



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

LOGISTICA, SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI

Rassegna stampa

ANSA

https://agenziacamera.datastampa.it/wcfoas/Media/2023/04/9_2023_04_26_20230426_122437_017B90A8.jpg ***** *- **Confetra, nella logistica servono 3mila macchinisti**
Confetra, nella logistica servono 3mila macchinisti

Nei prossimi 3 anni. Nuovo allarme dopo quello degli autisti

(ANSA) - ROMA, 26 APR - "Il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti". Lo fa sapere Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, sostenendo che "nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore".

"Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro", spiega Confetra. Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione - evidenzia la nota - richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

Secondo il presidente di Confetra Carlo De Ruvo "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

Una carenza questa, puntualizza Confetra, che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. (ANSA).



NNNN ***** *TRASPORTI: CONFETRA, SERVONO 3 MILA MACCHINISTI PER PROSSIMI 3 ANNI = ADN0388 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

TRASPORTI: CONFETRA, SERVONO 3 MILA MACCHINISTI PER PROSSIMI 3 ANNI

=

Roma, 26 apr. (Adnkronos) - Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore". (segue)

(Mcc/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

26-APR-23 12:22

NNNN ***** *TRASPORTI: CONFETRA, SERVONO 3 MILA MACCHINISTI PER PROSSIMI 3 ANNI (2) = ADN0389 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

TRASPORTI: CONFETRA, SERVONO 3 MILA MACCHINISTI PER PROSSIMI 3 ANNI

(2) =

(Adnkronos) - Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'Ansfiga (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Ma tempi e costi

rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi.

"Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative".

Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti. (segue)

(Mcc/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

26-APR-23 12:22

PVN-COM 2023-04-26 12:22 S0A QBXB ECO ***** ***TRASPORTI: CONFETRA, SERVONO 3 MILA MACCHINISTI PER PROSSIMI 3 ANNI (3) =** ADN0390 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

TRASPORTI: CONFETRA, SERVONO 3 MILA MACCHINISTI PER PROSSIMI 3 ANNI (3) =

(Adnkronos) - Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro). Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore.

"Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni".

(Mcc/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

26-APR-23 12:22

Agenzie

asknews

Logistica, Confetra: servono 3mila macchinisti nei prossimi 3 anni Logistica, Confetra: servono 3mila macchinisti nei prossimi 3 anni Appello per ottenere più fondi per la formazione di nuove risorse

Milano, 26 apr. (askanews) - Il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore.

Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore". Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle imprese ferroviarie o da un centro di formazione riconosciuto dall'Ansfisa, l'agenzia per la Sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. "Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative".

Mancano anche gli autisti. Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti.

Mlo 20230426T122448Z

9 colonne

261210 APR 23 ***** ***LOGISTICA, CONFETRA: SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI (1)** 9CO1388402 4 POL ITA R01

LOGISTICA, CONFETRA: SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI (1) (9Colonne) Roma, 26 apr - Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore. Tremila macchinisti nel prossimo triennio. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro. Le cause dello shortage. Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore". (SEGUE / red - peg)

261210 APR 23 *****

261211 APR 23 ***** ***LOGISTICA, CONFETRA: SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI (2)** 9CO1388403 4 POL ITA R01

LOGISTICA, CONFETRA: SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI (2) (9Colonne) Roma, 26 apr - Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. "Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per

il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative". (SEGUE / red - peg)

NNNN *** *LOGISTICA, CONFETRA: SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI (3) 9CO1388404 4 POL ITA R01**

LOGISTICA, CONFETRA: SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI (3) (9Colonne) Roma, 26 apr - Mancano anche gli autisti. Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti. Le ragioni. Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro). Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. "Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni". (red - peg)



= Lavoro: Confetra, mancano 3 mila macchinisti e 17 mila autisti = AGI0417 3 ECO 0 R01 /

= Lavoro: Confetra, mancano 3 mila macchinisti e 17 mila autisti =

(AGI) - Roma, 26 apr. - Il mondo della logistica e' in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda e' aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sara' bisogno di 3 mila professionisti in questo settore. Una carenza "senza precedenti", pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con eta' superiore a 50 anni nel settore e' nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiedera' nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Tra le cause della carenza ci sono anche difficolta' di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

Secondo Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento piu' articolato se non vogliamo mettere in seria difficolta' il settore".(AGI)Ing (Segue)

261332 APR 23

NNNN *** *= Lavoro: Confetra, mancano 3 mila macchinisti e 17 mila autisti (2)= AGI0418 3 ECO 0 R01 /**

= Lavoro: Confetra, mancano 3 mila macchinisti e 17 mila autisti (2)=

(AGI) - Roma, 26 apr. - Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria e' legato alle difficolta' di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che puo' essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi.

"Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative".

Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560 mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17 mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa e' destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.(AGI)Ing (Segue)
261332 APR 23

NNNN *****

NNNN ***** *= **Lavoro: Confetra, mancano 3 mila macchinisti e 17 mila autisti (3)=**
AGI0419 3 ECO 0 R01 /

= Lavoro: Confetra, mancano 3 mila macchinisti e 17 mila autisti (3)=

(AGI) - Roma, 26 apr. - Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficolta' di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo puo' raggiungere anche i 3/4mila euro).

Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti gia' nel giro di poche ore.

"Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficolta' nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. E' urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere piu' o meno attrattive queste posizioni".

(AGI)Ing

261332 APR 23

Stampa



TRENI, MANCANO 3 MILA MACCHINISTI

■ Dopo gli autisti di camion la logistica è alle prese con la scarsità di macchinisti di treni. A lanciare l'allarme è Confetra: nei prossimi tre anni serviranno 3mila professionisti, il 20% dell'attuale forza lavoro. A causare la crisi sarà la necessità di ricambio generazionale (la quota di addetti con più di 50 anni del comparto supera la media nazionale), che interesserà anche capitreno, preparatori e manutentori. Sulla professione pesano poi condizioni di lavoro poco attrattive e difficoltà di accesso, anche per l'impossibilità di soddisfare le richieste formative.

L'identità

Trasporti e logistica, futuro incerto I nodi: innovazione e carenza di autisti

Per fare il futuro della logistica, il settore è in cerca di professionisti che finora fa fatica a trovare. Dopo la richiesta di autisti, la cui domanda nel 2022 è aumentata del 40%, la nuova esigenza è quella che riguarda i macchinisti. Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, sostiene che nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti. Dati che evidenziano una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime di Confetra indicano che il settore del trasporto



ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro. Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni è nettamente superiore alla media nazionale ma - causa pensionamenti - è prossimo un consistente ricambio generazionale. Soprattutto per macchinisti, capitreno, preparatori del treno e manutentori. Figure professionali caratterizzate fino ad oggi dalla difficoltà di accesso alla professione e da condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Per

Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "gli ultimi governi hanno stanziato molti milioni di euro per la formazione di nuovi autisti e macchinisti: fondi che presto si sono esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro". Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative, per la necessità di un certificato abilitativo che solo le imprese ferroviarie o centri di formazione riconosciuti dall'Ansfisa, l'agenzia per la Sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, possono rilasciare. E mancano ancora gli autisti: 560mila posti vacanti, con una domanda al + 40%. In Italia, ne servono già ora 17mila.

IL SECOLO XIX

GIOVEDÌ 27 APRILE 2023
IL SECOLO XIX

ECONOMIA&MARRITTIMO

19

L'allarme della Confederazione della logistica: «Carenza senza precedenti»

Confetra: «Mancano tremila macchinisti»

IL CASO

Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore.

In particolare saranno 3mila i macchinisti necessari nel prossimo triennio. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una ca-

renza senza precedenti di forza lavoro. In un'indagine, elaborata da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Oggil numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capi-

treno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

L'ostacolo principale è legato alla formazione. Tempi e costi adesso sono un problema

Secondo De Ruvo, presidente di Confetra «in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il

crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore». Gli ostacoli. Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali. Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esem-



Oltre allo shortage di autisti ci sarà carenza di macchinisti

pio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. «Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in

questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative». Mancano anche gli autisti. Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 550mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. —

SIGAL



Professionisti per la logistica

Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore. La causa da ricercare nell'elevata presenza di personale prossimo alla pensione che richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale.

Web



Logistica, servono 3mila macchinisti per i prossimi 3 anni. Confetra: “Più fondi per la formazione di nuove risorse”



Roma – Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare.

Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore.

Tremila macchinisti nel prossimo triennio – Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Le cause dello shortage. Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, *“in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore”*.

Gli ostacoli – Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. *“Per questo – continua De Ruvo*

– non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative”.

Mancano anche gli autisti – Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell’anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell’IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

Le ragioni – Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell’autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza – soprattutto quando si parla di trasporti internazionali – o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro). Per incoraggiare l’ingresso di nuove leve, l’ex governo Draghi aveva previsto l’introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all’80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. *“Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile – conclude De Ruvo – continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni”.*

Tutti i diritti sono riservati

<https://portlogisticpress.it/logistica-servono-3mila-macchinisti-per-i-prossimi-3-anni-confetra-piu-fondi-per-la-formazione-di-nuove-risorse/>

Logistica: servono 3mila macchinisti per prossimi 3 anni. Confetra, più fondi per la formazione

(FERPRESS) – Roma, 26 APR – Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore.

Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Le cause dello shortage. Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

Gli ostacoli. Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. "Per questo – continua De Ruvo – non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative".

Mancano anche gli autisti. Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

Le ragioni. Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza – soprattutto quando si parla di trasporti internazionali – o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro). Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. "Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile – conclude De Ruvo – continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni".

<https://www.ferpress.it/logistica-servono-3mila-macchinisti-per-prossimi-3-anni-confetra-piu-fondi-per-la-formazione/>

[Home Page](#) / [Notizie](#) / Logistica, allarme lavoro: ecco perchè

Logistica, allarme lavoro: ecco perchè

Servono 3mila macchinisti per i prossimi 3 anni

[commenta](#) [altre news](#)

Economia · 26 aprile 2023 - 19.39



(Teleborsa) - **Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti** che fa fatica a trovare: dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di **3mila professionisti in questo settore**, un numero pari al **20% dell'attuale forza lavoro**. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreño, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo. **Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti:** un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. "Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, **che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative**".

Non è però la sola criticità: all'appello mancano anche gli autisti. Nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

Anche in questo caso, diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e

donne: **le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza** - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro). Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. "Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. **È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni**".

<https://www.teleborsa.it/News/2023/04/26/logistica-allarme-lavoro-ecco-perche-203.html#.ZFDjKnZBxEZ>

LOGISTICA

Treni, mancano i macchinisti per il trasporto merci: ne serviranno 3 mila in 3 anni

di Alessia Conzonato



Oltre all'ambito tecnologico e digitale, la carenza di figure professionali sta colpendo anche il settore della logistica. Nel 2022 la domanda di autisti di veicoli industriali è cresciuta del 40% nei primi nove mesi, con una stima di 560 mila posti vacanti in tutta Europa; mentre nel 2023 l'allarme riguarda anche i macchinisti. Confetra, la Confederazione dei trasporti e della logistica, infatti, ha evidenziato che **nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3 mila lavoratori specializzati**, in particolare nel trasporto ferroviario di merci. Un numero che corrisponde al 20% del totale attuale di impiegati.

Le cause della carenza

Tra le principali cause c'è l'età media dei dipendenti operativi nel settore al momento. Quelli con oltre 50 anni e prossimi alla pensione rappresentano una parte consistente della forza lavoro e questo richiederà nei prossimi anni un ampio ricambio generazionale da parte delle imprese private specializzate nel cargo ferroviario che fanno tutte capo alla associazione di settore Fercargo (associazione sotto Confetra, che comprende 19 aziende private). La crescita della domanda riguarderà, oltre ai macchinisti, anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. A questo fenomeno si aggiunge **la scarsa attrattività delle condizioni di lavoro**. «In recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti — ha spiegato Carlo De Ruvo, presidente di Confetra —, ma i fondi si sono presto esauriti **senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta**. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore».

La formazione dei professionisti

La formazione potrebbe diventare uno degli ostacoli nell'integrazione dei professionisti necessari. Per poter esercitare, devono essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese ferroviarie o da un centro di formazione riconosciuto dall'Ansfisa (Agenzia per la Sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali). Ottenerlo, ad esempio **per un macchinista, richiede un percorso che può andare dai 6 ai 9 mesi di tempo**, oltre a rappresentare per qualcuno una spesa significativa. «Lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti non è sufficiente — ha continuato De Ruvo —: negli ultimi anni sono stati, infatti, previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente un milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative».

La manca di autisti anche nel 2023

La carenza di autisti non sembra rallentare nel 2023. In particolare, in Italia si stima che ne manchino 17 mila. Il 30% di quelli attualmente impiegati si appresta alla pensione e lo studio di Iru (International road transport union) **ipotizza che il dato dei posti vacanti potrebbe raggiungere le 900 mila unità nel 2026**. Anche in questo caso una delle motivazioni risiede nella considerazione di un lavoro poco attrattivo, in particolare per giovani e donne. Inoltre, la retribuzione non viene ritenuta particolarmente alta, considerando soprattutto l'assenza prolungata dalla propria residenza (spesso per trasporti internazionali), e preoccupa la scarsa quantità di aree di sosta sicure e dotate di servizi. Pesano anche **le difficoltà di accesso alla professione: il costo, ad esempio, per ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente possono arrivare fino a 4 mila euro**. «È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi — commenta De Ruvo —, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni». Per incoraggiare nuove possibili leve, il governo Draghi ha lavorato all'introduzione di un contributo per i giovani tra 18 e 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti in breve tempo.

https://www.corriere.it/economia/lavoro/23_aprile_27/treni-mancano-macchinisti-il-trasporto-merci-ne-serviranno-3-mila-3-anni-f86ab782-e420-11ed-b9cc-9d9172b59479.shtml

la Repubblica

(Teleborsa) - Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare: dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: **un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore"**.

Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare **le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo.** Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: **un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. "Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative"**.

Non è però la sola criticità: all'appello mancano anche gli autisti. **Nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.**

Anche in questo caso, diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro).

Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. **"Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni"**.

https://finanza.repubblica.it/News/2023/04/26/logistica_allarme_lavoro_ecco_perche-203/

LA STAMPA

Logistica, allarme lavoro: ecco perchè Servono 3mila macchinisti per i prossimi 3 anni

Pubblicato il 26/04/2023

Ultima modifica il 26/04/2023 alle ore 19:39 **TELEBORSA**



Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare: dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di **3mila professionisti in questo settore**, un numero pari al **20% dell'attuale forza lavoro**. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo. **Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti:** un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. "Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, **che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative**".

Non è però la sola criticità: all'appello mancano anche gli autisti. Nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

Anche in questo caso, diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: **le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza** - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro).

Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. "Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. **È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni**".

<https://finanza.lastampa.it/News/2023/04/26/logistica-allarme-lavoro-ecco-perche/MjAzXzlwMjMtMDQ0tMjZVExC>

IL SECOLO XIX

Logistica, allarme lavoro: ecco perchè Servono 3mila macchinisti per i prossimi 3 anni

Publicato il 26/04/2023

Ultima modifica il 26/04/2023 alle ore 19:39

TELEBORSA



Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare: dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di **3mila professionisti in questo settore**, un numero pari al **20% dell'attuale forza lavoro**.. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo. **Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti:** un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. "Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, **che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative**".

Non è però la sola criticità: all'appello mancano anche gli autisti. Nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

Anche in questo caso, diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: **le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza** - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro).

Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. "Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. **È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni**".

<https://finanza.ilsecoloxix.it/News/2023/04/26/logistica-allarme-lavoro-ecco-perche/MjAzXzlwMjMtMDQzMjZfVExC>

HUFFPOST

DOPO I CAMIONISTI, I MACCHINISTI. L'ALLARME DI CONFETRA: "NE MANCANO TREMILA"

di [Huffpost](#)

In un settore dove il numero dei dipendenti con più di 50 anni è superiore alla media, la carenza rappresenta circa il 20% della forza lavoro



28 Aprile 2023 alle 15:23

Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'Ansfisa (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi.

"Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative".

Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla

professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro). Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore.

"Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni".

https://www.huffingtonpost.it/economia/2023/04/28/news/dopo_i_camionisti_i_macchinisti_lallarme_di_confetra_ne_mancano_tremila-11948637/

Entro tre anni mancheranno 3000 ferrovieri

Giovedì, 27 Aprile 2023 10:53
di Redazione



Se l'autotrasporto piange la carenza di personale, la ferrovia non ride. Anzi, anch'essa sta affrontando questo problema, che diventerà più grave nei prossimi anni. Secondo una stima di Confetra, entro il prossimo triennio il sistema ferroviario italiano dovrà **rimpiazzare tremila lavoratori**, in gran parte macchinisti, che andranno in pensione e già oggi ha

difficoltà a reclutare giovani. È un numero pari al venti per cento degli attuali impiegati. I dipendenti delle società ferroviarie che hanno più di cinquant'anni sono in percentuale maggiore rispetto alla media nazionale, sottolinea Confindustria. Oltre ai macchinisti, rischiano di mancare capitreno, preparatori del treno e manutentori.

Ad aggravare la situazione ci sono le **difficoltà di accesso alla professione** e le condizioni di lavoro considerate poco attrattive. "In anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore", dichiara il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo.

Per essere abilitato alla conduzione dei treni bisogna affrontare un complesso percorso formativo, che varia da sei a nove mesi e richiede tempo e denaro. Perciò, aggiunge De Ruvo "**non appare sufficiente lo stanziamento pubblico** per la formazione dei macchinisti. Negli ultimi anni sono stati infatti previsti tre milioni di euro per il 2021 e solamente un milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative".

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/ferrovia/entro-tre-anni-mancheranno-3000-ferrovieri/>

INDUSTRIA ITALIANA

FABBRICHE, TECNOLOGIE ABILITANTI E B2B TECH PER FAR CRESCERE L'ECONOMIA

AZIENDE INDUSTRIALI

LOGISTICA: MANCANO 3MILA MACCHINISTI E 17MILA AUTISTI. PER CONFETRA SERVONO FONDI PER LA FORMAZIONE

Un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale

27 Aprile 2023



Cresce

la domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori

Anche il **mondo della logistica** è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il **problema degli autisti**, per cui nel 2022 la **domanda è aumentata del 40%**, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo **Confetra**, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di **3mila professionisti in questo settore**.

3MILA MACCHINISTI NEL PROSSIMO TRIENNIO

Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al **20% dell'attuale forza lavoro**. Le cause dello shortage. Oggi il numero di dipendenti **con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale**: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle

imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Secondo **De Ruvo**, presidente di Confetra, «in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la **formazione di nuovi autisti e macchinisti**, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore».

GLI OSTACOLI

Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'**Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali**. Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo **deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi**. «Per questo – continua **De Ruvo** – non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti **3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022**. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative».

MANCANO ANCHE GLI AUTISTI

Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, **si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno**. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa **17mila autisti**. Uno studio dell'International Road Transport Union avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del **30% degli autisti oggi in servizio** e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il **2026 circa 900mila posti vacanti**.

LE RAGIONI

Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza – soprattutto quando si parla di trasporti internazionali – o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (**in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro**). Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, **pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro**, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. «Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile – conclude **De Ruvo** – continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni».

<https://www.industriaitaliana.it/logistica-macchinisti-autisti-confetra-fondi-formazione/>

26 Apr 2023

LOGISTICA, SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI



Confetra: "Più fondi per la formazione di nuove risorse".

ROMA - Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore.

3mila macchinisti nel prossimo triennio. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Le cause dello shortage. Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive. Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

Gli ostacoli. Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi. "Per questo - continua De Ruvo - non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un

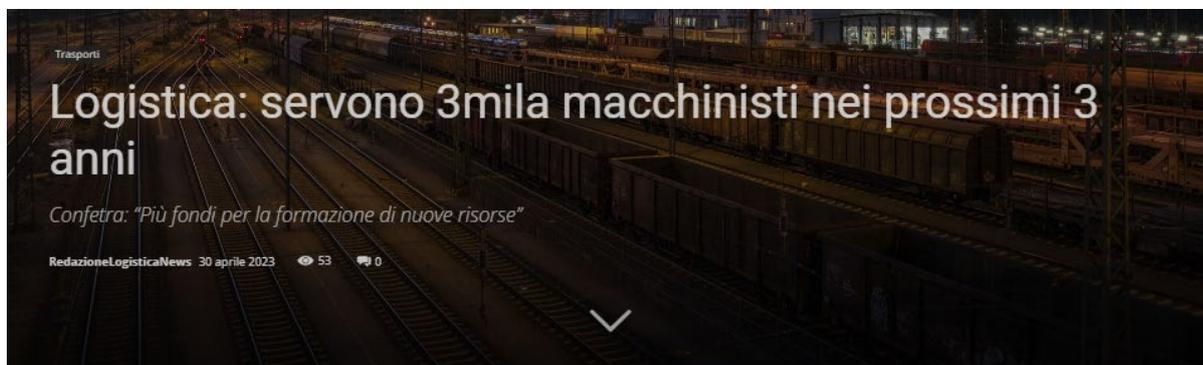
maggior investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative”.

Mancano anche gli autisti. Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

Le ragioni. Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza - soprattutto quando si parla di trasporti internazionali - o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro). Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. “Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile - conclude De Ruvo - continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni”.

www.confetra.com

https://www.transportonline.com/notizia_56385_Logistica,-servono-3mila-macchinisti-per-i-prossimi-3-anni.html



Non solo shortage di professioni digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare.

Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, **il nuovo allarme riguarda i macchinisti**: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, **nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore.**

Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, **un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.**

Le cause dello shortage

Oggi il numero di dipendenti con **età superiore a 50 anni** nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente **ricambio generazionale** e quindi una rapida **crescita della domanda** di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, **soprattutto per quanto riguarda i macchinisti**, ma anche **capitreno, preparatori del treno e manutentori.**

Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

"In anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore.

De Ruvo - Presidente di Confetra"

Gli ostacoli

Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali).

Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi, per questo non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti.

“Negli ultimi anni sono stati previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative.

De Ruvo - Presidente di Confetra”

Mancano anche gli autisti

Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una **domanda in crescita del 40%** nei primi 9 mesi dell'anno.

In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa **17mila autisti**. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il **prossimo pensionamento del 30% degli autisti** oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

Le ragioni

Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le **retribuzioni particolarmente alte**, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche **condizioni di lavoro**, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza – soprattutto quando si parla di trasporti internazionali – o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di **accesso alla professione**, soprattutto per i costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro).

Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore.

“Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni.

De Ruvo - Presidente di Confetra”

<https://www.logisticaneews.it/logistica-servono-3mila-macchinisti-nei-prossimi-3-anni/>

CONFETRA / Mancanza di autisti e macchinisti. Servono fondi per nuove risorse

Venerdì, 28 Aprile 2023



Non solo shortage di professionisti digitali. Anche il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare. Dopo il problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti: secondo Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore.

Tremila macchinisti nel prossimo triennio. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Le cause dello shortage? Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo

personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

Gli ostacoli? Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi.

Mancano anche gli autisti. Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati 560mila posti vacanti, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti. Uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.

<https://www.ilmondodeitrasporti.com/news/attualita/CONFETRA--Mancanza-di-autisti-e-macchinisti-Servono-fondi-per-nuove-risorse-20412.html>

L'identità

Trasporti e logistica, futuro incerto. I nodi: innovazione e carenza di autisti

By *Angelo Vitolo* 27 Aprile 2023



Per fare il futuro della logistica, il settore è in cerca di professionisti che finora fa fatica a trovare. Dopo la richiesta di autisti, la cui domanda nel 2022 è aumentata del 40%, la nuova esigenza è quella che riguarda i macchinisti. Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica, sostiene che nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti. Dati che evidenziano una carenza senza precedenti di forza lavoro: le ultime stime di Confetra indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro.

Oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni è nettamente superiore alla media nazionale ma – causa pensionamenti – è prossimo un consistente ricambio generazionale. Soprattutto per macchinisti, capitreno, preparatori del treno e manutentori. Figure professionali caratterizzate fino ad oggi dalla difficoltà di accesso alla professione e da condizioni di lavoro considerate poco attrattive.

Per Secondo De Ruvo, presidente di Confetra, "gli ultimi governi hanno stanziato molti milioni di euro per la formazione di nuovi autisti e macchinisti: fondi che presto si sono esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro". Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative, per la necessità di un certificato abilitativo che solo le imprese ferroviarie o centri di formazione riconosciuti dall'Ansfisa, l'agenzia per la Sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, possono rilasciare.

<https://www.lidentita.it/trasporti-e-logistica-futuro-incerto-i-nodi-innovazione-e-carenza-di-autisti/>

Macchinisti e autisti cercasi, nel mondo della logistica ne mancano 20mila

Mancano 3 mila macchinisti 17 mila autisti, il mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare



Foto | Wikimedia Commons @Howard R. Hollem



Newsby
[Giulia De Sanctis](#)
26 Aprile 2023

ECONOMIA

Il mondo della logistica è in cerca di professionisti, ma la fatica è tanta. Dopo il problema degli autisti, la cui domanda nel 2022 è aumentata del 40%, il nuovo allarme riguarda i macchinisti.

Secondo **Confetra**, la confederazione dei trasporti e della logistica, **nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3 mila professionisti** di questo settore, **una carenza senza precedenti pari al 20% dell'attuale forza lavoro.**

Ad oggi il numero di dipendenti con età superiore a 50 anni nel settore è **nettamente superiore alla media nazionale** e, un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione, porterà a un **consistente ricambio generazionale** e a una **rapida crescita della domanda di nuovo personale delle imprese ferroviarie**, soprattutto per quanto riguarda macchinisti, capitreno, preparatori del treno e manutentori.

Carenza di personale e difficoltà per le richieste formative per il reintegro della forza lavoro

Tra le **cause della carenza di personale** ci sono anche le **difficoltà di accesso alla professione** e **condizioni di lavoro considerate poco attrattive.**

“In anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro – spiega **Carlo De Ruvo, presidente di Confetra** – “Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore”.

Uno degli ostacoli principali nel reintegrare la forza lavoro necessaria è legato **alle difficoltà di soddisfare le richieste formative**: queste figure professionali devono essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'**ANSFISA** (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali).

Purtroppo però **tempi e costi rappresentano un problema** per molti, poiché ad esempio un macchinista, per essere formato e diventare poi operativo, deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi.

“Non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti. – commenta De Ruvo – Negli ultimi anni sono stati previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative”.

La domanda di autisti è destinata ad aumentare

La carenza dei macchinisti si aggiunge a quella degli autisti, nota dall'anno scorso. Infatti nel 2022 si sono stimati **560mila posti vacanti**, con una domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno.

In Italia si calcola che manchino attualmente circa **17mila autisti** e uno studio dell'IRU (International Road Transport Union) avverte che **anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora**, complici il prossimo pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino al raggiungimento entro il 2026 di circa 900mila posti vacanti.

Anche qui sono diverse le ragioni per cui **il lavoro di autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo**, nonostante le retribuzioni siano particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne, per via delle **specifiche condizioni di lavoro** come **assenze prolungate dalla propria residenza** (soprattutto quando si parla di trasporti internazionali) o la **mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi**, le difficoltà di accesso alla professione (per i costi elevati necessari per ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente – il costo di quest'ultima può raggiungere anche i 3/4 mila euro -).

Per **incoraggiare l'ingresso di nuove leve** l'ex governo Draghi aveva previsto **l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 25 anni pari all'80% della spesa** e fino a un massimo di 2500 euro, con uno stanziamento di 25.3 milioni di euro dal 2022 al 2026.

Tuttavia i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti nel giro di poche ore. “È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possano rendere più o meno attrattive queste posizioni lavorative” conclude **De Ruvo**.

<https://www.newsby.it/economia/macchinisti-e-autisti-cercasi-nel-mondo-della-logistica-ne-mancano-20mila/>

LOGISTICA

Nei prossimi 3 anni serviranno 3 mila macchinisti

Confetra lancia l'allarme: "Occorrono più fondi per la formazione di nuove risorse". La criticità, inoltre, si somma alla mancanza atavica di autisti, 'esplosa' nel 2022

27 APRILE 2023 ALLE ORE 11:05

Gli ultimi accadimenti geopolitici e sanitari che si sono abbattuti sul mondo in generale e sul settore dei trasporti e della logistica, più in particolare, hanno generato un clima di incertezza che è difficile da interpretare. Le ripercussioni, però, hanno impattato anche direttamente sulle professioni specifiche (anche se le cause sono da ricercarsi non solo in questi fattori).



S2S+

<https://www.ship2shore.it/it/article/nei-prossimi-3-anni-serviranno-3-mila-macchinisti/84264>



26 Apr alle 11:56

[Redazione](#)

CONFETRA: "SERVONO 3MILA MACCHINISTI PER I PROSSIMI 3 ANNI"



ROMA – Non solo **shortage di professioni digitali**. Anche il **mondo della logistica è in cerca di professionisti che fa fatica a trovare**. Dopo il [problema degli autisti, per cui nel 2022 la domanda è aumentata del 40%](#), il nuovo **allarme riguarda i macchinisti**: secondo [Confetra](#), la confederazione dei trasporti e della logistica, nei **prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti in questo settore**. Il settore dei trasporti e della logistica si trova a far fronte a una **carenza senza precedenti di forza lavoro**: le ultime stime, elaborate da Confetra, indicano che il settore del trasporto ferroviario di merci sarà alla ricerca di almeno 3mila macchinisti già nel prossimo triennio, **un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro**.

Le cause. Oggi il numero di dipendenti con **età superiore a 50 anni nel settore è nettamente superiore alla media nazionale**: un'elevata presenza di personale prossimo alla pensione richiederà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i macchinisti, ma anche capitreno, preparatori del treno e manutentori. Oltre a questa, tra le cause della carenza ci sono **difficoltà di accesso alla professione e condizioni di lavoro considerate poco attrattive**. Secondo **De Ruvo, presidente di Confetra**, "in anni recenti, gli ultimi governi hanno stanziato **diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro**. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

Gli ostacoli. Uno degli ostacoli principali nel reintegro della forza lavoro necessaria è legato alle difficoltà di soddisfare le richieste formative. Queste figure professionali devono infatti essere in possesso di un certificato abilitativo, una patente che può essere rilasciata dalle Imprese Ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall'**ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali)**. Ma tempi e costi rappresentano un problema per molti: un macchinista, per esempio, **per essere formato e diventare operativo deve fare un percorso che va dai 6 ai 9 mesi**. "Per questo – continua De Ruvo – non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti **3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di**

euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative”.

Mancano anche gli autisti. Una carenza che si aggiunge a quella degli autisti, nota ormai dallo scorso anno: nel 2022, infatti, si sono stimati **560mila posti vacanti**, con una **domanda in crescita del 40% nei primi 9 mesi dell'anno. In Italia, in particolare, si calcola che manchino attualmente circa 17mila autisti.** Uno studio dell'IRU (**International Road Transport Union**) avverte quindi che anche la domanda di autisti in Europa è destinata ad aumentare ancora, complici il prossimo **pensionamento del 30% degli autisti oggi in servizio** e la mancanza di un adeguato tasso di sostituzione, fino a raggiungere **entro il 2026 circa 900mila posti vacanti.**

Le ragioni. Anche in questo caso, sono diverse le ragioni per cui quello dell'autista fatica a essere considerato un lavoro attrattivo, nonostante le retribuzioni particolarmente alte, soprattutto per persone giovani e donne: le specifiche condizioni di lavoro, legate a fattori come le assenze prolungate dalla propria residenza – soprattutto quando si parla di trasporti internazionali – o come la mancanza di aree di sosta sicure e dotate di servizi, ma anche le difficoltà di accesso alla professione, soprattutto per i **costi elevati necessari a ottenere la patente C e la Carta di qualificazione del conducente** (in particolare, per la seconda, il costo può raggiungere anche i 3/4mila euro). Per incoraggiare l'ingresso di nuove leve, **l'ex governo Draghi aveva previsto l'introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all'80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026.** Tuttavia, i fondi del 2022 e del 2023 si sono esauriti già nel giro di poche ore. “Nonostante la disoccupazione soprattutto giovanile – conclude De Ruvo – continuiamo a incontrare difficoltà nel reclutamento di personale nel settore trasporti e logistica. È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni”.

<https://www.messengeromarittimo.it/confetra-3mila-macchinisti-prossimi-3-anni/>

LOGISTICA

26/04/2023

LOGISTICA FERROVIARIA, MANCANO 3 MILA MACCHINISTI

Nei prossimi tre anni la domanda di lavoro è destinata ad aumentare, per il ricambio generazionale, per i costi di abilitazione e per la fatica che richiede. Confetra vorrebbe più finanziamenti statali



(Rob Dammers/Flickr)

Mancano i macchinisti addetti a movimentare la merce nel comparto logistico soprattutto ferroviario. [Lo denuncia Confetra](#). Nei prossimi tre anni la domanda sarà di circa 3 mila professionisti. Una carenza senza precedenti per il settore, pari a circa il 20 per cento dell'attuale forza lavoro, già colpita da una carenza collaterale, quella degli autisti dei mezzi pesanti, oggi salita, secondo l'International Road Transport Union, a 17 mila persone in Italia, per un totale nel mondo di 560 mila autisti mancanti, una quota cresciuta del 40 per cento in nove mesi.

Perché questa fame di macchinisti? Per una combinazione di fattori, in parte simili alla carenza di autisti, che si possono ridurre a tre: ricambio generazionale, percezione della professione e difficoltà di accesso alla professione.

Nei prossimi anni saranno in molti ad andare in pensione. Attualmente la maggioranza dei macchinisti in Italia ha un'età superiore ai cinquant'anni, per cui questa quota di 3 mila macchinisti richiesti nei prossimi tre anni sarà destinata a salire per via di un ricambio generazionale in corso. Mancheranno anche capireno, preparatori treno e manutentori.

Poi c'è il lavoro in sé, che richiede una buona specializzazione all'uso di particolari macchine, alcune usate solo nel settore dei trasporti, in condizioni difficili e logoranti, a volte non riconosciute del tutto dal datore di lavoro. «In anni recenti gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro», afferma Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, secondo il quale «occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore».

Infine, un altro ostacolo è la burocrazia dei certificati per l'abilitazione, lì dove magari l'offerta di lavoro non è sempre coerente, cioè non richiede sempre le stesse abilitazioni. A norma di legge, i macchinisti devono essere in possesso di una patente rilasciata dalle imprese ferroviarie o da un centro di formazione riconosciuto dall'Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA). È un'abilitazione che costa e per ottenerla i corsi durano dai sei ai nove mesi. Per finanziare questi corsi, afferma De Ruvo, lo Stato «negli ultimi anni ha previsto 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022. Abbiamo bisogno di un maggiore investimento in questa direzione, che permetta agli aspiranti macchinisti di adempiere alle richieste formative».

<https://www.informazionimarittime.com/post/logistica-ferroviaria-mancano-3-mila-macchinisti>

ALLARME MACCHINISTI TRENI: “NE SERVIRANNO 3MILA NEI PROSSIMI 3 ANNI”

26 Aprile 2023



Dopo quello relativo agli autisti, il settore della logistica si troverà presto alle prese con il problema della scarsità di macchinisti. A lanciare l’allarme è Confetra, secondo la quale nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di 3mila professionisti, un numero pari al 20% dell’attuale forza lavoro.

A causare la futura crisi, secondo la Confederazione, sarà la necessità di ricambio generazionale (attualmente la quota di addetti con più di 50 anni del comparto è superiore alla media nazionale), che interesserà però anche capitreno, preparatori e manutentori. In aggiunta, sulla professione pesano condizioni di lavoro considerate poco attrattive e difficoltà di accesso, anche per l’impossibilità di soddisfare tutte le richieste formative.

“Gli ultimi governi – ha evidenziato il presidente Carlo De Ruvo – hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore”.

Come ricorda la confederazione, il certificato abilitativo alla professione può essere rilasciato dalle imprese ferroviarie o da un Centro di Formazione riconosciuto dall’Ansfisa (Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), con un percorso che per i

macchinisti può durare dai 6 ai 9 mesi. “Per questo – continua De Ruvo – non appare sufficiente lo stanziamento pubblico per la formazione dei macchinisti: negli ultimi anni sono stati infatti previsti 3 milioni di euro per il 2021 e solamente 1 milione di euro per il 2022”.

La carenza di macchinisti ferroviari come già ricordato ricorda quella degli autisti, che secondo alcune stime in Italia potrebbe essere pari a circa 17mila addetti. Anche per risolvere questa criticità secondo Confetra una chiave dovrebbe essere il sostegno alla formazione: “È urgente investire per rendere accessibile la formazione a tutti coloro che potrebbero essere interessati a qualificarsi, come anche riflettere sulle ragioni che possono rendere più o meno attrattive queste posizioni” ha commentato De Ruvo.

Al riguardo l’associazione ricorda che per incoraggiare l’ingresso di nuove leve, l’ex governo Draghi aveva previsto l’introduzione di un contributo destinato ai giovani tra i 18 e i 35 anni, pari all’80% della spesa e fino a un massimo di 2.500 euro, con uno stanziamento di 25,3 milioni di euro dal 2022 al 2026. Fondi che però, per quel che riguarda gli anni 2022 e 2023, “si sono esauriti già nel giro di poche ore”.

<https://www.supplychainitaly.it/2023/04/26/allarme-macchinisti-treni-ne-serviranno-3mila-nei-prossimi-3-anni/>

Trasporti-Italia

TREMILA NUOVI MACCHINISTI CERCASI

Nei prossimi tre anni ci sarà bisogno di almeno 3mila professionisti nel trasporto merci

REDAZIONE

26 APRILE 2023

A denunciare la carenza è Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica. Le ultime stime elaborate dall'associazione indicano che i posti vacanti saranno un numero pari al 20% dell'attuale forza lavoro. Attualmente i macchinisti con età superiore a 50 anni sono nettamente superiori alla media nazionale.

È naturale, quindi, prevedere un consistente ricambio generazionale e quindi una rapida crescita della domanda di nuovo personale da parte delle imprese ferroviarie, soprattutto per quanto riguarda i **macchinisti**, ma anche **capitreno**, **preparatori del treno** e **manutentori**.

Al problema dei prossimi pensionamenti si aggiungono altre difficoltà per le imprese ferroviarie, quali i costi troppo alti per l'accesso alla professione, oltre al carico di lavoro considerato da molti "pesante".

La proposta di Confetra

"In anni recenti - ha spiegato Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - gli ultimi governi hanno stanziato diversi milioni di euro per supportare la formazione di nuovi autisti e macchinisti, ma i fondi si sono presto esauriti senza risolvere il crescente gap tra domanda e offerta di lavoro. Occorre un piano di reclutamento più articolato se non vogliamo mettere in seria difficoltà il settore".

<https://www.trasporti-italia.com/treno/tremila-nuovi-macchinisti-cercasi/111985/>