

IL LAVORO E LA LOGISTICA

OCCUPAZIONE. Vignaga (Associazione direttori del personale): le aziende stanno assumendone di più. AlmaLaurea: l'85% cerca ancora il posto a tempo indeterminato

«Oggi c'è più bisogno di giovani formati»

Pedrollo: «Il cambiamento e il futuro dipendono da loro». Lai: «Ma c'è più disponibilità a spostamento e flessibilità»

Francesca Lorandi

«Se l'Italia cresce poco, se i giovani restano ai margini, non trovano lavoro e abbandonano gli studi c'è un motivo: le politiche del merito e del lavoro non funzionano», diceva proprio pochi giorni fa Giulio Pedrollo, presidente del Gruppo Giovani Imprenditori del Veneto. Si tratta di una generazione che, a differenza di quella dei genitori, è penalizzata dalla bassa crescita del Pil che non genera nuova occupazione. Il 25% dei ragazzi è disoccupato, mentre la disoccupazione degli adulti è sotto l'8%. In Veneto la situazione è migliore, i giovani disoccupati under 30 sono il 10%, gli occupati sono 346mila di cui a tempo determinato circa il 27%.

TEMPO DETERMINATO. Questa situazione rende sfiducati i giovani, che rinunciano a coltivare i loro sogni, non s'impegnano perché non trovano sbocchi e non vedono per sé un futuro. «Qui in Italia», dice Pedrollo, «le aziende hanno bisogno di giovani capaci, il nuovo mondo digitale e globale richiede il loro talento e l'energia innovatrice che hanno nel loro dna. Abbiamo bisogno di creare una nuova generazione di imprenditori e aziende all'

avanguardia. Per questo è necessario promuovere politiche volte a rafforzare la capacità imprenditoriale delle nuove generazioni organizzando percorsi che stimolino l'imprenditorialità, che li rendano familiari con le nuove tecnologie, le più avanzate conoscenze manageriali e coi processi di internazionalizzazione».

«Le aziende per uscire dalla crisi», commenta a sua volta Alessandro Lai, docente di Economia all'Università di Verona e delegato del rettore per l'Orientamento, «vogliono persone competenti, con background, e questo processo esclude per forza altri soggetti meno preparati. Si tratta di un fatto nuovo, perché prima un laureato faticava ad inserirsi: nelle piccole e medie imprese veronesi», ricorda Lai, «la laurea contava poco, si iniziava a lavorare presto, subito dopo il diploma che talvolta nemmeno era considerato necessario». E non è un caso allora se l'83% di coloro che si sono laureati con la triennale a Verona lo scorso anno provengono da famiglie nelle quali nessuno dei due genitori ha una laurea: è l'esempio del processo di mobilità che è in corso, del dinamismo tra classi sociali.

«Se nel 2009 le aziende ricercavano chi andasse a vendere il controllo dei costi», è il

commento di Luca Vignaga presidente di Aidp, l'Associazione italiana direttori del personale, «nel 2010 i nuovi inserimenti dicono che c'è ancora tanto manufatturiero nelle nostre aziende, e quindi Ricerca& Sviluppo, logistica e produzione. Inoltre un altro aspetto importante è che le nostre aziende inseriscono sempre più giovani non soltanto per una questione di costo, ma perché questi giovani con ampie competenze, una laurea e un master come minimo, consentono di individuare le tendenze del momento, portano innovazione e cambiamento».

AAA CERCASI LAUREATI. Ci sono poi settori produttivi che, nonostante la crisi, faticano a trovare laureati: l'ambito informatico, la consulenza, studi professionali, società di revisione. Settori dove comunque risulta ancora difficile avere l'ambito contratto a tempo indeterminato, così scontato per le generazioni precedenti. La continua evoluzione del mondo del lavoro ha modificato le richieste dei giovani, che si sono adattati alle esigenze del mercato: secondo i dati di AlmaLaurea, il consorzio che riunisce 56 atenei italiani, se un 86% dei laureati spera ancora nel tempo pieno, ma il 33% si accontenta anche del



Giovani, strada in salita per arrivare ad una occupazione

part time. Un 88% spera nel contratto a tempo indeterminato ma cresce la percentuale di chi accetta forme di lavoro differenti: 25% a tempo determinato, 14% diverse tipologie di collaborazioni e un 29% che vorrebbe un lavoro autonomo o in proprio. C'è anche una maggiore disponibilità allo spostamento rispetto alle generazioni precedenti che cercavano un lavoro a pochi passi da casa: il 28% dei laureati è disponibile a trasferirsi in uno stato europeo, il 21% anche extra europeo. E ancora, il 24% accetterebbe un cambio di residenza mentre un 34% è di-

sponibile a trasferimento frequenti. «Non è una questione di mancanza di lavoro qui, vicino a casa», commenta Lai, «ma c'è una maggiore apertura mentale, stiamo andando verso un mercato caratterizzato dalla mobilità geografica». Ogni anno oltre 100 mila giovani italiani, in particolare diplomati e laureati, cercano fortuna all'estero. Più critico Giulio Pedrollo, del Gruppo Giovani Imprenditori del Veneto: «Come dire investiamo soldi pubblici per formare i nostri giovani e poi li regaliamo» alle altre economie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La ricerca

Laureati, il 63% a Verona ha fatto uno stage

Pur di lavorare, si è disposti a farlo anche gratis. Non devono infatti ingannare i dati di AlmaLaurea, il consorzio che riunisce 56 atenei italiani, dai quali emerge che i giovani tentano di inserirsi nel mondo del lavoro ben prima della fine degli studi, alla stessa età, se non prima, dei loro genitori. Il 63% di laureati veronesi hanno fatto esperienza di stage e tirocini durante gli anni dell'Università. E un 83,7% ha avuto esperienze di lavoro riconosciute ma anche non riconosciute dall'ateneo.

«Hanno bisogno di un sostentamento, di autonomia dai genitori, di quella che in milanese si chiama paghetta», commenta Alessandro Lai, docente di Economia Aziendale e responsabile e delegato del rettore all'orientamento al lavoro, «ma è merito anche delle aziende che si aprono agli studenti universitari, sono 7.200 solo a Verona quelle che hanno rapporti di collaborazione con l'ateneo, dando la possibilità di fare

tirocini di tre mesi». Spesso non pagati. «Gli stage», spiega Lai, «consentono ai laureandi di poter avere forme di inserimento parziale nel mondo del lavoro, facendo un'esperienza che va ad alimentare le competenze organizzative che i corsi universitari non possono dare». Una situazione ben diversa rispetto a quella di un lavoratore contrattualizzato, nonostante il 70% dei laureati sostengono che gli stage e i tirocini sarebbero utili per trovare più facilmente lavoro. «Una volta usciti dall'università», continua Lai, «è inevitabile che anche neo laureati risentano del processo di crisi, ma nel 2009 il 67% di loro hanno trovato un impiego a un anno dalla laurea. E in quel periodo il mondo del lavoro già risentiva della crisi». Si tratta di un dato che a Verona è ben più alto della media nazionale, ferma al 46%. «Chi esce adesso dall'università», commenta Lai, «ha un vantaggio competitivo rispetto a chi non si è laureato. La crisi si scarica su soggetti con un basso livello di istruzione». FL

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTOTRASPORTO. Il docente di Logistica all'ateneo scaligero parla di criticità e potenzialità del settore

La filiera veronese si organizza

Russo: «È la risposta dei nostri operatori alla carenza nazionale L'Italia? potrebbe essere la piattaforma logistica del Mediterraneo»

«C'è una bassa cultura organizzativa e manageriale nel settore dei trasporti e questo provoca notevoli perdite alle imprese, spesso tagliate fuori dal contesto internazionale».

Ivan Russo, docente di Logistica alla facoltà di Economia dell'Università di Verona, ha una visione critica del quadro della logistica del veronese e, più in generale, di tutto il Nord-est. «Si parte da una carenza a livello nazionale», spiega, «perché manca un coordinamento della filiera, ogni azienda di autotrasporti lavora per sé e questo è ancora più evidente nel Nord-est dove le imprese sono di dimensioni medio piccole».

IL MODELLO VERONA. La soluzione? Organizzarsi in modo autonomo. Ed è quello che stanno cercando di fare le aziende scaligere. «Verona non paga per colpa sua ma fa parte del sistema Italia, che non funziona», continua Russo.

«Il Mediterraneo è l'ingresso di tantissime merci, l'Italia dovrebbe intercettarle e invece vanno direttamente verso i porti del Nord Europa per poi tornare al Sud. Il nostro Paese sarebbe la piattaforma logistica naturale del Mediterraneo, e Verona ha una collocazione invidiabile, è la piattaforma logi-



Autotrasporto, settore sotto pressione per la crisi. Nella foto: tir scaricano la merce a Veronamercolo

stica del Nord-est». Per questo, per sfruttare le potenzialità di una posizione privilegiata le imprese della filiera scaligera si sono rimboccate le maniche, organizzandosi come sistema autonomo, indipendente dal resto d'Italia, aggregando intorno al Quadrante Europa aziende e progetti nati con l'obiettivo di garantire qualità alla filiera logistica.

«Si sta investendo molto su un piano di information technology», spiega Russo, «ossia in software in grado di prevedere l'organizzazione dei carichi per evitare trasporti inutili dal momento che il 40% del camion viaggia a vuoto, e poi algoritmi per prevedere il traffico anticipando le congestioni, e velocizzando quindi i tempi».

AGGREGARSI. La necessità che queste micro-imprese hanno di sopravvivere, le sta portando verso l'aggregazione per l'acquisto di gasolio e di materie prime, recuperando quindi quella marginalità che permettono loro di risparmiare. Si sta puntando inoltre alla creazione di una rete di informazioni per migliorare l'efficienza delle aziende: molte sono costrette a fermarsi perché non hanno fatto la manutenzione o hanno il bollo scaduto o non sono in grado di rispettare determinate scadenze. Si consideri solo un dato, a tal proposito: sono 3.372 le imprese veronesi che si occupano di logistica, la maggior parte delle quali specializzate in autotrasporto. E in questo processo, iniziato con la crisi, una cinquantina

sono state costrette a chiudere tra il 2009 e il 2010.

TRASPORTO SU RUOTA. Queste sono le soluzioni per migliorare il sistema di autotrasporto che, in Italia, rappresenta il 90% del transito delle merci. Una minima percentuale riguarda quindi il trasporto su rotaia o via mare ed è difficile cambiare questa cultura nonostante i numerosi investimenti dell'Unione Europea, che attraverso una serie di progetti punta a trasferire il trasporto merci dalla strada alla ferrovia.

«Se il petrolio fosse a 150 dollari sarebbe più semplice», dice Ivan Russo, «certo l'autotrasporto permette continuità di servizio dal fornitore al cliente mentre il treno, a causa del carico e dello scarico dai vagoni,

interrompe questa continuità. Trenitalia, da parte sua, ha puntato più sul traffico dei passeggeri investendo poco sul cargo».

Una rivoluzione potrebbe avvenire entro pochi anni: per la fine del 2013 sarà operativo il corridoio 1 (Lisbona-Kiev) ed entro il 2015 toccherà al corridoio 5, Berlino-Palermo. Queste due opere miglioreranno il traffico delle merci sui treni, lungo delle rotte vitali per Verona, attraverso i valichi alpini e fino ai porti. Sono anni che si fanno promesse su questi due corridoi ma ad ostacolare la loro realizzazione sono gli interessi dei numerosi Stati coinvolti. Quello che manca ora è un varco al Sud delle Alpi, un corridoio verso il Meridione: al momento il passaggio di merce avviene solo tramite strade.

OTTIMIZZARE I CARICHI. Ma l'autotrasporto ha i suoi costi, anche in termini ambientali, e questo è un tema che molte aziende stanno affrontando e sul quale stanno investendo. Dal punto di vista energetico si sta andando verso una ottimizzazione dei carichi e il tema della sostenibilità riguarda sia chi produce che chi distribuisce: se si vorrà trasportare la merce di aziende di un certo livello bisognerà rispondere a requisiti di sostenibilità, non solo ottimizzando i carichi, quindi ma anche scegliendo combustibili alternativi come il metano liquido. FL

Iniziative di rilancio

Area 51, un consorzio a supporto del comparto

Serve formazione per cambiare la cultura, tipicamente veneta, dell'«ognuno fa per sé». Servono professionisti competenti in diritto internazionale e doganale, in statistica, fondamentale per la gestione dei magazzini. Per creare quel livello intermedio che a detta degli esperti del settore manca nelle imprese veronesi, partirà a settembre un biennio di formazione tecnica, denominato Ists. Istituto tecnico superiore, dedicato proprio alla logistica e che vede tra i promotori gli istituti tecnici Marconi e Giorgi di Verona. L'Ufficio scolastico provinciale, la sezione trasporti e logistica delle aziende associate a Confindustria Verona, l'Università di Verona, la Provincia, il Consorzio Zai-Quadrante Servizi, il Liceo Brocchi, l'Istituto San Zeno, il Porto di Venezia. Un esempio di progetto in rete che punta a fornire nozioni teoriche e pratiche ai futuri addetti al settore. Ma questo non basta. Per migliorare la produttività delle imprese della filiera della logistica veronese, serve un coordinamento in grado di ottimizzare il lavoro. Così è nato nel 2003 il Metadistretto Veneto per la logistica: per aiutare le imprese a coalizzarsi in associazioni temporanee, e realizzare progetti sostenuti anche dalla Regione, dalla

internazionalizzazione, alla ricerca, alla gestione del servizio: un meccanismo che nel 2010 ha avuto un intoppo perché non sono più arrivate risorse da Venezia. Con gli interporti di Padova, Verona e Bologna è inoltre in corso una collaborazione per individuare strategie di sviluppo delle realtà imprenditoriali. Si analizzano i flussi di traffico e si potenziano le linee ferroviarie e a valorizzare quelle fluviali. Un nuovo tassello nel quadro della logistica scaligera si chiama «Area 51», sarà operativa tra pochi mesi e sostituirà Star, il Parco Scientifico nato nel 2001 con l'obiettivo di favorire lo sviluppo della ricerca e la diffusione dell'innovazione nel territorio. Area 51, il cui nome si riferisce ai corridoi 5 (Lisbona-Kiev) e 1 (Berlino-Palermo) che si incrociano proprio a Verona, è un consorzio nato con l'obiettivo di elaborare progetti per gli autotrasportatori. Nel dettaglio, si creeranno sistemi che evitano viaggi a vuoto, costosi e inquinanti, sistemi intelligenti di information technology in grado di prevedere le aree di traffico e altri che riducono i tempi di carico e scarico. Ci sono anche obiettivi ambientali, come il passaggio graduale dei mezzi al metano liquido e verranno a questo scopo realizzati appositi distributori. Un altro tassello nel quadro della logistica scaligera. FL

© RIPRODUZIONE RISERVATA