di trasporto. Secondo l'analisi di Confetra infatti, il costo medio delle tratte di trasporto stradale è di 1,40 €/km che al Brennero vale 1,21€/km. Esaminando invece i costi del trasporto combinato accompagnato emerge un valore medio di 1,60 €/km: in questo caso il più elevato è quello delle tratte che attraversano il Brennero (1,85 €/km) mentre per quello non accompagnato il valore medio è di 0,97 €/km che è lo stesso che si registra al Brennero. «Se si considerano i costi km del trasporto combinato non accompagnato, questi risultano i più competitivi, essendo inferiori rispetto allo stradale ed al ferroviario accompagnato rispettivamente del 41% e del 61% - spiega Confetra -. Sul Brennero la differenza tra ferroviario accompagnato e non accompagnato è addirittura dell'88%». Questi i numeri. Ma è la visione di insieme che manca, secondo l'associazione. Che invoca una struttura di coordinamento per la gestione dell'arco alpino. Ai valichi serve una regia - dicono - anche per «raccolgere in tempo reale i dati di traffico e di agibilità» e per comunicare «tempestivamente, attraverso una piattaforma dedicata, con gli utenti delle infrastrutture».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Divieti Brennero, Confetra: sottovalutati i danni economici e sistemici per la logistica

Link: <https://www.trasporti-italia.com/camion/divieti-brennero-confetra-sottovalutati-i-danni-economici-e-sistemici-per-la-logistica/121042/>

Anche l'associazione **Confetra**, confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, è intervenuta sulle difficoltà dell'autotrasporto al Brennero (qui il nostro ultimo articolo).

"I valichi alpini rappresentano una vera e propria barriera per il nostro import ed export, dal cui buon funzionamento dipende l'intera competitività del nostro sistema industriale", ha dichiarato il presidente Carlo De Ruvo, alla cerimonia di inaugurazione dell'ufficio di rappresentanza dell'organizzazione a Bruxelles.

Import/export totale Italia 2022: oltre i 485 milioni di tonnellate

L'associazione ha riportato dati Istat del 2022 che mostrano che l'import/export totale dell'Italia con il resto del mondo ha superato i 485 milioni di tonnellate, con il 66% costituito dalle importazioni e il 34% dalle esportazioni. Di queste, circa 220 milioni di tonnellate (circa il 45% del totale, del valore di circa 690 miliardi di euro) rappresentano il commercio con l'Unione europea a 27, con almeno il 42% (290 miliardi di euro) che transita attraverso le Alpi.

"Ripristinare al più presto la legalità europea"

"Il Brennero, con i divieti unilaterali settoriali e notturni imposti all'Austria, è il valico che ci preoccupa maggiormente. Questa Commissione europea ha sottovalutato i danni economici e sistemici di lasciare mano libera a Vienna in uno dei nodi strategici delle Ten-T e i danni politici di affidare ai governi austriaco, tedesco e italiano il compito di raggiungere un compromesso. Dal nostro punto di vista, il governo dovrebbe denunciare questa Commissione per inadempienza, perché ha dimostrato di non voler svolgere il compito di 'guardiana delle norme europee' sancito dal Trattato".

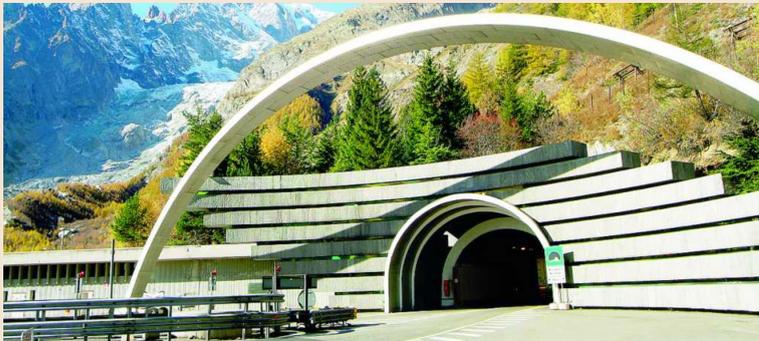
De Ruvo auspica, infine, che la nuova Commissione si attivi da subito per marcare una discontinuità con quella attuale e per "ripristinare al più presto la legalità europea in uno dei nodi più strategici per il commercio intraeuropeo".

"La buona operatività dei valichi alpini, secondo la corretta applicazione dei principi di diritto europeo di libera circolazione delle persone e delle merci, è quindi una questione critica e strategica per il mondo del trasporto e della logistica ma anche direttamente collegata alla competitività industriale del sistema Paese: rappresenta una questione di interesse nazionale", ha sottolineato il presidente.

IMPRESE E TERRITORI

Valichi, Bianco chiuso per lavori Sul Brennero ricorso contro l'Austria Traforo valdostano inagibile a Tir e auto per manutenzione fino al 18 dicembre 2023 Il governo italiano si rivolge alla Corte di giustizia Ue sui divieti ai mezzi pesanti

Marco Morino



adobestock Tra Italia e Francia. L'imbocco del traforo del Monte Bianco : il tunnel resterà chiuso per Tir e auto fino al 18 dicembre 2023

La questione valichi torna a essere rovente. Da ieri, con la chiusura completa a Tir e auto del traforo del Monte Bianco, per le merci italiane attraversare le Alpi diventa più complicato. Anche il fronte politico è in subbuglio. Sempre ieri il governo italiano, con una mossa senza precedenti, ha annunciato la presentazione di un ricorso alla Corte di giustizia europea di Strasburgo contro i divieti unilaterali imposti dall'Austria al transito dei mezzi pesanti lungo il corridoio autostradale del Brennero. Andiamo con ordine.

Il tunnel che collega Courmayeur (Italia) e Chamonix (Francia) sarà inagibile fino al 18 dicembre 2023 (nove settimane) per consentire l'esecuzione di lavori non procrastinabili di manutenzione. La data del 18 dicembre è da intendersi come limite massimo: si vedrà nelle prossime settimane, in base all'andamento dei lavori, se sarà possibile anticipare la riapertura del traforo. Ora però il tunnel ha chiuso i battenti e la pressione dei mezzi pesanti sugli itinerari alternativi al traforo valdostano, in particolare Gran San Bernardo e traforo autostradale del Frejus, è destinata a salire rapidamente. Il Frejus in particolare dovrebbe assorbire circa il 90% del traffico diretto al Monte Bianco. Anche il nodo urbano di Torino rischia la congestione: si stimano circa 3mila veicoli in più al giorno sulla tangenziale di Torino e verso la Liguria, 1.800 mezzi pesanti e 1.200 auto. Si tratta di quella quota di traffico che non potrà imboccare il tunnel del Monte Bianco e che devierà verso il Frejus e in parte anche verso Ventimiglia.

Inoltre, la chiusura del traforo del Monte Bianco arriva in un periodo critico per l'attraversamento alpino, considerata la chiusura della linea Modane, la ferrovia internazionale tra Francia e Italia, fino all'estate 2024 a seguito della frana che ha colpito la valle della Maurienne lo scorso 27 agosto e le limitazioni nel tunnel ferroviario del Gottardo, in Svizzera, dopo il deragliamento di un treno merci diretto in Germania avvenuto lo scorso 10 agosto.

Il ricorso alla Corte Ue

Non va meglio sul fronte orientale, dove restano tesi i rapporti con l'Austria per i divieti imposti dal Tirolo al transito dei Tir lungo il corridoio autostradale del Brennero. Ieri il Consiglio dei ministri ha adottato la richiesta del ministero dei Trasporti (Mit) di avviare la procedura prevista dall'articolo 259 del Trattato Ue contro i divieti austriaci al Brennero. È la prima volta che l'Italia ricorre direttamente alla Corte di giustizia contro un altro Stato per violazione del diritto Ue. Si tratta, spiega il vicepremier e ministro Matteo Salvini, «di una scelta difficile ma obbligata a fronte della posizione attendista della Commissione e all'impossibilità di raggiungere una soluzione negoziata. Toccherà alla Corte chiarire se i divieti austriaci al traffico pesante siano legittimi o se debba prevalere il principio della libera circolazione».

Intanto, proprio sul versante austriaco, si annunciano nuove difficoltà per le imprese italiane. Secondo il portale trasportoeuropa.it, l'Austria potrebbe aumentare in modo progressivo dal 2024 al 2026 il pedaggio per i veicoli industriali (Tir) che viaggiano lungo l'asse del Brennero. Lo ha proposto il ministro dei Trasporti austriaco, Leonore Gewessler e una prima approvazione è giunta dalla commissione Trasporti del Parlamento.

Ricordiamo che il Tirolo ha confermato anche per il 2024 il dosaggio in alcuni giorni dell'anno, ossia il fermo dei camion quando il loro numero sull'autostrada supera una certa soglia (300 veicoli l'ora). Nei giorni scorsi anche l'Iru, l'unione internazionale dell'autotrasporto, ha chiesto con una lettera alla Commissione europea di riaprire le trattative sulla questione tra i tre Paesi coinvolti: Italia, Austria e Germania. Il Brennero è il valico attraverso il quale passa la maggior quantità di merci verso l'Europa, quasi 55 milioni di tonnellate l'anno tra strada e ferrovia.

Dice Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est: «L'Austria, dietro il paravento della salvaguardia dell'ambiente, interviene con azioni che hanno evidenti ragioni commerciali e di consenso politico locale. Sono arrivati a selezionare perfino le categorie delle merci che possono transitare, senza peraltro dare alternative valide. Le limitazioni temporali, notturne e dei fine settimana e delle numerose festività locali, bloccano i flussi e provocano, come accaduto lo scorso 4 ottobre, code di mezzi pesanti lunghe addirittura 80 chilometri». Confetra stima che nel 2022, a fronte di un import-export dell'Italia con il resto del mondo di oltre 485 milioni di tonnellate di merci, circa 220 milioni di tonnellate, il 45% del totale che vale circa 690 miliardi di euro, riguarda gli scambi con l'Europa a 27. Di questi 690 miliardi, il 42%, cioè 290 miliardi di euro, passa attraverso i valichi alpini, che sono tutti dei veri colli di bottiglia. Bloccare i valichi equivale a bloccare l'export.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Italia ricorre alla Corte Ue contro i divieti dell'Austria ai Tir

Link: <https://nordesteconomia.gelocal.it/economia/2023/10/17/news/italia-ricorre-alla-corte-ue-contro-i-divieti-dellaustria-ai-tir-13789768/>

Qualcosa come il 42% dell'import/export tra il nostro Paese e l'Europa, circa 220 milioni di tonnellate, passa attraverso quella barriera naturale che si chiama Alpi; del totale, 55 milioni di tonnellate attraverso il Brennero. Parliamo di oltre 290 miliardi di euro di merci che transitano dai valichi alpini. Da ieri, quelle da e per la Francia, avranno qualche ostacolo in più vista la avvenuta chiusura del traforo del Monte Bianco per la prima di un lungo elenco di chiusure della durata di tre mesi ma che si protrarranno fino al 2040. Per un altro varco cruciale per le merci, anche e soprattutto (ma non solo) da e verso il Nord Europa dal Nordest dell'Italia, i problemi permangono, legati alle misure dichiaratamente ambientali, ma che per molti sono esclusivamente protezionistiche, dell'Austria su contingentamento e regole per l'attraversamento di quel Paese e che bloccano solo il trasporto pesante italiano.

Dopo anni di sole proteste, il Governo ha deciso di intervenire. Ieri infatti il Consiglio dei ministri «ha adottato la richiesta del ministero dei Trasporti di avviare la procedura prevista dall'art. 259 del Trattato Ue contro i divieti austriaci al Brennero. È la prima volta che l'Italia ricorre direttamente alla Corte di Giustizia contro un altro Stato per violazione del diritto Ue. Si tratta - ha detto il vicepremier e ministro Matteo Salvini - di una scelta difficile ma obbligata. Toccherà alla Corte chiarire se i divieti austriaci al traffico pesante siano legittimi o se debba prevalere il principio della libera circolazione». «Siamo davvero molto contenti dell'intervento del Governo e speriamo che la Corte di giustizia valuti nel modo corretto le nostre istanze che riteniamo essere giuste di fronte ad azioni discriminatorie avviate dall'Austria - è la considerazione di Massimo Masotti, alla guida della categoria delle imprese del trasporto di Confindustria Udine. Se di fronte alla chiusura del Monte Bianco non si può non considerare le motivazioni, ovvero lavori di manutenzione indispensabili, va anche detto che le conseguenze di una rete infrastrutturale non efficiente non possono che riverberarsi, in primis sulle imprese, ma soprattutto sull'economia del Paese».

Le cause di forza maggiore sono accettabili, le azioni discriminatorie e distorsive della concorrenza, invece, non lo sono. «L'Austria - rimarca Masotti - ferma i nostri Tir ma non quelli austriaci. Se le azioni si fanno in nome della tutela dell'ambiente, allora le regole devono valere per tutti, in caso contrario la definizione corretta è concorrenza sleale». «L'Austria - rincara Paolo Salvaro, presidente di **Confetra** Nord Est - è arrivata al punto di selezionare persino le categorie delle merci che possono transitare dal Brennero senza nemmeno dare alternative valide. Le limitazioni temporali, notturne e dei fine settimana e delle molte festività locali, bloccano i flussi (circa 55 milioni di tonnellate di merci transitano dal Brennero ogni anno tra gomma e ferrovia)».

Confetra Nord Est: "Una unica struttura per la gestione dei valichi alpini"

Link: <https://www.supplychainitaly.it/2023/10/17/confetra-nord-est-una-unica-struttura-per-la-gestione-dei-valichi-alpini/>

La chiusura (da oggi fino al prossimo 18 dicembre) del tunnel del Monte Bianco, le criticità sul Brennero e sul Gottardo stanno mostrando la necessità di avere una unica struttura di gestione dei valichi alpini, composta dagli stakeholders – gestori delle infrastrutture, operatori dei servizi e amministrazioni nazionali e locali – e in grado di supportare il decisore, politico e tecnico sia nelle emergenze, sia nella programmazione degli interventi di manutenzione ordinaria.

Lo ha evidenziato **Confetra Nord Est** in una nota con cui, spiega, vuole mantenere alta l'attenzione su un tema che è "vitale per l'economia italiana". "Magari a qualcuno può sembrare strano che **Confetra Nord Est** intervenga in occasione della chiusura del tunnel del Bianco – ha dichiarato il presidente Paolo Salvaro – ma lo facciamo proprio perché la questione di tutti i valichi alpini è una emergenza del paese, che è poco compresa a ogni livello". Secondo l'ufficio studi della confederazione, nel 2022 a fronte di un import/export italiano di oltre 485 milioni di tonnellate, il 45% del totale (220 milioni di tonnellate, ovvero 690 miliardi di euro in valore) riguarda gli scambi con l'Europa a 27. Il 42% di questo importo, ovvero 290 miliardi di euro, passa attraverso i valichi alpini. Per **Confetra Nord Est**, in questo quadro è particolarmente importante puntare l'attenzione sulle misure che l'Austria impone per ostacolare il traffico autostrade lungo l'asse del Brennero.

"È incomprensibile come l'Unione Europea continui a tollerare azioni che vanno contro la libera circolazione delle merci lungo uno degli assi fondamentali della Rete Ten-T europea" ha proseguito Salvaro, ricordando che "il Brennero è il valico attraverso il quale passa la maggior quantità di merci verso l'Europa, quasi 55 milioni di tonnellate l'anno tra strada e ferrovia". Secondo il vertice di **Confetra Nord Est**, "l'Austria dietro il paravento della salvaguardia dell'ambiente, interviene con azioni che hanno evidenti ragioni commerciali e di consenso politico locale". Salvaro ha criticato inoltre la restrizione merceologica introdotta sull'asse stradale, così come le limitazioni temporali che "come accaduto lo scorso 4 ottobre, code di mezzi pesanti lunghe addirittura 80 km" e infine le "condizioni da terzo mondo a cui vengono costretti gli autisti", che restano fermi sui mezzi che sono però costretti a mantenere i motori accesi per raffreddare la cabina d'estate e scaldarla in inverno, e mantenere in temperatura i carichi refrigerati. Considerando che i lavori per realizzare il tunnel ferroviario di base del Brennero finiranno solo nel 2032, **Confetra Nord Est** ha aggiunto di ritenere che la strada del ricorso alla Corte di Giustizia europea che il governo ha deciso di percorrere sia a questo punto "doverosa e urgente".

«Puntare sulla formazione per far crescere Pmi e lavoratori»

Forum For.Te. Dal convegno di Sorrento un appello unitario a investire sulle competenze con più risorse e semplificazioni. Calderone: accompagnare le imprese in questa fase di transizione digitale ed ecologica

Claudio Tucci Vera Viola



Il forum. L'incontro organizzato da For.Te. in collaborazione con 24 Ore Eventi

«Abbiamo bisogno di accompagnare le imprese in questa fase di transizione digitale ed ecologica. Per questo - ha detto il ministro del Lavoro, Marina Calderone, in un messaggio inviato ieri alla giornata conclusiva del secondo Forum sulla formazione continua, organizzato il 19 e il 20 ottobre a Sorrento dal fondo For.Te., in collaborazione con 24 Ore Eventi - è necessario rafforzare gli interventi che riguardano la formazione continua. Stiamo arrivando alla conclusione della seconda fase del Fondo nuove competenze. Per il futuro occorre lavorare per semplificare e migliorare la sua gestione amministrativa e puntare sulle azioni di politica attiva». Parole condivise dal presidente di Anpal Servizi, Massimo Temussi: «Dopo il Covid c'è necessità di aumentare le risorse per la formazione, come hanno fatto i paesi nostri competitor, Germania e Francia. Con il decreto 1° maggio stiamo disegnando nuove politiche attive funzionali all'occupazione e basate sulla collaborazione, vera, tra pubblico e privato. In quest'ottica i Fondi interprofessionali sono un partner importante perché, grazie alla stretta e costante collaborazione con aziende e istituzioni formative, sanno davvero cosa serve al mercato».

Certo i nodi da sciogliere sull'education, con un mismatch che ormai interessa un'assunzione su due, e i ritardi, altrettanto storici, del mercato del lavoro, con circa 1,7 milioni di Neet (giovani che non studiano e non lavorano) e il 43% di donne che è inattivo, solo per citarne alcuni, sono sotto gli occhi di tutti. Ma ormai sale sempre più forte l'appello, condiviso da tutti, su come la formazione e l'aggiornamento/riqualificazione delle competenze siano oggi le parole d'ordine nei moderni mercati occupazionali. Lo hanno ripetuto, nella due giorni di Sorrento, esperti del calibro di Maurizio Del Conte, professore di diritto del Lavoro alla Bocconi di Milano («La formazione serve a far crescere imprese e lavoratori») e di Marco Morganti, Senior advisor for impact del gruppo Intesa Sanpaolo («L'investimento in capitale umano è centrale»). Per Salvatore Fadda, presidente dell'Inapp, «le competenze sono oggi la sfida del mercato del lavoro».

Un messaggio che vede d'accordo le parti sociali. Tanto le aziende, come hanno raccontato sul palco di Sorrento, Simonetta Repetto, learning manager di DHL Express, Romina Cavallucci, responsabile formazione e sviluppo carriere di Carrefour e Andrea Giovannelli, responsabile Hr società non assicurative di UnipolSai gruppo UNA Hotel. Quanto i sindacati: «C'è bisogno di investire e non solo in formazione - ha aggiunto Maria Grazia Gabrielli, segretaria confederale nazionale della Cgil, intervenuta nella tavola rotonda finale di ieri moderata dal direttore di questo giornale, Fabio Tamburini -. Bisogna costruire il lavoro in una logica di sistema, partendo dalla scuola. In altre parole, è necessario innalzare il livello di istruzione nel Paese. Abbiamo poi una emigrazione da gestire non solo in ottica securitaria. Nel settore della edilizia, ad esempio, abbiamo fatto un accordo con Ance che può essere un modello, per formare e inserire nel mondo del lavoro persone arrivate in Italia regolarmente».

I numeri del resto sono importanti. Come ha spiegato Giuseppe Tripoli, segretario generale di Unioncamere: «Le nostre indagini hanno messo in luce un deciso incremento nelle assunzioni programmate di lavoratori immigrati. Per il 2022 si è stimato un flusso pari a 922mila contratti di lavoro a tempo determinato e indeterminato, +250mila rispetto al 2021 e quasi +295mila sopra il livello del 2019. Una dinamica che è destinata a proseguire anche nel 2023. Va quindi ripensato l'approccio all'ingresso nel mondo del lavoro soprattutto nelle scuole».

E se per Antonio Ranieri, Head of department del Cedefop, «l'Italia deve rafforzare il sistema di formazione degli adulti»; per Salvatore De Meo, presidente della commissione Affari costituzionali del Parlamento europeo, «occorre superare alcuni ritardi, siamo 18esimi su 27 Paesi per digitalizzazione, a metà classifica per competenze digitali, e a causa della denatalità abbiamo già perso, tra il 2015 e il 2020, 3,5 milioni di persone in età lavorativa, e peggioreremo nei prossimi anni. Serve puntare sulle competenze e mettere in campo misure di sostegno al lavoro e alla formazione». Anche perché «l'Intelligenza artificiale avrà un impatto importante su occupazione e formazione ed è necessario essere pronti», ha detto Mario Rasetti, professore emerito di fisica teorica al politecnico di Torino.

Insomma, per tutti questi motivi «la formazione personalizzata è la vera sfida che abbiamo davanti - ha chiosato Elena Chiorino, assessore a Istruzione, formazione, lavoro della regione Piemonte -. L'altro tema è puntare su una formazione innovativa che guardi a filiere e distretti produttivi. Il made in Italy è un marchio vincente e bisogna raccontarlo di più e meglio ai nostri ragazzi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IMPRESE E TERRITORI

IL SISTEMA LE RIFORME ATTESE

Centri per l'impiego, scuola-lavoro e recruiting i tre snodi da migliorare

Vera Viola

«Mancano autisti, macchinisti di ferrovia, responsabili di magazzino. E mancano anche esperti di risk management, cyber security e di altre funzioni legate alla digitalizzazione». È un duro atto di accusa quello espresso da Carlo De Ruvo, presidente di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) intervenuto alla giornata conclusiva del secondo Forum sulla Formazione continua che si è tenuto a Sorrento da giovedì a ieri. Occasione importante per sviscerare a fondo le difficoltà di riformare e fluidificare un mercato del lavoro ancora in parte ingessato.

Per il presidente della Confederazione dei trasportatori, che denuncia il sempre più difficile reperimento di lavoratori, serve una regia complessiva e nazionale che coordini il lavoro di imprese, centri per l'impiego e mondo della formazione. Una necessità unanimamente avvertita in un'era di rapido cambiamento in cui si contano circa un milione di posti di lavoro che restano scoperti: tra le principali cause la mancanza di candidati e l'esigenza di aggiornamento continuo per tener dietro a rapidi cambiamenti e all'uso di tecnologie sempre più innovative.

A Sorrento si discute di Fondi interprofessionali, del ruolo che hanno svolto per migliorare competenze e formazione. «I Fondi interprofessionali sono cresciuti - dice Paolo Carcassi, responsabile nazionale per la bilateralità della Uil - anche nella cultura dei lavoratori e nella attenzione del legislatore».

«Se i Fondi interprofessionali rappresentano delle eccellenze, poiché sono cresciuti - dice Donatella Prampolini, vice presidente di Confindustria imprese per l'Italia - non possiamo nascondere i gravissimi problemi del mondo del lavoro. La verità è che molto spesso mancano anche le competenze di base e semplicemente relazionali». La presidente di Confindustria è più diretta: «I centri per l'impiego dovrebbero impartire una prima formazione - ha aggiunto -, ad esempio quando si organizzano eventi del tipo job day dovrebbero indirizzare i candidati spiegando come compilare un curriculum e a quali ruoli vogliono candidarsi». Poi rincarare la dose: «Sui centri per l'impiego serve una riflessione, se rivalutarli o archivarli. In ogni caso si deve partire dalla formazione dei loro stessi operatori». Non a caso, secondo gli ultimi dati, appena il 10% di assunzioni passa attraverso i Cpi. In questo, sono molto più performanti le Agenzie per il lavoro, su cui guarda infatti il governo per rilanciare le politiche attive, da sempre anello debole del nostro mercato del Lavoro. Su oltre 10mila ingressi annunciati nei Cpi ne sono stati realizzati circa 4mila. E gli investimenti in innovazione e rilancio dei centri sono ancora al palo. La disoccupazione giovanile è stabilmente sopra il 20%, l'abbandono scolastico sopra il 10%, con picchi più elevati in molte aree del Mezzogiorno, e il mismatch interessa ormai un'assunzione su due.

Insomma, per Prampolini, è sempre più difficile reperire personale, e per giunta si registra un turn over sempre più alto poiché spesso i giovani lasciano il lavoro per cambiare occupazione.

È Annamaria Trovò, del dipartimento di Promozione e gestione della bilateralità della Cisl, a indicare i settori e le aree in cui si registrano maggiori difficoltà: «Manifatturiero, ma anche commercio e servizi. Il Centro Nord. Ma problemi si riscontrano anche al Sud dove peraltro è più accentuata la fuga di cervelli. Una situazione - sottolinea - molto pericolosa, specie se consideriamo che va sommata al forte calo demografico» (ogni anno perdiamo 100mila studenti).

La sindacalista della Cisl ritorna sul tema dei centri per l'impiego, per metterne in evidenza la scarsa efficienza se - dice - «riescono a veicolare solo il 10% degli ingressi nel mondo del lavoro». Trovò conclude segnalando la necessità di rendere più attrattivo il lavoro in Italia. «Creare lavori più qualificati e stabili - ha chiosato - e insistere sulla formazione. Le parti sociali possono fare molto, attraverso la contrattazione, poiché è un diritto non solo del singolo lavoratore, ma del sistema economico italiano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE DIFFICOLTÀ

Punti critici sui intervenire

Carlo De Ruvo, presidente di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) ha denunciato il sempre più difficile reperimento di lavoratori. Per Donatella Prampolini, vice presidente di Confcommercio imprese per l'Italia «sui centri per l'impiego serve una riflessione, se rivalutarli o archivarli. In ogni caso si deve partire dalla formazione dei loro stessi operatori». Annamaria Trovò (dipartimento di Promozione e gestione della bilateralità della Cisl) indica i settori in cui si registrano maggiori difficoltà: «Manifatturiero, ma anche commercio e servizi. Il Centro Nord. Ma problemi si riscontrano anche al Sud»

Confetra: Assemblea Pubblica 2023-TRANSIZIONE E SOSTENIBILITÀ

Link: https://www.ilnautilus.it/eventi/2023-10-31/confetra-assemblea-pubblica-2023-transizione-e-sostenibilita_130117/

Assemblea **Confetra**: intervengono i ministri Salvini e Urso
Martedì 14 novembre 2023 ore 11
Acquario Romano
Piazza Manfredo Fanti 47 – Roma

10:30
Registrazione partecipanti e welcome coffee

11:00
Apertura dell'Assemblea
Relazione del Presidente **CONFETRA**, Carlo De Ruvo
"Green Deal e decarbonizzazione dell'economia, del trasporto e della logistica: le aspettative (e i timori) delle imprese italiane"

11:30
Tavola Rotonda – "Transizione energetica e sostenibilità ambientale, economica e sociale"
Partecipano:
Adolfo Urso, Ministro per le Imprese e il Made in Italy
Valeria Termini, Ordinario di Economia Politica, Università Roma Tre, e componente del CNEL
Donatella Prampolini, Vice Presidente CONFCOMMERCIO
Carlo De Ruvo, Presidente **CONFETRA**

12:30
Conclusioni
Matteo Salvini, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti