

I presidenti di Confindustria Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Piemonte esprimono contrarietà alla proroga del blocco dei licenziamenti

La norma proposta dal ministro del Lavoro Orlando al decreto Sostegni-bis che proroga il blocco dei licenziamenti, oltre a non essere in alcun modo condivisa con le parti Sociali – diversamente da quanto confermato dal Parlamento in sede di conversione del decreto Sostegni 1 – non fa che prolungare ulteriormente l'incertezza delle imprese in un momento in cui invece servirebbe grande chiarezza.

La norma pone anche alcune criticità tecniche perché va a toccare anche quei datori di lavoro che finora non hanno fruito della cassa integrazione, ma che avrebbero necessità di farlo oggi per potersi riorganizzare per ripartire. Ma è soprattutto la scarsa affidabilità nelle regole che erano state condivise a creare disorientamento, posto che un accordo sulle misure emergenziali già si era trovato, con l'avvallo dello stesso premier Draghi.

Rinnovare il blocco dei licenziamenti significa rimandare l'attuazione delle indispensabili riforme degli ammortizzatori e delle politiche attive per il cambiamento e l'accrescimento delle competenze che il nostro Paese necessita. Per noi resta fondamentale il dialogo tra governo e categorie economiche che sono in grado di leggere i mutamenti e di traguardare il futuro. Nelle nostre regioni la ripartenza è già in atto e il tema è più quello delle politiche formative piuttosto che dei licenziamenti. Se i governi avessero investito di più in formazione e occupabilità, avremmo sicuramente reso più

competitive le imprese che adesso non trovano quei profili professionali che servono per rispondere alle sfide della trasformazione tecnologica.

Per questo ci appelliamo a Draghi per la sua competenza, affidabilità e coerenza affinché trovi una soluzione nell'interesse di tutti gli italiani, per una vera ripresa economica e sociale.»

Corridoi europei, le proposte di Confindustria Lombardia e Confindustria Piemonte

Nell'interscambio Italia-Francia, l'intermodalità è relegata a una quota del tutto marginale, in netto contrasto con la situazione degli altri valichi alpini: 6,7% la quota modale ferrovia dei valichi con la Francia (Frejus-Ventimiglia) contro il 69,9% dei valichi con la Svizzera (Gottardo-Sempione) e il 29,7% con l'Austria (Brennero-Tarvisio).

Allo stesso tempo lo sviluppo di sistemi di trasporto e logistici sostenibili per l'ambiente e capaci di fornire alle imprese un servizio efficiente e di qualità per assecondarne la ripresa e supportare il mercato delle esportazioni/importazioni è quanto mai necessario. Il traffico merci tra Italia e Francia e con i Paesi limitrofi – Spagna, Belgio, Regno Unito – esiste ed è rilevante quanto a volumi attuali e a prospettive future ed è il secondo per importanza dopo quello con la Germania.

È ormai assodato che i limiti dell'attuale infrastruttura ferroviaria pregiudicano qualità e costi del servizio, rendendo poco appetibile il trasporto intermodale, mentre la nuova linea Torino-Lione, grazie alle caratteristiche peculiari dei corridoi TEN-T e a un notevole incremento delle tracce orario (dalle attuali 60 teoriche a 200 per il solo traffico merci) permetterà treni da 2.000ton, lunghezza 740m e sagoma P80-410 idonea per il trasporto di semirimorchi da 4,00m nonché una gestione ottimizzata delle circolazioni, rendendo competitivo il sistema ferroviario rispetto al tutto strada.

Da questi presupposti muove il gruppo di lavoro voluto dalle Confindustrie di Lombardia e Piemonte con Assologistica per proporre interventi, da qui alla data di attivazione del tunnel, mirati a rafforzare la competitività del trasporto ferroviario intermodale nelle relazioni Italia-Francia e porre già le condizioni per sfruttare al meglio la capacità della nuova linea quando sarà disponibile, nel 2030.

Le proposte:

Erogazione di un incentivo a sostegno del trasporto intermodale e trasbordato su ferro con le stesse caratteristiche del c.d. "Ferro-bonus", ma con la peculiarità di applicarsi ai trasporti ferroviari che si svolgono sul transito in oggetto al fine di compensare i maggiori costi e oneri derivanti dall'inadeguatezza della linea e fino alla realizzazione del nuovo tunnel e relativo tracciato ferroviario;

Finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per l'acquisto di locomotive interoperabili, tra l'Italia e la Francia, funzionali a ridurre i costi complessivi del trasporto e ridurre/eliminare i disservizi derivanti dai perditempi correlati ai cambi di trazione. Gli investimenti in oggetto sono propedeutici alla piena funzionalità, all'atto dell'apertura, della nuova linea ferroviaria;

Finanziamenti di materiale rotabile, c.d. carri ultra bassi, in linea con la normativa europea sul rumore, per il trasporto di unità di carico, compresi semi-rimorchi che necessitano di particolari sagome in attesa della realizzazione della nuova linea. Essi permetterebbero sin da oggi l'acquisizione alla modalità ferroviaria della domanda di trasporto di molti clienti e sarebbero immediatamente utilizzabili, non necessitando di investimenti particolari per allestire nuovi terminali specializzati;

Finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per la realizzazione dei nuovi terminali intermodali in previsione della nuova linea di valico. Si indicano le esigenze in Italia di Torino Orbassano, Novara, area di Milano (impianti di Milano Smistamento e Segrate); in Francia dell'area di Lione, Parigi.

Il Gruppo di lavoro indirizza inoltre ai Gestori dell'Infrastruttura Nazionali ed alle Imprese Ferroviarie alcuni suggerimenti di carattere gestionale che nell'immediato possono migliorare le condizioni di operatività e quindi la qualità del servizio e sono altresì propedeutici a un migliore avvio all'apertura della nuova linea:

Specializzare le tracce ferroviarie per i treni con merce pericolosa, considerata l'impossibilità di coesistenza di attraversamento nel tunnel con altri treni al fine di evitare ritardi;

Effettuare una pianificazione delle tracce dei treni integrata con l'operatività dei terminali di arrivo e partenza al fine di sfruttare meglio la capacità della linea ed eliminare i ritardi nella messa a disposizione della merce;

Effettuare un monitoraggio proattivo dell'andamento dei treni anche svolgendo attività coordinate con le sale di controllo delle IF e i terminali di arrivo e partenza, per migliorare la qualità del servizio con riduzione dei ritardi, migliorare le informazioni, gestire gli avvisi ai clienti finali. Per questa attività si può ipotizzare un ruolo attivo del Corridoio

Ferroviario delle Merci Mediterraneo, attraverso la creazione di un Centro di Monitoraggio del Traffico, oggetto di un primo progetto Pilota quest'anno.

“L'emergenza Covid-19 ha evidenziato il ruolo strategico del trasporto ferroviario delle merci come driver insostituibile per l'approvvigionamento di beni delle diverse filiere produttive. Investire su infrastrutture e trasporti significa investire sulla competitività delle imprese e sull'attrattività del territorio. Partiamo da qui per rilanciare il Nord Ovest, cuore dell'Europa industriale e della grande manifattura europea. Porre le basi sin da oggi, attraverso una serie di proposte operative che sono state condivise, per rendere realmente competitivo il trasporto ferroviario merci tra Italia e Francia, proposte coerenti e propedeutiche alla realizzazione della Torino-Lione, è una responsabilità inderogabile che dimostra una visione di lungo periodo, necessaria a ricostruire e consolidare filiere europee, dopo che la pandemia ci ha dimostrato la fragilità delle reti lunghe delle forniture industriali” ha dichiarato Mario Castaldo, Presidente Gruppo Trasporti Assolombarda e rappresentante di Confindustria Lombardia nel gruppo di lavoro che ha realizzato il documento.

“Territorio e infrastrutture sono un binomio nodale per lo sviluppo e la crescita delle aziende – commenta Marco Gay Presidente di Confindustria Piemonte – per questo è essenziale perseguire con responsabilità e determinazione la strategia e visione italiana ed europea di una rete infrastrutturale ferroviaria moderna, che renda il nostro territorio e il nostro Paese accessibile, sostenibile e competitivo. Fin dall'avvio della politica TEN-T Europea, Confindustria Piemonte ha sostenuto l'importanza del trasporto su ferro e l'intermodalità. Ricordo anche le opere di sostegno ai territori, previste per legge e i cui contenuti sono stati definiti da e con i Sindaci dei Comuni interessati e evidenziate alla Ministra De Micheli, chiedendone, insieme alla Regione Piemonte, l'immediato finanziamento e avvio dei lavori. La nuova linea dovrà poi essere integrata, oltre che

dal completamento degli interventi infrastrutturali previsti nel piano investimenti del Contratto Programma MIT-RFI, anche dalla conclusione di talune opere stradali ormai paradigmatiche di lungaggini burocratiche per le quali citiamo, a solo titolo di esempio, l'Asti Cuneo, incompleta da qualche decennio".

"Dallo studio congiunto di Confindustrie di Lombardia e Piemonte con Assologistica emerge in modo lampante come gli interventi infrastrutturali relativi al collegamento ferroviario Torino-Lione non siano essenziali ma davvero non più prorogabili, in primis per l'economia del nord-ovest e quindi dell'Italia intera", commenta infine Eugenio Muzio, Presidente della Commissione Trasporto Intermodale di Assologistica.