

Rassegna Stampa

di Giovedì 11 luglio 2019



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Innovazione				
24	Nova.Tech (Il Sole 24 Ore)	11/07/2019	<i>GLI AEREI FANNO ROTTA VERSO IL VOLO A IMPATTO ZERO (A.Dini)</i>	3
Rubrica Lavoro				
1+3	Il Sole 24 Ore	11/07/2019	<i>ALLARME FINCANTIERI: MANCANO 6MILA TECNICI (C.Casadei)</i>	5
28	Corriere della Sera	11/07/2019	<i>"FINCANTIERI CERCA 6 MILA ADDETTI NON SAPPIAMO DOVE TROVARLI" (M.Sabella)</i>	7
Rubrica Economia				
27	Corriere della Sera	11/07/2019	<i>MATTONE DEBOLE: SEGNO DI CRISI VERA (D.Taino)</i>	9
Rubrica Altre professioni				
	Italiaoggi.it	11/07/2019	<i>NIENTE TERZO MANDATO NEI COA</i>	10
Rubrica Università e formazione				
3	Il Sole 24 Ore	11/07/2019	<i>LE IMPRESE ALLA RICERCA DI 469MILA TECNICI (C.Tucci)</i>	11

Mobilità elettrica. Airbus prevede il primo volo per il 2021, nel 2030 la propulsione elettrica entrerà nel trasporto regionale. Nel frattempo si sta sviluppando l'ibrido

Gli aerei fanno rotta verso il volo a impatto zero

Antonio Dini

Il futuro del volo, secondo Airbus, sarà elettrico. E anche ibrido, o con carburanti bio-sostenibili. A seconda del tipo di aereo e della distanza da percorrere o il tipo di servizio, cambierà la tecnologia ma non l'obiettivo che è quasi utopico: arrivare al volo a impatto zero. L'ambizione è molto grande, ma è il metodo per arrivarci che è ancora più interessante.

L'italiana Grazia Vittadini, *chief technology officer* del cooss europeo dei cieli, è convinta che il traguardo del volo a impatto zero sia possibile. Non a breve, certo. Invece adesso siamo entrati in una fase di sperimentazione concreta, di prototipazione e di soluzioni per problemi noti, ma anche di scoperta di problemi nuovi. Insomma, sfide da affrontare con responsabilità, senza prendere scorciatoie: «È necessario – ha detto Vittadini a Bloomberg – un approccio step-by-step per dimostrare, a prescindere dall'ambizione degli obiettivi che vogliamo raggiungere, che ogni innovazione è possibile senza mai compromettere la sicurezza. La sicurezza viene prima di tutto».

E l'ambizione di ridurre le emissioni in maniera radicale con tecnologie ibride è molto più vicina di quello che si pensi: «È un bisogno della società e un imperativo per il business, oltre che una sfida tecnologica. Miriamo nel lungo termine alla "zero emission" e non c'è una sola tecnologia che ci porterà a quel

traguardo, ma una serie differente e concorrente di tecnologie, sviluppate in parallelo in maniera coerente. Oggi siamo molto vicini al successo dei motori ibridi».

Motori in linea

I motori ibridi secondo Airbus prevedono l'aggiunta di un motore elettrico in linea con i motori tradizionali, alimentato da batterie e da generatori. Lo scopo non è solo l'impatto ambientale delle emissioni di CO₂: decollo e atterraggio con motori elettrici silenziosi, volo in quota con motori tradizionali supportati dalla spinta di quelli elettrici.

Olivier Maillard, *program director* di E-Fan X per Airbus ExO Alpha, l'unità del colosso aerospaziale europeo che si occupa di studiare il problema e trovare le soluzioni, è chiaro: «Per la fine del 2020 abbiamo come obiettivo di iniziare i test di volo e, un anno dopo, speriamo che l'E-Fan X possa cominciare a fare i suoi primi voli pubblici».

La soluzione attuale prevede l'uso del motore elettrico per atterraggio e decollo, il volo in quota in modalità ibrida

L'esplorazione però procede ancora ad ampio raggio. Sono le tecnologie che presentano nuove sfide che devono essere risolte. Un esempio è la dissipazione del calore: il motore elettrico è molto più efficiente di uno a combustione, arriva fino al 98% di efficienza. Ma quel 2% che non riesce a trasformare l'energia in lavoro e genera invece calore da dissipare diventa micidiale quando si parla di valori sopra il MegaWatt. Le temperature diventano rapidamente estreme e devono essere raffreddate con tecnologie innovative.

A 50 anni, però, è tempo di bilanci ma anche di nuove avventure. Airbus è nata infatti cinquant'anni fa, attorno al Concorde, il primo jet supersonico civile - e sostanzialmente l'unico, in operatività fino al 2003 - figlio dell'ambizione europea del Dopoguerra di collaborare assieme, vinti e vincitori. E ha costruito la sua storia con una serie di innovazioni tecnologiche ma anche di processo (il flusso di lavoro tra gli stabilimenti distribuiti nell'Europa continentale e la catena dei fornitori, poi quelli negli Usa e in Cina), per arrivare a quelle tecnologiche o di mercato, con l'idea di "famiglia" di aeroplani che hanno parti e modalità di funzionamento comuni. Senza mai prendere scorciatoie.

A corto raggio

All'elettrico e all'ibrido si lavora a Monaco di Baviera, assieme a Siemens (oltre a Rolls-Royce) con

GUIDA AUTOMATICA

E ora può atterrare in piena autonomia

Test all'Università di Monaco

L'atterraggio di un aereo è un'operazione che in gran parte viene fatta automaticamente, ma pur sempre guidata ancora oggi dai segnali radio ILS che dettano i comandi al pilota automatico del velivolo. Ma ora si apre la prospettiva che atterraggi del tutto autonomi diventino una possibilità concreta. A fare un primo test a fine maggio sono stati i ricercatori della technische Universität di Monaco che hanno combinato Gps e computer vision. Il sistema utilizza il Gps per il controllo della fase finale del volo, integrato con un "sistema di posizionamento ottico" composto di sensori a base di luce visibile e raggi infrarossi per individuare la pista di atterraggio in maniera esatta anche in condizioni di scarsa visibilità, dalla pioggia alla nebbia. Il progetto è ancora da affinare prima di essere adottato sui jet per passeggeri, ma appare promettente.

Il test (di cui è disponibile anche un video online) è stato eseguito con pieno successo e il sistema dimostra di essere in grado di individuare la pista di atterraggio a grande distanza, coordinando così l'intera fase finale del volo.

un accordo che si conclude alla fine del 2019. I dimostratori servono ad attrarre l'attenzione dell'industria che si occupa di elettrico, dall'*automotive* a chi studia la *smart grid*, fino alle ricerche sui materiali per l'isolamento e la dissipazione. Una differenza la fa un particolare: l'elettrico non interessa né ai militari né a chi si occupa della ricerca spaziale, quindi le sfide non possono essere accelerate dalla ricaduta della ricerca in quei settori.

La fase attuale per l'innovazione con scenari che arrivano al 2030 e al 2050 è duplice. Da un lato l'esplorazione a lungo raggio per identificare nuove tecnologie (ad esempio nel settore delle batterie), dall'altro per costruire dimostratori e validare altre tecnologie che oggi possono funzionare. Spiega Vittadini, Cto di Airbus: «Nel futuro c'è la propulsione elettrica pura ad esempio per il trasporto urbano, per i taxi volanti, ma possiamo immaginare che in futuro, verso il 2030, si possa arrivare ad avere aerei elettrici per il trasporto regionale, penso a velivoli fino a cento passeggeri. Se invece pensiamo ad aerei più grandi, è interessante la propulsione ibrida che ci permette di avere vantaggi ambientali. Il lungo raggio continua ad essere basato su motori tradizionali, ma con carburanti sostenibili».

📍@antoniodini

L'efficienza nei cieli. L'analytics in tempo reale garantisce nuove esperienze e risparmi in volo anche dal punto di vista dell'aerodinamica



Allarme Fincantieri: mancano 6mila tecnici

LAVORO

L'ad Bono: cerchiamo manodopera specializzata ma non riusciamo a trovarla

Il gruppo ha un portafoglio ordini di 10 anni, servono saldatori e carpentieri

Nell'Italia della disoccupazione al 10% con punte del 25% per quella giovanile l'allarme dell'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, suona come un paradosso: «Cerchiamo - dice - 6mila tecnici, carpentieri e saldatori. Ma non li troviamo. Eppure il gruppo Fincantieri ha commesse di lavoro per oltre 10 anni. Sembra che i giovani abbiano perso la voglia di lavorare». Stesso discorso nella moda di alta gamma dove manca un profilo professionale su tre.

— Servizi a pagina 3

Bono: «In Fincantieri mancano 6mila tecnici, ma non li trovo»

L'allarme dell'amministratore delegato. Servono saldatori e carpentieri. Abbiamo lavoro per dieci anni e cresciamo del 10%, ma sembra che i giovani abbiano perso la voglia di lavorare

Cristina Casadei

«Nei prossimi 2-3 anni avremo bisogno di 5-6 mila lavoratori ma non so dove andarli a trovare. Si tratta di carpentieri, saldatori. Abbiamo lavoro per 10 anni, cresciamo ad un ritmo del 10%, ma sembra che i giovani abbiano perso la voglia di lavorare. Abbiamo dei cantieri in Romania e prendiamo i lavoratori dal Vietnam, ma anche lì prima o poi finiranno». Chi parla è l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, che ieri è intervenuto alla conferenza organizzativa della Cisl. Insomma, il lavoro c'è e ci sarà, ma mancano lavoratori altamente specializzati, mentre la disoccupazione riguarda un giovane su tre. È la grande contraddizione dei nostri tempi, con cui imprenditori e capi azienda devono fare i conti un attimo dopo aver conquistato un ordine o una commessa. Nei prossimi 10 anni, Fincantieri, che ha 19mila dipendenti, 20 stabilimenti in 4 continenti e nel 2018 ha fatturato 5,5 miliardi di euro (con Ebitda 414 milioni di euro, +21% rispetto al 2017), dovrà fronteggiare un carico di lavoro complessivo da record, che ammonta a 33,8 miliardi di euro (tra

backlog e soft backlog), con 116 navi in portafoglio, di cui 52 da crociera.

Quello della necessità di trovare certe figure della cantieristica che vanno sparendo, a fronte di un aumento del carico di lavoro, è un tema molto caro a Bono e va considerato in riferimento all'intera filiera dell'industria cantieristica. Il modello produttivo di Fincantieri - che è entrata nella top 30 delle società dove ambiscono lavorare gli studenti di Economia, Giurisprudenza e materie scientifiche, nell'indagine di Univesum Global - prevede che fatto 100 il prodotto nave, il 30% delle lavorazioni sia riconducibile alla piattaforma, mentre il resto ad attività che viene appaltata a società altamente specializzate, che lavorano sotto il coordinamento e la supervisione di Fincantieri. Il ventaglio dei professionisti che lavorano alla costruzione di una nave è molto ampio: si va dai saldatori agli elettricisti ai meccanici di bordo, ai motoristi ai molatori, agli installatori di tubi, agli addetti alle isolazioni. Data l'alta specializzazione delle professionalità, il gruppo è molto attivo sia nella formazione che nel recruiting, ed è anche per questo che ha siglato un protocollo di intesa con il Miur, per rafforzare il rapporto tra il sistema di istruzione e forma-

zione tecnica superiore e il mondo del lavoro nel navalmeccanico. Oltre al recente accordo con la regione Liguria e i sindacati per un corso Its per Tecnico superiore per la produzione e manutenzione di mezzi di trasporto e relative infrastrutture. Nei vari territori in cui è presente, inoltre, Fincantieri porta avanti career day o giornate di incontro con i disoccupati e organizza corsi sperimentali per operai specializzati e non.

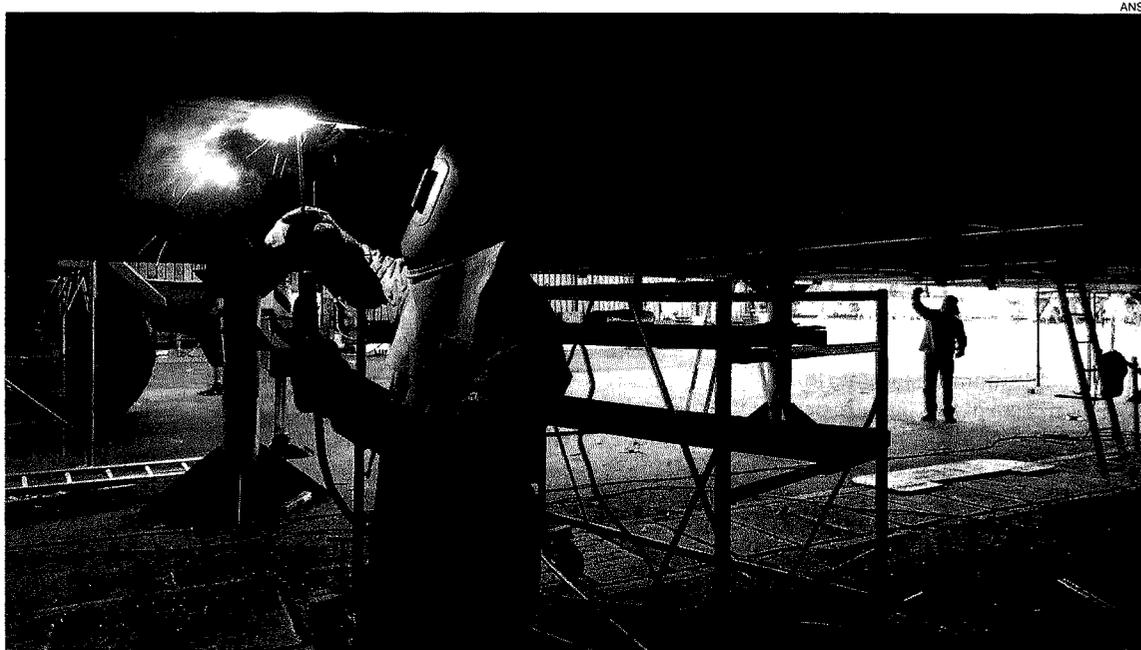
«Sento parlare tanto di lavoro, crescita, infrastrutture, porti, autostrade ed aeroporti. Ma penso che tra un po' di tempo avremo più università che laureati, più porti che navi, più aeroporti che passeggeri. Questi sono gli sprechi del Paese, vogliamo tutto ma vogliamo che lo facciano gli altri», dice Bono. Sullo sfondo c'è un tema che ormai si può considerare culturale. Il lavoro «è dignità», continua il top manager, ma bisogna fare una riflessione. «Se uno si accontenta di fare il rider a 500-600 euro... da noi un lavoratore medio prende 1.600 euro al mese. Allora se uno volesse guardare al futuro non si accontenterebbe di fare il rider, anche perché non è che fare il rider è meno faticoso di fare il saldatore. Purtroppo abbiamo cambiato cultura».

Se la Fiom suggerisce a Fincantieri

ri di attingere all'enorme bacino di appalti e subappalti, il ministro del Lavoro Luigi Di Maio dice: «Siamo pronti con l'Agenzia Nazionale delle Politiche Attive a dare supporto a Fincantieri nel formare le maestranze di cui ha bisogno. Le nuove politiche per il lavoro che stiamo costruendo andranno proprio nella direzione di colmare il gap tra doman-

da e offerta di lavoro». La Cisl sottolinea, invece, che ciò che dice Bono è il segno che «nel nostro Paese mancano investimenti e strumenti sufficienti per rilanciare formazione, riqualificazione professionale, Its, raccordo scuola-lavoro, apprendistato - osserva il segretario generale aggiunto della Cisl, Luigi Sbarra -. Priorità gravemente mortificate dal

Governo nell'ultima manovra ed evidenziate con gran forza nella nostra piattaforma unitaria, come pure nei contenuti del Patto per la Fabbrica. Si tratta di procedere insieme, in un perimetro di responsabilità condivisa, per creare condizioni di equilibrio tra domanda e offerta, riscattando tanto lavoro povero e agganciando l'obiettivo di una maggiore produttività».



ANSA

Le maestranze a bordo.

Alla costruzione di una nave Fincantieri concorrono molte maestranze, dai saldatori (nella foto) ai carpentieri, ai motoristi, agli installatori di tubi

LA FOTOGRAFIA DEL MISMATCH

I tecnici
469
mila

Secondo Unioncamere Anpal da qui al 2022 le imprese italiane sono pronte ad offrire un posto di lavoro a 469mila tecnici, diplomati Its, laureati in discipline STEM

I saldatori
6
mila

Fincantieri ha lanciato l'allarme sulla difficoltà a trovare 6mila lavoratori altamente specializzati, tra saldatori, carpentieri, motoristi, installatori di tubi

Studenti Its
13
mila

In Italia, agli Its, che garantiscono un tasso di occupazione che sfiora l'80%, con punte superiori al 90%, a un anno dal titolo, sono iscritti appena 13mila studenti

Moda
48
mila

Nel settore tessile, conia, pellicce, occhialeria, di qui al 2023 sono previste 48mila assunzioni. Circa un terzo si annuncia di difficile reperimento



Giuseppe Bono.

L'ad di Fincantieri: la disponibilità di figure professionali specializzate è fattore strategico per la competitività dell'industria

Il ministro Di Maio si dice pronto a dare supporto per la formazione delle maestranze attraverso l'Anpal

«Fincantieri cerca 6 mila addetti Non sappiamo dove trovarli»

Bono: «Tra un po' avremo più università che laureati». Di Maio: «Pronti con l'Anpal»

Suonano come un atto d'accusa in un Paese che presenta un tasso di disoccupazione di poco inferiore al 10% le affermazioni fatte ieri dall'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono, nel corso di un dibattito all'interno della Conferenza organizzativa della Cisl. «Nei prossimi 2-3 anni abbiamo bisogno di 5-6 mila persone e non so dove andare a trovarle». «Non troviamo gente che venga a lavorare da noi», ha dichiarato il manager.

Si tratta di affermazioni forti da parte del leader di un gruppo industriale che conta circa 19 mila addetti e che nel 2017 si è reso protagonista dell'importante acquisizione dei cantieri Stx France di Saint Nazaire, in Francia e che, secondo Bono, presenta un tasso di crescita del 10% l'anno. «Sento parlare tanto di lavoro, di crescita, di infrastrutture, di porti e autostrade. Io penso che noi fra un po' avremo più università che laureati, più

porti che navi, più aeroporti che passeggeri. Questi sono gli sprechi del paese che non sa darsi una visione completa di quello che deve fare. Vogliamo tutto e vogliamo che lo facciano gli altri», ha aggiunto il manager.

Parlando della cultura del lavoro, Bono ha spiegato che «il lavoro è dignità. Se uno si accontenta di fare il rider a 500-600 euro, da noi un lavoratore medio prende 1.600 euro al mese. Quindi penso che se uno volesse guardare al futuro non si accontenterebbe di quello», vale a dire di fare il rider. «Non è che fare il rider sia meno faticoso che fare il saldatore. Purtroppo abbiamo cambiato cultura. L'altro giorno è uscita una statistica che diceva che il 70% dei laureati sono figli di genitori non laureati. È un fatto positivo. Però loro non trovano lavoro, i genitori sì. Allora la domanda è: o il lavoro dei genitori non c'è o i figli non vogliono farlo».

Un discorso articolato e

complesso, quasi uno sfogo, che tira in ballo i problemi della formazione e del blocco dell'ascensore sociale e che va molto oltre l'aspetto concreto di individuare le figure tecniche e professionali più idonee per coprire le necessità produttive del colosso cantieristico italiano.

L'analisi-appello di Giuseppe Bono ha suscitato l'immediata reazione del ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio. «Siamo pronti con l'Agenzia nazionale delle Politiche attive (Anpal, ndr) a dare supporto a Fincantieri nel formare le maestranze di cui ha bisogno», ha affermato il ministro. «Le nuove politiche per il lavoro che stiamo costruendo andranno proprio nella direzione di colmare il gap tra domanda e offerta di lavoro», ha aggiunto.

Nel dibattito si inserisce anche il segretario generale aggiunto della Cisl Luigi Sbarra. «Le dichiarazioni odierne dell'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono

sulla mancanza di offerta di lavoro qualificato in Italia confermano quello che la Cisl dice da lungo tempo: ovvero che nel nostro Paese mancano investimenti e strumenti sufficienti per rilanciare formazione, riqualificazione professionale, Its, raccordo scuola-lavoro, apprendistato», ha dichiarato il sindacalista. Che non ha mancato di punzecchiare il governo per quella che ritiene una azione insufficiente. «Si tratta di priorità gravemente mortificate dal governo nell'ultima manovra ed evidenziate con gran forza nella nostra piattaforma unitaria come pure nei contenuti del Patto per la Fabbrica. Si tratta di procedere insieme, in un perimetro di responsabilità condivisa, per creare condizioni di equilibrio tra domanda e offerta, riscattando tanto lavoro povero e agganciando l'obiettivo di una maggiore produttività».

Marco Sabella

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il dato

Secondo una statistica il 70% dei laureati sono figli di genitori non laureati

Il gruppo Fincantieri

Dipendenti ■ estero ■ Italia



Fonte: dati societari

20 cantieri navali in 4 continenti

FINCANTIERI

IL BILANCIO 2018

■ ricavi 5.474 milioni di euro

■ margine operativo lordo 7,6%

■ utili netti 69 milioni di euro

IN BORSA

Capitalizzazione 1,71 miliardi di euro

■ posizione finanziaria netta -494 milioni di euro

■ portafoglio ordini 33 miliardi di euro

■ investimenti ricerca e sviluppo 122 milioni di euro

L'Ego - Hub

Ceo

● Saldatori e carpentieri cercasi: l'appello arriva dall'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono (nella foto).



che dal palco della conferenza organizzativa della Cisl, nel corso di una tavola rotonda dedicata proprio al lavoro che cambia, ha lanciato ieri l'offerta di migliaia di posti che però si fatica a coprire

● «Nei prossimi 2-3 anni avremo bisogno di 5-6 mila lavoratori, ma non so dove andarli a trovare. Abbiamo lavoro per 10 anni, cresciamo ad un ritmo del 10% l'anno, ma sembra che i giovani abbiano perso la voglia di lavorare» ha detto Bono, lanciando un invito anche «ai genitori ad invogliare i figli»



Più o meno

di Danilo Taino



Statistics Editor

Mattone debole: segno di crisi vera

Da decenni, il mattone è l'investimento per definizione delle famiglie italiane. Quasi un riflesso condizionato: per non prendere rischi, si mettono i risparmi nell'acquisto della casa. Oggi, però, l'impressione è che siamo entrati in un ciclo di svolta. Eurostat ha pubblicato ieri i dati dei prezzi delle case nell'Unione europea. L'Italia è l'unico Paese nel quale calano: tra il primo trimestre del 2018 e il primo trimestre del 2019 sono scesi dello 0,8%. Quella alla diminuzione media dei valori è una tendenza iniziata nel 2012 e non si è ancora interrotta: da allora, il calo complessivo è stato di circa il 7%. Siamo tornati ai livelli del 1997-98, ha calcolato la Federazione Italiana degli Agenti Immobiliari. Si tratta di prezzi medi nazionali, che nascondono forti differenze regionali e locali: i prezzi delle case d'abitazione a Milano sono saliti di quasi il 3%, a Torino dello 0,5%, per dire. Su basi regionali, il livello dei prezzi varia moltissimo, in ragione della tipologia di abitazioni, della loro collocazione nelle città, degli stock di vecchio e di nuovo e naturalmente rapporto tra domanda e offerta influenzate dalla situazione economica: si va dai 2.950 euro al metro quadro medi della Valle d'Aosta ai 1.055 del Molise (dati *Immobiliare.it*). Il fatto che però l'Italia sia il solo Paese della Ue in cui i prezzi medi continuano a diminuire più di dieci anni dopo lo scoppio della crisi finanziaria del 2008 è il segno di qualche anomalia seria. Può essere, come sostengono alcuni, che anche da noi ci fosse una bolla immobiliare che si è sgonfiata e non ha ancora toccato il fondo: ipotesi però incerta in quanto è difficile sostenere che negli anni scorsi i prezzi fossero molto gonfiati su un po' tutto il territorio nazionale. O forse si è arrivati all'inizio di un momento temuto da tempo, quello in cui la crescita demografica debole e le difficoltà finanziarie di molte famiglie congiurano per tenere bassa la domanda di case. Con la conseguenza che i prezzi calano al livello necessario per incontrare l'offerta. Ciò spiegherebbe almeno in parte il fatto che la diminuzione dei prezzi non si registri nelle città a buona capacità di attrazione (di business e persone). In media, nella Ue i prezzi delle abitazioni sono saliti del 4% tra il primo trimestre del 2018 e quello di quest'anno, con punte dell'11,3% in Ungheria e del 9,4% nella Repubblica Ceca.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

NIENTE TERZO MANDATO NEI COA

Il tetto delle due elezioni consecutive vale per le precedenti Legittimo il divieto di terzo mandato consecutivo per le elezioni degli avvocati ai consigli circondariali forensi. Non c'è nessuna violazione del principio di uguaglianza nell'accesso alle cariche elettive (art. 51 Cost.) perché il divieto di terzo mandato consecutivo «favorisce il fisiologico ricambio all'interno dell'organo, immettendo forze fresche nel meccanismo...

[NIENTE TERZO MANDATO NEI COA]

I DATI UNIONCAMERE - ANPAL

Le imprese alla ricerca di 469mila tecnici

Brugnoli: «La formazione dei giovani deve tornare una priorità per il Paese»

Claudio Tucci

Il sasso nello stagno è stato lanciato lo scorso 1° novembre da Unioncamere-Anpal quando hanno calcolato come, da qui al 2022, le imprese italiane siano pronte a offrire un posto di lavoro a 469mila tecnici, diplomati Its, laureati nelle discipline "Stem" (Science, technology, engineering and mathematics). Tuttavia, a causa del forte "mismatch", vale a dire competenze dei candidati non in linea con le richieste del mondo produttivo, circa un terzo delle professionalità tecniche necessarie, già oggi, risulta «di difficile reperimento». Una percentuale in crescita nell'ultimo periodo. E che desta più di una preoccupazione vista la velocità della trasformazione in atto nel settore industriale indotta dal 4.0.

L'allarme, ieri, dell'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono (sulle difficoltà a trovare 6mila lavoratori - si veda altro servizio in pagina) è solo l'ultimo in ordine di tempo. Ed è drammaticamente reale.

Confindustria, sono mesi, che

sprona il governo a far tornare «la formazione dei giovani una priorità per il Paese» (il copyright è del vice presidente degli industriali per il Capitale umano, Gianni Brugnoli).

Il punto è che nei sei settori più rilevanti del made in Italy (quelli che spingono il Pil del Paese, ndr), nei prossimi tre anni, ci sarà necessità di 193mila tecnici (la stima è di Confindustria e tiene conto anche degli effetti di Quota 100); e pure qui, è arcinoto, molte selezioni non andranno a buon fine visti gli attuali numeri dell'offerta scolastica, secondaria e terziaria professionalizzante. Agli Its infatti (che garantiscono un tasso di occupazione che sfiora l'80%, con punte superiori al 90%, a un anno dal titolo - ma che purtroppo ancora pochi conoscono) sono iscritti appena 13mila studenti. Stesso discorso per le discipline tecnico-scientifiche: da noi ogni anno si laurea in queste "materie Stem" solo l'1,4% dei giovani tra i 20 e 29 anni (di cui pochissime donne), a fronte del doppio, e quasi del triplo, a livello internazionale. Inoltre, abbiamo un collegamento tra scuola e mondo del lavoro debole (anzi, l'attuale governo lo sta smontando). In Italia, il 4,4% di under 25 studia e ha un primo contatto con le aziende (e abbiamo un tasso di disoccupazione giovanile che supera

il 30%), in Germania questa percentuale è del 36,8% (e il tasso di disoccupazione degli under 25 tedeschi è stabile intorno al 5 per cento).

Un paradosso nel paradosso. Con effetti gravissimi. L'industria meccanica, solo per fare qualche esempio, considera "introvabili" ingegneri, progettisti, tecnici della gestione dei processi produttivi e conduttori di impianti produttivi; nella chimica-farmaceutica, invece, sono ricercatissimi: analisti chimici, ricercatori farmaceutici, tecnici di laboratorio.

Accanto a numeri e statistiche, il problema "mismatch" è ben presente, ogni giorno, anche, nelle storie degli imprenditori, piccoli e grandi. Da due stagioni, su Rtl 102.5, ogni mercoledì, va in onda «Il postinfabbrica». Sono state ospitate 72 aziende alla ricerca di personale, che hanno offerto 1.350 posizioni. Sono arrivati 11mila Cv, anche grazie a Unimpiego Confindustria. Sapete quante assunzioni sono state fatte? Appena 250.

Molte imprese si stanno dando da fare singolarmente, puntando su Academy aziendali. Ma non basta. «Serve uno sforzo di tutti - per ripetere le parole di Brugnoli pronunciate all'Orientagiovani 2019 -. Scuole e aziende non possono permettersi di non avere dialogo».

66 RIPRODUZIONE RISERVATA



Gianni Brugnoli.
 È vicepresidente di Confindustria per il Capitale umano

LA FORMAZIONE

1,4%

Stem

In Italia ogni anno si laurea in materie Stem solo l'1,4% dei ragazzi tra 20 e 29 anni, a fronte del doppio a livello internazionale

4,4%

Studenti lavoratori

In Italia appena il 4,4% di under 25 studia e ha un contatto con le aziende. In Germania questa percentuale è del 36,8%

