



RASSEGNA STAMPA 15 giugno 2022

Il Sole **24 ORE**

LA **GAZZETTA**
DEL **MEZZOGIORNO**

1Attacco.it

MEZZOGIORNO DI FOCUS

IMPRESE E CREDITO IN BASILICATA

TEMPISTICA

In pochi secondi polverizzato il plafond di circa 400 milioni. E la piattaforma del Ministero è diventata inaccessibile

CONFARTIGIANATO

Dura critica al sistema adottato. «Le banche continuano a creare più barriere per le donne che fanno impresa»

Aziende femminili a secco di fondi

Beffate dal «Click day»: centinaia di imprenditrici escluse dagli incentivi del Mise

MASSIMO BRANCATI

● **POTENZA.** La logica del «chi prima arriva meglio alloggia» finisce per penalizzare chi ha voglia di fare impresa. Lo dimostra ciò che è accaduto al «Click day» per gli incentivi del Ministero dello Sviluppo economico a sostegno dello sviluppo e del consolidamento delle imprese femminili: centinaia di titolari di aziende lucane sono state «tagliate fuori» dal finanziamento perché l'elevato numero di domande presentate ha istantaneamente polverizzato il plafond totale di circa 400 milioni di euro. Per poter partecipare era necessario presentare una domanda sulla piattaforma on line di Invitalia attivata il 19 maggio per le nuove imprese e il 7 giugno per quelle operative da più di un anno. In entrambi i casi i fondi sono stati fagocitati in pochi secondi e la piattaforma è risultata presto inaccessibile, sospendendo l'ammissione delle richieste arrivate oltre il raggiungimento del limite. Il sito, insomma, è precipitato ben presto, come si dice in gergo tecnico, in *crash*.

Una dura critica al sistema previsto dal Governo arriva da Confartigianato secondo cui «lo strumento di una sovvenzione *una tantum* non è la strada migliore da perseguire. Il sostegno alle imprese guidate da donne non può esaurirsi nello spazio di un «Click day» e non va inteso come un'azione di inclusione sociale, di assistenza e di integrazione al reddito. Deve essere, invece, un pilastro della politica economica del Paese per rendere le donne realmente partecipi del processo di crescita competitiva dell'Italia».

«Avevamo fatto grande affidamento sulla misura che - dice la lucana **Rosa Gentile**, delegata nazionale ai Movimenti (Donne, Giovani) e presidente del Comitato Imprenditoria Femminile della Camera di Commercio Basilicata - abbiamo promosso e illustrato in tanti incontri in Basilicata suscitando interesse e aspettative. Il credito è una strada sbarrata alle donne». Parole intrise di amarezza. I fatti avvalorano questa visione negativa: quando una titolare di impresa va in banca a chiedere un prestito si sente chiedere prima di tutto «garanzie reali». Poi, in ordine: solidità finanziaria e piano di crescita economica dell'azienda. Risultato: il 46% delle imprese femminili dichiara il capitale proprio/familiare come la fonte di finanziamento e solo il 20% delle imprese femminili dichiara di ricorrere, almeno in qualche occasione, al credito bancario. Sono i dati di un'indagine Unioncamere che confermano come l'accesso al credito rappresenta uno dei fondamentali «*gender gap*» che caratterizzano il Paese, in particolare il Sud, soprattutto nelle prime fasi dell'attività imprenditoriale. Gentile punta il dito contro il sistema bancario: «È il fattore più negativo che ostacola la crescita delle imprese femminili. Accade ancora, come confermano numerose ricerche, che il genere possa essere un elemento condizionante per le banche nella scelta dell'accettazione o del rifiuto, del tasso di interesse applicato o delle garanzie perso-

nali richieste». Gentile parla di «atteggiamento fatto per scoraggiare»: le imprese femminili dichiarano maggiormente di non fare ricorso al credito bancario aspettandosi un rifiuto e tra le imprese che hanno richiesto credito, nel caso delle imprese femminili rispetto a quelle di uomini è maggiore la percentuale in cui il credito erogato non è stato adeguato oppure la richiesta non è stata accolta. «Gli istituti di credito - aggiunge - creano molte più barriere alla partenza per le imprese femminili, causando un forte freno alla loro crescita che in parte potrebbe spiegare la minore propensione delle imprese femminili a investire nell'innovazione. Per questo è indispensabile rifinanziare la misura».



IMPREDITRICI Donne e aziende, troppi ostacoli da superare

Rapporto SrmTurismo al Sud, crescita del 40%
ma sotto i livelli pre Covid —p.22

Turismo al Sud in crescita del 40% ma ancora sotto i livelli pre pandemia

**Salvio Capasso (Srm):
si riscontra un desiderio
di viaggiare a ogni costo
nonostante le incognite
sanitarie e geopolitiche****Mezzogiorno****La Campania dopo il -66%
del 2020 e il +23% del 2021
punta a recuperare il 90%****In a Puglia, con un turismo
più domestico, è attesa
una domanda da pre Covid****Vera Viola**

Il turismo al Sud crescerà del 40% nel 2022, ma, sebbene si avvicini per l'89,5% ai livelli del 2019, ancora non li raggiungerà.

La ripresa, sin dal 2021, è stata registrata in tutta Italia che, con 65 milioni di arrivi turistici internazionali, è nella Top 10 delle destinazioni del turismo internazionale, posizionandosi al 5° posto, tra Cina e Turchia. Per il 2022 si prevede un'ulteriore accelerazione. Nel Mezzogiorno, il 2021 è andato anche meglio del resto del Paese e quest'anno si prevede che si allineerà alla media nazionale. «Si riscontra un desiderio di viaggiare a ogni costo – sottolinea Salvio Capasso, responsabile del servizio Imprese e Territori di Srm (Centro Studi collegato ad Intesa Sanpaolo) – nonostante le incognite legate alla situazione sanitaria

e alle tensioni geopolitiche».

Dati e previsioni sono descritti nello studio "Il turismo nel Mezzogiorno.

Scenari regionali e nuove prospettive di rilancio", che si inserisce nella collana dei Saggi. Lo studio tiene conto di opportunità e minacce di carattere sanitario e della situazione geopolitica. Sulla base di queste considerazioni sviluppa tre scenari (ottimistico, base e meno ottimistico).

In sintesi, il turismo al Sud ha avuto uno sprint nel 2021: quando la crescita è stata maggiore rispetto alla media nazionale del 36,4%, consentendo un recupero del 64% delle presenze del 2019. Le presenze turistiche domestiche sono cresciute del 24,6% (Italia +23,8%) e quelle internazionali del 102,2% (Italia +57,5%). La spesa turistica dei viaggiatori stranieri è aumentata del 42,7% a fronte del 22,7% della spesa dei viaggiatori italiani. Va sottolineato che la maggiore crescita della domanda internazionale dipende dal fatto che si era praticamente azzerata nel 2020.

Ancora in crescita nel 2022: il Sud si allinea al trend nazionale. Quasi 77,5 milioni di presenze turistiche (nello scenario medio) con una crescita rispetto all'anno precedente del 40% ed un recupero della domanda sul 2019 dell'89,5%, in linea con il dato nazionale (89,7%).

La componente domestica cresce del 20%, raggiungendo 51,5 milioni di presenze, pari al 96,5% del dato del 2019. Maggiore vivacità della domanda internazionale con un +108,2% e un recupero dei valori del 2019 per il 78,1 per cento.

Campania spinta al recupero. Le regioni si differenziano. Ad esempio, la Campania che si caratterizza per un turismo più culturale dopo la più corposa perdita di presenze nel 2020 (-66,9%), con una debole ripresa nel 2021 (+23,1%), prevede una maggiore spinta nel 2022 tale da poter recuperare il 90% delle presenze del 2019 (ipotesi più ottimistica). Il turismo sardo, prevalentemente balneare, dopo la riduzione della domanda del 58% nel 2020, riesce a registrare una rilevante crescita nel 2021 (+70%) che si prevede prosegua nel 2022 (+29%) raggiungendo il 91,8% delle presenze del 2019. Anche la Sicilia, dopo il crollo del 56% delle presenze nel 2020, evidenzia una buona ripresa nel 2021 e nel 2022 (del 47%) recuperando il 2,3 per cento. Fanno da contraltare altre realtà come la Puglia, con un turismo più domestico, in cui si stima per l'anno in corso un recupero quasi completo della domanda turistica prepandemica.

Secondo gli analisti di Srm, il Pnrr, con risorse e riforme, offre l'occasione di sviluppare un'offerta turistica più digitale e sostenibile. Le risorse a disposizione per il comparto «Turismo e Cultura 4.0» sono pari ad oltre 8 miliardi e si stima che circa 2,9 miliardi (35%) siano destinati alle regioni del Mezzogiorno. «Occorre un'offerta turistica più digitale e sostenibile – sottolinea Capasso – C'è bisogno di formazione e accessibilità. Esigenze presenti prima del Covid e oggi diventate imperativi per sistemi competitivi». La ricerca si chiude insomma, con un chiaro invito a investire.

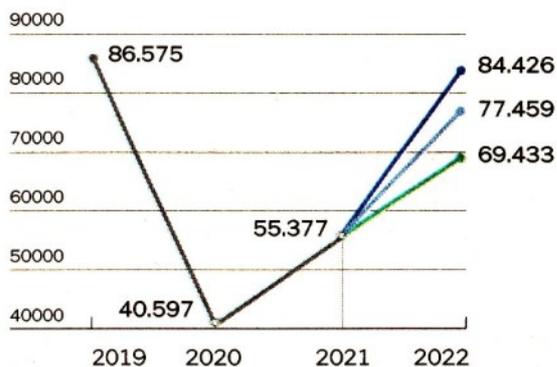
Accelera il turismo al Sud nel 2022

Dopo due anni di pandemia, c'è grandissima propensione a viaggi e turismo. *Dati in migliaia*

■ SCENARIO OTTIMISTICO ■ SCENARIO BASE ■ SCENARIO MENO OTTIMISTICO

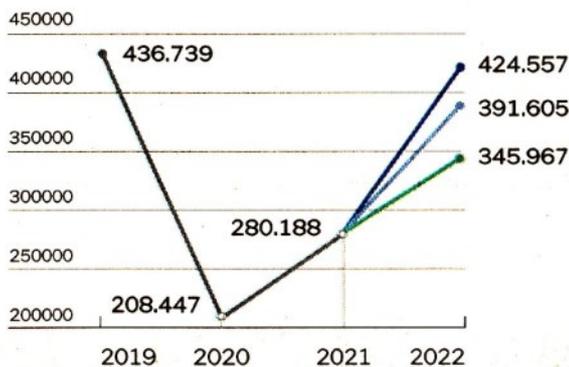
MEZZOGIORNO

77,5 mln di presenze riconquistando l'89,5% di quanto perso nel 2019



ITALIA

~392 mln di presenze pari l'89,7% di quanto perso nel 2019



Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

0,42%

ANPAM IN ASSEMBLEA

La produzione di armi e munizioni per uso civile, sportivo e venatorio in Italia vale circa 1 miliardo, 7,5 con i settori collegati, pari allo 0,42% del pil, per

un bacino di circa 81.500 occupati. I dati emergono da una ricerca dell'Università degli Studi di Urbino per conto di Anpam. Oggi l'assemblea dell'associazione guidata da Giovanni Ghini.

Stirpe: transizione green nei tempi giusti, evitare macelleria industriale

**Camilli (Unindustria):
automotive
fondamentale. Ricci
(Confindustria Energia):
serve contributo di tutti**

Mobilità sostenibile

Il vicepresidente Confindustria: impensabile avere tutte auto elettriche

Andrea Marini

«Non possiamo pensare che tutte le auto debbano essere elettriche. Con il costo attuale dell'energia, non è detto che sia un cambio vantaggioso. La scadenza ravvicinata del 2035 rischia di dare un vantaggio competitivo all'economia cinese, la transizione va attuata nei tempi giusti. In questa fase di difficoltà non possiamo permettercelo. Dobbiamo evitare una macelleria industriale». Maurizio Stirpe, vicepresidente di Confindustria, ha voluto mandare un messaggio chiaro intervenendo al convegno "Il ruolo del settore energetico per la mobilità sostenibile. Prospettive e opportunità per la decarbonizzazione", svoltosi a Cassino.

Nell'incontro è stata presentata la ricerca di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), con il contributo della Camera di Commercio di Frosinone Latina, sulla filiera automotive-mobilità sostenibile del Lazio. Sono state intervistate 19 imprese rappresentative di un polo composto

da 90 aziende. Il risultato che è emerso è stato un progressivo distacco di queste imprese dallo stabilimento Stellantis di Cassino: le realtà dell'indotto, a seguito dei mancati obiettivi di produzione di Stellantis, si sono rivolte anche ad altri settori o ad altri colossi dell'automotive. Il polo che ruota attorno a Cassino, al momento, non è tuttavia minacciato dalla transizione ecologica, visto che è concentrato in componenti (come gli stampaggi) che sono richiesti anche nelle auto elettriche. Tra le urgenze evidenziate dalle imprese c'è la consapevolezza delle necessità di procedere ad aggregazioni, la richiesta di una manodopera qualificata investendo nella formazione, la richiesta alle istituzioni di intervenire sulla burocrazia.

«Il settore dell'automotive è fondamentale per l'Italia e per il Lazio. Gli imprenditori dovranno mettere in campo nuove strategie, ma sarà fondamentale il sostegno pubblico per una trasformazione di questa portata», ha detto Angelo Camilli, presidente di Unindustria Lazio. «La transizione ecologica va implementata e progettata in modo corale, con un mix soluzioni che hanno bisogno del contributo di tutti», ha aggiunto Giuseppe Ricci, presidente Confindustria Energia.

«Da Cassino deve ripartire una strategia per ripensare il mondo dell'automotive. Dobbiamo guardare alle nuove opportunità anche sul fronte dell'innovazione», ha detto Francesco Borgomeo, presidente Unindustria Cassino.

Sussurri & Grida

Fondazione con il Sud, bando per le comunità energetiche

Fondazione con il Sud lancia il «Bando per le comunità energetiche e sociali al Sud» mettendo a disposizione 1,5 milioni di euro. Scadenza il 21 settembre 2022.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CONVENTION VENERDI'

Bonomi a Bari per il rilancio delle Pmi

Definire un'agenda di proposte per il rafforzamento delle piccole e medie imprese italiane sarà uno dei temi dell'evento che si terrà venerdì 17 giugno a Bari nel Teatro Kursaal Santa Lucia dal titolo 'Le assise della piccola industria di Confindustria - Ascolto. Coraggio. Impresa'. Attesi gli interventi del ministro della Pubblica Istruzione Patrizio Bianchi e del presidente di Confindustria Carlo Bonomi. "Bisogna riportare le Pmi al centro dell'agenda del Paese. Chiediamo alla politica di raccogliere le indicazioni degli imprenditori che rappresentano la parte più produttiva e sana del sistema. Tra un anno si andrà alle elezioni, se Governo e Parlamento riusciranno a tenere conto delle nostre proposte, facendole diventare agenda politica, potremo superare questa fase", ha detto il presidente della Piccola Industria, Giovanni Baroni, sintetizzando in una nota lo scopo dell'iniziativa. "Le assise - sottolinea la nota di [Confindustria Puglia](#) - arrivano dopo due anni di pandemia e contemporaneamente all'esplosione del conflitto in Ucraina, eventi che hanno prodotto e stanno ancora producendo forti impatti sul tessuto economico italiano. L'iniziativa di Bari è stata preceduta da un percorso di nove tappe su tutto il territorio italiano e ha coinvolto attivamente oltre mille imprenditori". "Le Pmi rappresentano la maggior parte del nostro tessuto imprenditoriale, sono la forza del Paese, grazie a loro la nostra economia ha resistito alle difficoltà create dalla pandemia", ha detto la vicepresidente Piccola Industria e presidente di Piccola Industria Puglia, Teresa Caradonna. "Ora - conclude - però è giunto il momento di supportarle, di guidarle verso una crescita di qualità che le renda capaci di affrontare le sfide attuali e future".



È legge la delega sugli appalti, ora incarico al Consiglio di Stato

Il sì del Senato

La viceministra Bellanova: ora «si faccia presto e bene con i decreti attuativi»

ROMA

Con 186 voti favorevoli il Senato ha approvato definitivamente il disegno di legge delega per la riforma del codice degli appalti. È una delle riforme abilitanti del Piano nazionale di ripresa e resilienza e il termine per il varo definitivo era previsto per il 30 giugno. Obiettivo centrato.

La viceministra alle Infrastrutture, Teresa Bellanova (Iv), ha seguito per il governo il dibattito parlamentare che definisce «serato, proficuo e di merito». Fra le modifiche apportate dal Parlamento, Bellanova apprezza quelle «all'insegna della semplificazione, della sostenibilità e dell'inclusione, della tutela e salvaguardia delle Pmi, della tutela dei lavoratori e dei livelli occupazionali». Nello specifico, il rafforzamento della clausola sociale, i meccanismi e strumenti per garantire le pari opportunità generazionali e di genere, l'inclusione lavorativa delle persone con disabilità o in situazioni di svantaggio e il divieto di prestazione gratuita delle attività professionali, salvo casi eccezionali.

Bellanova auspica ora «si faccia presto e bene con i decreti attuativi». Qui la palla passerà nelle prossime ore al Consiglio di Stato che deve ricevere un incarico formale dalla Presidenza del Consiglio dei ministri per avviare il lavoro di

scrittura del codice.

L'esercizio della delega resta ovviamente sempre in capo al governo. Quando Palazzo Spada avrà completato il testo, comincerà una fase di confronto dentro il governo e con le parti sociali, come ha già promesso il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. Il termine per l'esercizio della delega è sei mesi, quindi si dovrà arrivare a fine anno. È previsto però un parere parlamentare rafforzato in caso di parere negativo su alcune norme. Questo potrebbe allungare i termini per l'esercizio della delega oltre dicembre. Il Pnrr prevede comunque come termine per l'en-



Centrato obiettivo Pnrr, prossime scadenze al 31 marzo 2023 per il codice e al 30 giugno 2023 per il regolamento

trata in vigore del nuovo codice il 31 marzo 2023.

Anche l'ultimo voto del Senato conferma quanto fosse risultato evidente già dal primo voto a Palazzo Madama e poi dalla seconda lettura alla Camera: la convergenza dell'intera maggioranza sul testo approvato, senza elementi di particolare distinguo.

Ogni partito sottolinea gli aspetti che gli sono più congeniali, come fa per esempio la Lega parlando ancora di semplificazione delle procedure, ma le divisioni laceranti che ci sono state fino a un anno fa fra le forze politiche della maggioranza sembrano archiviate. Fratelli d'Italia, dal canto suo, parla di «ennesima riforma al ribasso».

—G.Sa.

Bus, servono altri 1,6 miliardi Ondata di costi sui trasporti locali

Trasporto pubblico locale

Rapporto Asstra-Intesa sull'andamento del settore: senza ristori 2022 in rosso

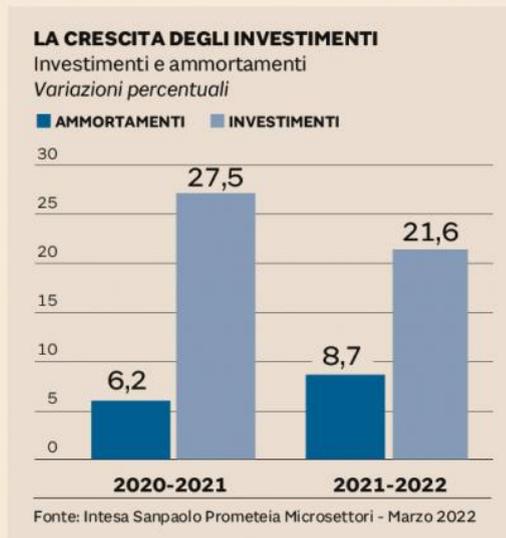
Servono 5mila mezzi nuovi per ridurre l'età media del parco a 7,2 anni

Giorgio Santilli

Il Trasporto pubblico locale - in bilico fra la riduzione devastante della domanda indotta dalla Pandemia, la pressione dei costi energetici sui bilanci già quantificata nel 1° quadrimestre 2022 in 220 milioni e il ruolo che gli assegna il Pnrr di leva fondamentale per un nuovo modello di mobilità più sostenibile nelle nostre città - prova a non deragliare e a restare su un terreno virtuoso che era cominciato con il 2018, anno di svolta in cui il valore degli investimenti aveva toccato il 9,7% del valore della produzione. E che fino al 2021 aveva tenuto - anche in termini di bilanci delle aziende - nonostante un crollo della domanda, rispetto al 2019, del 50% nel 2020, del 42% nel 2021 e stimata ancora del 21% nel 2022 e del 12% nel 2023. A fotografare la situazione e a indicare alcune soluzioni possibili per accelerare il percorso virtuoso è il Rapporto «Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022» che è stato realizzato da Asstra e Intesa San Paolo e sarà presentato oggi a Bologna.

«È bene ricordare anzitutto che il Tpl è un settore cruciale (e talvolta sottovalutato) per raggiungere obiettivi fondamentali come la transizione energetica e ambientale e la creazione di un nuovo modo di muoversi nelle nostre città», precisa Laura Campanini, responsabile Local Public Finance della Direzione studi e ricerche di Intesa San Paolo e curatrice della ricerca con Emanuele Proia, Maurizio Cianfanelli, Elisa Meko e Teresa Pierro di Asstra. Il ruolo virtuoso del Tpl è esercitato prevalentemente attraverso un piano di investimenti finanziato attualmente per 32,4 miliardi fino al 2033 e concentrato sull'acquisto di autobus non o meno inquinanti. Il

Passeggeri e investimenti



piano marcia spedito anche negli anni della crisi pandemica: +27% nel 2021, +24% atteso nel 2022. «Questa nuova fase avviata nel 2018 ha già portato una riduzione dell'età media del parco mezzi dai 12,1 anni del 2018 ai 10,5 del 2020, ai 10,1 del 2021, ai 9,8 anni che prevediamo per il 2022. Di questo passo arriveremo nel 2026 a un'età media del parco veicolare di 9,4 anni, ancora distante dai 7,2 anni che è la media europea». Qui c'è un primo punto chiave toccato dal Rapporto. Nonostante le risorse ingentite a disposizione (avviate dall'ex ministro Delrio con fondi nazionali, poi implementate dal Pnrr e dai fondi complementari voluti dal ministro Giovannini), si dovrebbe fare ancora un passo in più per accelerare il percorso della sostenibilità e cogliere a pieno l'opportunità data dal Recovery: per raggiungere l'obiettivo del 7,2 anni ser-

vono ancora cinquemila nuovi autobus (aggiuntivi dei 12.700 previsti nel periodo 2021-27) per un investimento ulteriore di 1,6 miliardi.

Fin qui gli investimenti. Ma per continuare il percorso virtuoso di sostenibilità e innovazione (i nuovi bus hanno componenti crescenti di tecnologia digitale) non si può non guardare agli impatti che sulla gestione stanno avendo gli effetti della Pandemia e la crisi energetica. Non solo perché gli investimenti finanziati con risorse pubbliche hanno un cofinanziamento obbligatorio aziendale (fra il 20 e il 50%), ma anche perché un rallentamento può nascere da un quadro di incertezza complessiva sullo stato di salute del settore.

Utile, allora, un'occhiata ai conti aziendali. «I bilanci - dice Campanini - hanno tenuto nel 2020 e la redditività è rimasta buona, nonostante il valore della produzione sia sceso meno della domanda. Gli investimenti sono rimasti su un livello alto, il 6,5% del valore della produzione. Su questo buon risultato ha avuto un impatto decisivo la politica dei ristori». Una tabella chiarisce questa politica: nel 2020 sono entrati nelle casse delle aziende 1.837 milioni di ristori, superiori alla perdita di 1.680 milioni. Nel 2021, però, i ristori sono stati 675 milioni (160 residui + 150 nuovi), con una perdita non coperta di 1.005 milioni. Nel 2022, a fronte di

una perdita stimata di un miliardo, non ci sono ristori.

«A esercitare una pressione crescente sui bilanci - dice Campanini - è subentrata la crisi energetica. I carburanti sono la seconda voce di costo dopo il lavoro. All'aumento dei costi energetici si sommano, per il 2022, l'aumento degli altri costi per la produzione dei servizi in una fase di ripresa inflattiva, l'assenza per ora di ristori e il rinnovo del contratto di lavoro. Bisogna ricordare che il settore non ha la possibilità, come molti altri che lo stanno facendo, di traslare i maggiori costi sui prezzi del servizio, perché la regolazione tariffaria non prevede automatismi. Peraltro le misure a oggi introdotte vanno nella direzione di mitigare il costo per le famiglie nell'ottica di stimolare la crescita degli spostamenti con i mezzi pubblici. Questo porta comunque nei bilanci 2022, secondo le nostre stime, a una riduzione del 56% del margine operativo lordo rispetto al 2020. Inevitabile che tutte le voci sotto il Mol, a partire dal margine netto, vadano in sofferenza. Difficile che restino di segno positivo».

Ecco la fotografia. Le decisioni spettano al governo ma non c'è dubbio che per la tenuta del settore, forse il più colpito dalla Pandemia, passi un bel pezzo del Pnrr e della modernizzazione del Paese.

Campanini (Intesa): settore cruciale per rendere più sostenibili le città e per un nuovo modello di mobilità

Ferrovie in cerca di tecnici e ingegneri della mobilità

Occupazione. Il gruppo investirà 190 miliardi e assumerà 40mila giovani nel piano 2022-2031: gli addetti saliranno a 100mila. Rafforzata l'alleanza con gli atenei, tra cui Polimi e La Sapienza

Giorgio Pogliotti

Per supportare l'attuazione del Piano industriale da 190 miliardi di investimenti 2022-2031, le Fs hanno in programma oltre 40mila assunzioni, la maggior parte verranno effettuate da qui ai prossimi 5-6 anni. I nuovi ingressi consentiranno anche di gestire il naturale turnover per il gruppo che attualmente ha oltre 82mila dipendenti, con un'età media di 43 anni; con il ricambio generazionale a fine piano l'organico sarà di circa 100mila dipendenti.

I settori produttivi interessati dalle assunzioni saranno quelli delle infrastrutture, della progettazione, della circolazione e, più in generale, dell'esercizio ferroviario. Saranno assunte figure tecniche, ingegneri civili, informatici che possano lavorare nel mondo civile e gestionale, esperti in ambito digitale e delle energie rinnovabili, project manager, ma anche profili come operai, personale operativo per la mobilità, come conducenti, macchinisti e manutentori. Quanto alla distribuzione territoriale, considerando che circa il 60% degli investimenti sono concentrati al Centro-Sud, anche per le assunzioni si stima che la stessa percentuale interesserà le regioni centro meridionali. I tempi? Come ha spiegato l'Ad Luigi Ferraris «abbiamo un picco di investimenti da mettere a terra a ridosso del 2026, dobbiamo crescere da subito ma la nostra prospettiva è decennale, dobbiamo pianificare con attenzione le attività e i relativi fabbisogni, iniziando subito ad avviare e rafforzare le necessarie collaborazioni con il mondo della scuola e delle università».

Ferraris ha sottolineato come nel Piano decennale di investimenti le Fs puntino a raddoppiare le quote di merci trasportate su rotaia, ad autoprodursi almeno il 40% di energia necessaria, a potenziare e ottimizzare la connettività, la mobilità collettiva sostenibile e multimodale, e la logistica integrata. Il piano di assunzioni sarà accompagnato da una formazione sempre più diffusa da condividere con le organizzazioni sindacali. «Vogliamo favorire una formazione sempre più capillare - ha aggiunto Ferraris - perché il cambiamento tecnologico che stiamo portando avanti cambia il modo di lavorare. I giovani, ma tutte le nostre colleghe e colleghi

lendaro proseguirà con Bologna, Verona e Napoli prima della pausa estiva, in autunno si ripartirà da Berlino a settembre.

Essenziale, dunque, è lo sviluppo delle competenze; Fs collabora da anni con alcuni dei principali Atenei per percorsi formativi ad hoc come il Master in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari (Università la Sapienza di Roma), la Scuola di Alta Formazione in Ingegneria dei Sistemi per la mobilità integrata: Infrastruttu-

re, Segnalamento, ICT, Big Data e Gestione dei Progetti (Alma Mater Studiorum di Bologna). Oltre a consolidare conoscenze nel mondo dei trasporti e delle infrastrutture nei corsi si approfondiscono temi legati al Machine learning, all'Intelligenza artificiale, ai Big Data, al Risk Management e all'economia dei trasporti.

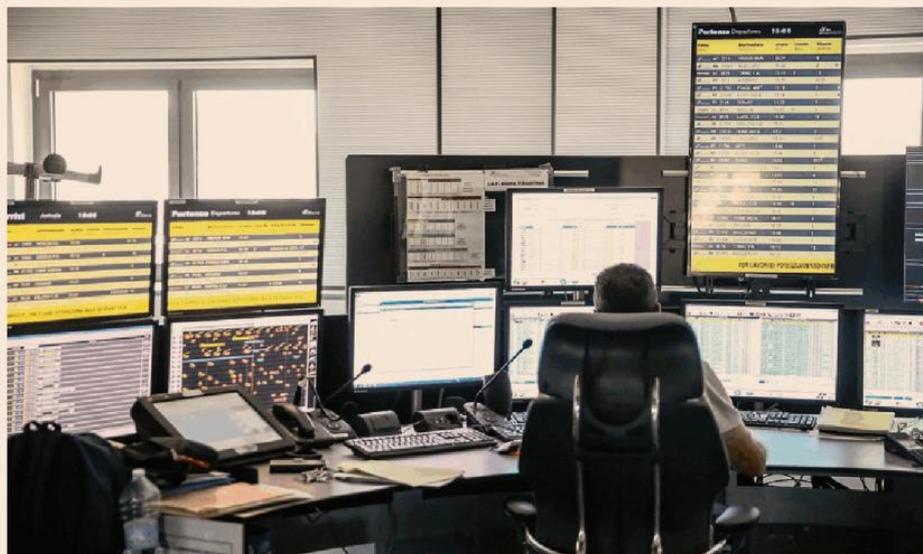
Il master in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari presso l'Università La Sapienza, è un percorso in cui i 31 ingegneri selezionati, dopo una prima fase didattica, iniziano uno stage in una delle società del Gruppo e delle altre aziende aderenti al Master. Con il Politecnico di Milano si sta svolgendo il corso di laurea specialistica in Mobility Engineering per formare competenze nel settore della mobilità, con un programma di studi finalizzato alla creazione dell'ingegnere della mobilità o di sistema: i migliori al-

lievi selezionati, potranno sviluppare progetti innovativi con stage o tirocini in azienda. Sempre con l'università La Sapienza, Fs ha attivato il master degree in Transport Systems Engineering, unico corso biennale di laurea magistrale sui sistemi di trasporto in inglese esistente nel centro-sud Italia. Il percorso offre a discenti italiani e stranieri la possibilità di sviluppare competenze ingegneristiche in ambito mobilità e trasporti, oltre a svolgere stage in Fs. Il gruppo ha attivato Dottorati di ricerca innovativi su temi di interesse strategico per il business, finanziati con investimenti previsti dal Pnrr. Le competenze più richieste dal mercato lavorativo sono in ambito digitale, innovazione e sostenibilità. Tra le figure ricercate spiccano l'ingegnere di sistema e posizioni professionali in ambito digital, sustainability e cyber security.



LUIGI FERRARIS. È l'ad di Ferrovie e spiega che con il cambiamento tecnologico che il gruppo sta portando avanti «i giovani e tutti i colleghi devono essere stimolati e per questa ragione è stato organizzato un road show in tutta Italia per renderli parte attiva del piano».

L'ad Ferraris: Formazione più capillare, il cambiamento tecnologico trasforma il modo di lavorare



L'evoluzione dei profili. Tra i 40mila profili ricercati dalle Ferrovie ci sono tecnici, ingegneri e operatori della mobilità, ma anche esperti in ambito digitale e green, oltre a profili come carpentieri, macchinisti e manutentori.

Percorsi d'ingresso per operativi e figure altamente specializzate

Il nuovo contratto

trasporti, Ugl Ferroviari, Fast Confasal e Orsa Ferrovie sul rinnovo del Ccnl della Mobilità, area Attività Ferroviaria. Il contratto nazionale

l'azienda - che condurrà un'attività di monitoraggio, consultazione, confronto e proposta. Insieme al rinnovo tenuto con-

© RIPRODUZIONE RISERVATA

tutte le nostre colleghe e colleghi, devono essere seguiti, stimolati e coinvolti. Anche per questa ragione abbiamo organizzato un road show in tutta Italia di presentazione del Piano Industriale, proprio per rendere tutti parte attiva e consapevole del piano».

Sono stati coinvolti anche 100 Ambassador, di tutte le età, che hanno avuto una formazione specifica e testimoniano ciascuno nei propri ambiti professionali, con colleghi e amici, compresi quelli sui social media, il cambiamento in corso, ossia quel "tempo nuovo" lanciato come claim da Ferraris il giorno di presentazione alla stampa del Piano: un tempo caratterizzato da straordinarie opportunità di rilancio delle infrastrutture. L'Ad ha partecipato ad incontri a Roma e Milano, poi il ca-

Aumenti salariali medi a regime di 110 euro, e a copertura del periodo 1° gennaio 2021-30 aprile 2022, insieme ad un'untantum di 500 euro. Rafforzato il sistema di welfare aziendale, investendo sulla previdenza complementare - con l'incremento al 2% del contributo mensile aziendale (rispetto al precedente 1%)-, e sull'assistenza sanitaria integrativa - innalzando a 300 euro la somma annua riconosciuta per ciascun dipendente - nella convinzione che rappresenti una leva strategica per il coinvolgimento dei lavoratori.

Sono i capisaldi dell'accordo per il rinnovo del Contratto aziendale di Gruppo Fs, raggiunto da Fs lo scorso 22 marzo a seguito dell'intesa tra Agens, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-

ferroviarie, il contratto nazionale delle attività ferroviarie e il contratto aziendale del Gruppo Fs erano scaduti nel 2017, dopo che era stato regolato con un accordo ponte il triennio 2018-2020: la nuova decorrenza contrattuale va dal 1 gennaio 2021 fino al 31 dicembre 2023 ed interessa i ferrovieri, nonché gli addetti dell'indotto.

Le intese hanno apportato alcuni aggiornamenti in tema di mercato del lavoro, come l'introduzione di un percorso di ingresso dedicato al personale altamente specializzato e la possibilità di attivare specifici iter formativi per figure professionali operative. Inoltre, è stato creato uno specifico Osservatorio per lo sviluppo sia del welfare, sia delle iniziative di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro - a cui partecipano le organizzazioni sindacali e

insieme al rinnovo, tenuto conto dell'impegno dei lavoratori anche nel 2021 per assicurare i servizi di mobilità per il Paese, è stato firmato un accordo per il riconoscimento di ulteriori 850 euro del premio di risultato, utilizzabile in quota parte per forme di welfare aziendale (350 euro) e in parte monetizzabile (500 euro).

La strada per la firma definitiva, avvenuta lo scorso 11 maggio, è stata spianata dal referendum organizzato a inizio maggio dai sindacati: si sono espressi per il "sì" la grande maggioranza dei lavoratori delle imprese che applicano il contratto delle attività ferroviarie e dei lavoratori del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (rispettivamente con circa il 73% ed il 70% delle preferenze).

—G.Pog.

© RIPRODUZIONE RISERVATA