

S. MAURI
Il presidente di AcAi Milano, Mauri

A Milano un convegno promosso da AcAi. Mauri: «Aumentano i giovani che trovano nel comparto artigiano il primo impiego»

Imprese artigiane, una «porta» verso il mondo del lavoro

Pubblichiamo un estratto dell'intervento tenuto dal presidente dell'AcAi di Milano Sandro Mauri al convegno «Il mercato del lavoro. Le dinamiche occupazionali nella città metropolitana 2014-2017» tenutosi a Milano lunedì scorso.

Quando si parla di lavoro si parla di uno dei grandi temi della società contemporanea. Il lavoro è una condizione economica che matura con lo sviluppo imprenditoriale. Senza crescita non c'è lavoro, ma soprattutto non ci sono assunzioni. Questo è un principio inconfutabile. Ragionando di artigiano occorre una riflessione attenta sull'istituto dell'apprendistato che trova proprio

nel comparto artigiano la sua giusta collocazione. Basti ricordare che in sede di approvazione della norma, la discussione parlamentare si soffermava sulla figura di allievo, che, frequentando la bottega-scuola, poteva apprendere non soltanto il mestiere ma altresì quel complesso di cognizioni economiche che sono indispensabili per organizzare in forma autonoma un lavoro produttivo (costi, prezzi, termini di consegna, gusti della clientela, organizzazione del lavoro). La norma nel tempo è stata fortemente rimaneggiata producendo una grave battuta d'arresto per la dinamica occupazionale e svuotando uno strumento nato per incrementare la capacità produttiva nel nostro Paese. Quello che la ricerca sulle

dinamiche occupazionali realizzata nell'area metropolitana ci fa rilevare è proprio la consapevolezza di quanto il comparto artigiano possa esercitare in termini di risposta importante e consolidata alla domanda di lavoro e particolarmente alla domanda di prima occupazione. Come si può rilevare dai dati presentati, le imprese artigiane si sono rivolte al più tradizionale contratto a tempo indeterminato in numero consistente, più di quanto abbiano fatto altri settori in occasione delle agevolazioni messe in atto a fine 2015. Non solo, le imprese artigiane stanno guardando all'occupazione giovanile in modo sistematico e pertinente, utilizzando tutti gli strumenti a loro disposizione per

avvalersi di collaborazioni che vanno a determinare un vero e proprio ingresso dei giovani nel mondo del lavoro. L'artigianato insomma mostra una peculiarità sistemica nel favorire l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro e questo elemento risulta in controtendenza rispetto al dato che possiamo rilevare dal rapporto tra giovani e over 45. Un altro dato interessante, è la crescita che si registra nel quadriennio dei lavoratori di nazionalità italiana. Anche questo è forse un effetto delle politiche messe in atto per favorire il collegamento scuola-lavoro che ha favorito l'ingresso dei giovani di estrazione scolastica nel mondo del lavoro e in particolare nel mondo artigiano. Va detto che

anche l'artigianato sta cambiando pelle e non è certo fuori luogo parlare di traino del fenomeno digitale. Quella nuova rivoluzione industriale riferibile all'utilizzo del digitale. Per intenderci la rivoluzione "4.0". L'era del digitale non ha ignorato il comparto artigiano per il quale invece assume un valore importante proprio per compensare i limiti strutturali nel rapporto con il mercato globale. Ebbene questa nuova frontiera sta riavvicinando le giovani generazioni al comparto artigiano capace, meglio di altri, di esaltare la stessa specificità innovativa, proiettando l'esclusività del prodotto verso platee un tempo inarrivabili.

Sandro Mauri
presidente AcAi Milano



Pagina a cura dell'Associazione Cristiana Artigiani Italiani (AcAi)
piazza Capranica, 78 - 00186 Roma
tel. 06.6791258; 06.6796512
fax 06/6789066

Siti web:
www.acainazionale.it
www.patronatoacai.it
www.cafacai.it
e-mail: acainazionale@acainazionale.it

partner



ACAISERVICES
GLI ESPERTI DELL'IMPRESA

il tuo punto fermo

Sostenere le famiglie per una crescita vera

Dal presidente nazionale dell'AcAi Perrone l'invito a promuovere politiche a favore della ripresa

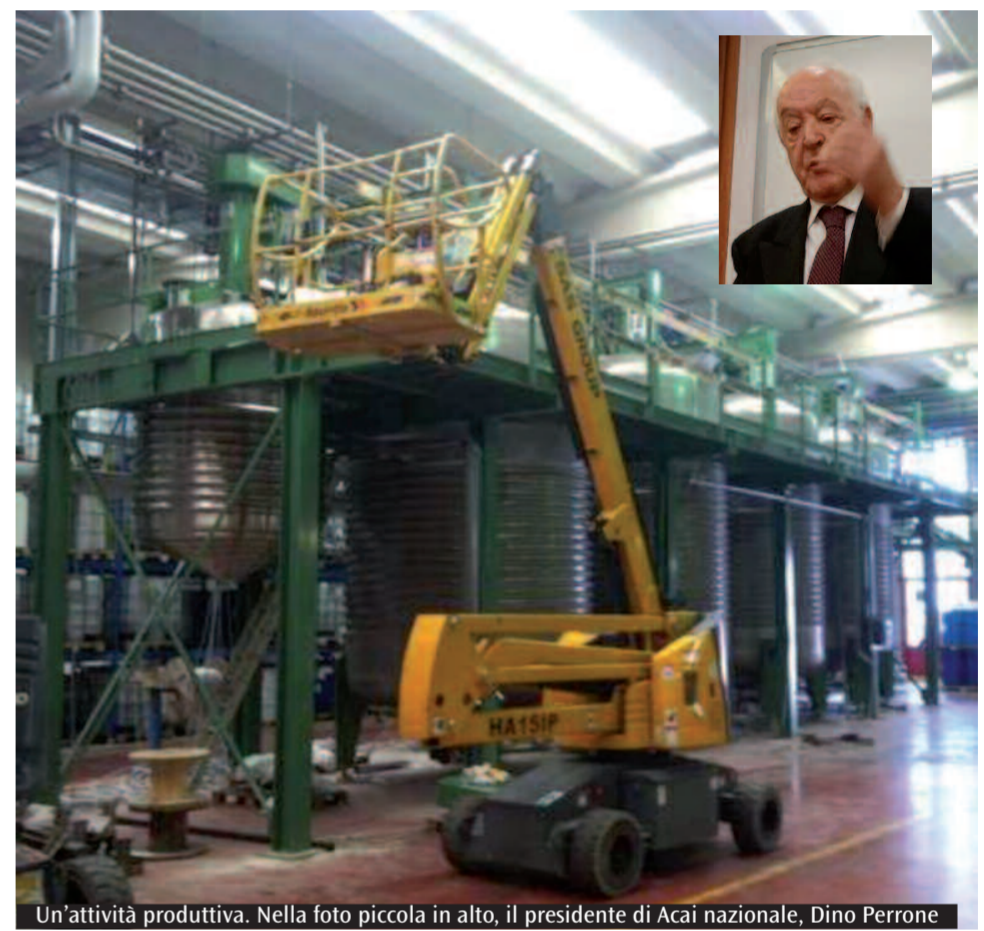
DI ALESSANDRO TOSTI

Oggi più che mai sono necessarie politiche familiari concrete in grado di sostenere la timida ripresa: lo afferma il presidente nazionale dell'Associazione cristiana artigiani italiani (AcAi), Dino Perrone. I dati diffusi dall'Istat ci dicono che abbiamo imboccato la strada della crescita. Le imprese possono pensare che la crisi è alle spalle? Le imprese hanno bisogno di segnali concreti. Purtroppo non tutti i fattori possono ritenersi favorevoli. La propensione al risparmio delle famiglie italiane, per esempio, ha registrato una significativa contrazione. Il dato, si rileva da una recente indagine dell'Ipsos. Gli italiani non sono diventati all'improvviso inguaribili spendaccioni. Tutt'altro. Il persistente affanno della domanda interna, che continua a non decollare alle altezze auspicabili, ci dice di un atteggiamento ancora guardingo delle famiglie italiane nei confronti dei consumi e della flebile ripresa in atto. Tant'è che, sempre secondo l'analisi dell'Ipsos, si è ridotta al 21% la quota di coloro che spendono più di ciò che realisticamente si attendono di guadagnare. Questo vuol dire semplicemente che non si risparmia non perché si spende, ma perché si hanno sempre meno somme da poter mettere da parte. Quali sono le cose da correggere? Sicuramente il carico fiscale. Carico fiscale che pesa eccessiva-

mente sulle imprese e i lavoratori enormemente penalizzati dai prelievi di contributi ed imposte. Questi sono i limiti e le distorsioni con le quali si misura l'economia italiana e che appesantiscono il passo lungo il sentiero della ripresa. La strada rimane in salita. Come rimane il rischio di ruzzolare nuovamente a valle. Bisogna allora affondare i piedi nel terreno, saldare i punti deboli, ritrovare nuovi slanci. Per fare tutto ciò, appare necessario avviare una stagione di revisione del sistema che poggia su basi chiare e condivise, evitando di procedere con interventi parziali, se non addirittura improvvisati, che non riuscirebbero di certo ad incidere sugli squilibri di fondo. Occorre insomma un disegno complessivo capace di condurci oltre le secche dell'esistente. L'associazione ritiene che si debba intervenire anche sulle politiche rivolte al sociale? Le politiche familiari dovrebbero essere una priorità per qualsiasi governo. Tuttavia non si riesce quasi mai a uscire dalla mera logica emergenziale, attraverso la destinazione di fondi finalizzati esclusivamente a tamponare le falle esistenti, ma non a costruire qualcosa di duraturo che poggia su fondamenta solide. La terza Conferenza nazionale sulla famiglia, organizzata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con il supporto dell'Osservatorio nazionale sulla famiglia e svoltasi nel mese di ottobre a Roma, ha evidenziato proprio questa statura. Una statura ancora più grave in un Paese come il nostro che registra il maggior numero di migranti giovani in Europa, mentre quelli che restano nei nostri confini vivono con i genitori addirittura fino ai 35-40 anni. I governi che si sono succeduti negli ultimi anni si sono concentrati sulle politiche del lavoro.

Con risultati modesti. Il lavoro è un problema che sta diventando ineludibile e che ha ben presente lo stesso ministro Poletti quando parla della necessità di intensificare i contatti tra la scuola e le imprese. Contatti che finora, al di là delle buone intenzioni, sono stati largamente insufficienti. Sta di fatto che le nostre imprese, anche quelle di piccole dimensioni, vanno in cerca di figure tecniche, scientifiche e specializzate, ma i titoli di studio più diffusi in Italia restano quelli legati alle aree umanistiche e politico-sociali. La conseguenza è che, ad esempio, secondo i dati forniti da Unioncamere una su

quattro delle oltre 330mila assunzioni di giovani programmate dalle imprese per i prossimi mesi rischia di non andare a buon fine. C'è evidentemente qualcosa da correggere e da valorizzare anche nella pluralità dei percorsi formativi. E c'è da analizzare a fondo il problema del perché l'Italia, anche dinanzi ad una ripresa generalizzata dell'economia internazionale, comunque non riesca a fare tutto quello che potrebbe e dovrebbe, a cagione di un debito pubblico soffocante, di una burocrazia invasiva, di un sistema politico avvitato su se stesso e di un settore bancario che riesce a far circolare poco credito.



Un'attività produttiva. Nella foto piccola in alto, il presidente di AcAi nazionale, Dino Perrone

Taxi, una riforma che mette a rischio il servizio

Anche AcAi è accanto ai lavoratori che vedono nella deregolamentazione un rischio per la qualità e la sicurezza del trasporto pubblico non di linea

L'attacco alla categoria taxi sembra non dover avere mai fine. Dopo l'approvazione della legge quadro, la famosa 21/92, si sono succeduti molteplici tentativi tesi a rimescolare le carte per limitare se non compromettere una attività fondamentale per garantire la mobilità nelle grandi città. Il tutto in nome prima del concetto di liberalizzazione, poi delle tesi a sostegno dell'economia digitale. Stiamo parlando di un segmento fondamentale del trasporto pubblico non di linea che, grazie al lavoro di migliaia di operatori artigiani serve un'utenza importante e variegata che necessita un servizio costante, sicuro

e personalizzato. Il mondo taxi, così come lo conosciamo oggi, è il frutto di una lunga serie di aggiustamenti tesi a individuare la giusta forma strutturale ed economica. Alle origini i primi trasporti di persone erano effettuate con carrozze trainate da cavalli e le prime regolamentazioni del servizio risalgono al XVII. In Italia prima dell'introduzione della legge quadro citata, che risale al 23 gennaio 1992, il settore del trasporto persone con vetture da piazza o di noleggio da rimessa è stato disciplinato dal Regio decreto n.1740 dell'8 dicembre 1933 che obbligava le prime all'esposizione del contrassegno "taxi", l'uso del tassametro e l'esposizione a bordo delle tariffe approvate dalle autorità comunali, che erano tenute anche a vigilare sul corretto svolgimento del servizio attraverso precisi regolamenti. Oggi il sistema è garantito da un connubio virtuoso che si regge su alcune direttrici irrinunciabili: la libera iniziativa, che garantisce la copertura della domanda; la regolamentazione disciplinare, rivolta alla sicurezza dell'utente; il controllo pubblico, per

rispettare i canoni di efficienza e l'imposizione tariffaria, che stabilisce precisi parametri economici. Da tempo alcuni osservatori politici ed economici guardano alla categoria come ad un'area potenzialmente capace di offrire margini di assorbimento di manodopera soprattutto quando si attraversano fasi congiunturali particolarmente complicate dal punto di vista occupazionale. Ogni qual volta però che si intende porre mano alla revisione dell'impianto normativo il legislatore si scontra con principi irrinunciabili entro i quali sono custoditi i criteri di qualità e sicurezza che garantiscono l'utenza e favoriscono il controllo del servizio da parte delle Amministrazioni locali. L'ultima offensiva, di questo siamo parlando, viene dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e deriva dalle pressioni che una multinazionale come Uber sta rivolgendolo alle nostre

istituzioni per ottenere libertà di movimento in deroga ai principi cardine della 21/92 (già compromessa con l'approvazione dell'emendamento Lanzillotta del dicembre scorso). Le intenzioni dichiarate sono devastanti perché metterebbero a rischio gli investimenti di migliaia di famiglie, l'ordinamento territoriale del servizio e la difesa dell'utenza dall'aggressione di soggetti economici fuori controllo. AcAi pertanto si dichiara a fianco della legittima protesta della categoria e a sostegno di tutte le forme di mobilitazione democratica che intraprenderà nei prossimi giorni. Prima fra tutte il fermo proclamato per il prossimo 21 novembre.



I taxisti in agitazione a Roma davanti alla stazione Termini

I taxisti: ecco i punti da rispettare per la nuova normativa

Pubblichiamo lo stralcio delle osservazioni inoltrate dalle centrali sindacali di ncc e taxi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dopo l'incontro del 7 novembre per la riforma del settore.

La nuova legge a nostro avviso non potrà prescindere dai seguenti principi:
Ren. Istituzione di un registro nazionale degli operatori dei settori taxi e noleggio da tenersi presso il Ministero dei Trasporti. Con blocco dell'emissione di nuovi titoli per 24 mesi al fine di valutare la corretta coerenza degli organici.
Targhe professionali regionali. Emissioni di targhe professionali rilasciate su base regionale per tutti gli operatori dei servizi taxi e noleggio con conducente, analogamente a quanto oggi in vigore in diversi Paesi dell'U-

nione Europea.
Natura del servizio. Sia il settore taxi, che il noleggio con conducente devono restare trasporto pubblico, essere entrambi regolati dalla stessa normativa di riferimento rafforzando le distinzioni attuali, rispettivamente orientate ad una utenza indifferenziata e stazionamento su suolo pubblico nel caso dei taxi, e differenziata con ingaggio solo da prenotazione e rientro in rimessa nel caso degli Ncc.
Titoli autorizzativi. Occorre mantenere l'attuale distinzione tra titoli, licenze per i taxi e autorizzazioni per il noleggio con conducente. I titoli devono essere commisurati ai fabbisogni, emessi da Enti Locali, su programmazione Regionale.
Figure giuridiche. Le attuali figure giuridiche previste, che prediligono le persone fisiche a società giuridiche, sono

quelle che garantiscono al meglio lo svolgimento dei servizi di trasporto non di linea. Già oggi è possibile strutturare il servizio attraverso la costituzione di cooperative, consorzi o mediante conferimenti dei titoli, attraverso un modello che garantisce partecipazione ed è privo di condizionamenti inevitabilmente mirati alla costituzione di indebite posizioni dominanti nel Trasporto pubblico non di linea (TpnL).
Inquadramento seconde guide o col-laboratori. Occorre definire in maniera certa le modalità di inquadramento corretto delle seconde guide e dei collaboratori che oggi hanno soluzioni differenti.
Integrazione al trasporto pubblico di linea e nuove esigenze della mobilità. Occorre definire in maniera sostanziale una maggiore integrazione al

trasporto pubblico di linea, fino alla possibile sovrapposizione/sostituzione nell'erogazione di servizi a partire dalle aree e servizi a domanda debole.
Territorialità. Gli ambiti operativi dei servizi devono essere definiti dalle Regioni rispetto ai fabbisogni dei Comuni al fine di garantire maggiore efficienza nella fornitura dei servizi. La possibile revisione degli ambiti operativi dovrà essere compensata da un sistema certo di verifiche, controlli e sanzioni per tutti coloro che dovessero risultare inefficienti, attraverso sistemi certi ed efficaci come quelli telematici.
Tutela del negozio giuridico. L'applicazione tariffaria e le responsabilità che ne derivano, quanto gli eventuali sconti devono restare in capo al singolo operatore. Tale titolarità non

può essere ceduta né delegata a soggetti terzi non direttamente partecipati dall'intendentario del titolo autorizzativo. Deve essere altresì impedito che l'esperienza di trasporto si trasformi in un incombente occasione mercantile indotta da opportunistici sistemi di incentivazione.
Inquadramento delle piattaforme tecnologiche. Occorre definire le modalità in cui le piattaforme possono operare, evitando che le medesime realizzino le condizioni in cui la competitività commerciale sia prodotta a spese dell'abbattimento del costo della manodopera e il cui obiettivo sia quello di costituire oligopoli privatistiche mediante la sistematica disarticolazione del TpnL. Si deve impedire che detta disarticolazione, passi attraverso l'opaca ambiguità di scelte derivanti da oscuri algoritmi, da indi-

scriminate logiche commerciali quanto indebite operazioni di marketing. Si deve poter garantire al cittadino/utente una informazione certa ed affidabile in linea con gli obiettivi e le prerogative del TpnL. Si deve determinare il perimetro di applicazione del TpnL e le regole di ingaggio impedendo che arbitrarie segmentazioni della domanda facciano venir meno le condizioni di esercizio complessivo del TpnL tese a garantire tariffe certe, la mobilità 365 giorni all'anno e la copertura anche nelle zone a domanda debole. Occorre regolamentare l'uso e le prerogative delle piattaforme tecnologiche mediante preventiva omologazione da parte di enti preposti e certificazione autorizzativa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.