

**Piano di gestione della situazione di grave  
difficoltà occupazionale del settore  
dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica sull'intero  
territorio regionale redatto ai sensi dell'articolo 47 della  
legge regionale 18/2005**

**Giugno 2009**

# INDICE

1	Premessa.....	3
2	Obiettivi del Piano.....	4
3	Il settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica in Friuli Venezia Giulia.....	5
3.1	Gli indicatori di crisi.....	15
4	Strumenti di accompagnamento alla riqualificazione e alla ricollocazione dei lavoratori, con il concorso preminente dei Centri per l'impiego (legge 18/2005 articolo 47 lettera b).....	25
4.1	Programma di ricollocazione: Interventi a favore dei lavoratori espulsi dalla crisi del settore degli autotrasporti.....	25
4.1.1	Azioni rivolte ai lavoratori.....	26
4.1.2	Azioni rivolte alle imprese.....	28
4.2	Azioni formative finalizzate al reinserimento occupazionale (Azione 17) .....	29
4.3	Programma "Welfare to Work" .....	30
4.4	Regolamento per l'attuazione da parte delle Province degli interventi previsti dai Piani di gestione delle situazioni di grave difficoltà occupazionale .....	31
4.5	Ammortizzatori in deroga.....	35
4.6	Anticipo del trattamento CIGO e CIGS.....	36
4.7	Ulteriori strumenti.....	36
5	I soggetti che partecipano alla realizzazione del piano.....	37
6	Il coordinamento e monitoraggio del piano .....	40
7	Durata del piano.....	40
	APPENDICE 1: CLASSIFICAZIONE ATECO 2002.....	41
	APPENDICE 2: ELENCO DEI CODICI ISTAT ESCLUSI DALL'INTERVENTO .....	42

## **1 Premessa**

Il piano di gestione della situazione di grave difficoltà occupazionale del settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica regionale si propone di illustrare le trasformazioni che sono intervenute nel corso degli ultimi anni nel settore nonché l'andamento degli indicatori di crisi e le difficoltà che sono intervenute nella domanda interna ed estera. Il piano illustra inoltre i progetti finalizzati all'orientamento, alla riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori; data la complessità e la delicatezza della situazione, gli interventi sono stati pianificati ed organizzati affinché il lavoratore possa ricevere tutte le informazioni, le agevolazioni ed i servizi necessari alla ricollocazione, secondo una logica di integrazione ed ottimizzazione delle risorse (umane, strumentali, metodologiche) e dei progetti già in essere, di cui il presente "Piano di gestione delle situazioni di grave difficoltà occupazionale" è espressione. La metodologia proposta intende associare le tecniche di ricollocazione comunemente impiegate alle modalità operative già adottate in precedenti progetti sperimentali, opportunamente migliorate ed adattate al contesto territoriale e alle risorse disponibili.

Dal punto di vista procedurale, il Piano segue quanto previsto dagli articoli 46, 47, 48 della L.R. 18/2005 - e dagli "Indirizzi per la previsione e gestione delle situazioni di grave difficoltà occupazionale" approvati dalla Giunta regionale con Delibera 2933/2005. L'Assessore regionale competente ha sancito la crisi del settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica sull'intero territorio regionale, e ha affidato la redazione nonché la realizzazione del Piano di gestione all'Agenzia regionale del lavoro.

Una volta approvato il Piano dalla Giunta provinciale e dalla Giunta regionale, l'implementazione dello stesso sarà coordinata dall'Agenzia regionale del lavoro e realizzata dalle Amministrazioni provinciali e dai Centri per l'impiego che operano sui rispettivi territori provinciali, grazie sia alla collaborazione attiva delle parti sociali rappresentate nelle Commissioni provinciali per il Lavoro, sia all'ausilio dell'Agenzia regionale del lavoro e di esperti in materia, secondo la metodologia e le modalità di seguito riportate.

## **2 Obiettivi del Piano**

Il piano, in linea con la Legge Regionale 18/2005, si propone i seguenti obiettivi:

- 1 realizzare il monitoraggio del settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica regionale e delle imprese che lo compongono al fine di valutare l'estensione e l'incidenza dei fenomeni di crisi e la loro evoluzione nel corso del tempo;
- 2 progettare interventi e soluzioni utili a fronteggiare i fenomeni di crisi presenti nel settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica salvaguardando le risorse umane e professionali che vi operano attraverso un processo di aggiornamento/riqualificazione professionale/ricollocazione produttiva ed occupazionale;
- 3 coinvolgere gli attori della concertazione nella progettazione degli interventi e delle azioni di formazione e ricollocazione professionale dei lavoratori in esubero, nella gestione delle imprese in crisi e nel monitoraggio degli interventi;
- 4 promuovere una rete di gestione del progetto tra Amministrazioni provinciali, Centri per l'impiego ed operatori privati in grado di generare delle buone prassi particolarmente importanti per la qualificazione del mercato del lavoro provinciale e più in generale di quello del Friuli Venezia Giulia;
- 5 progettare e sperimentare strumenti utili per la gestione dei fenomeni di crisi quali la ricerca delle vacancies, la gestione del matching, le attività di formazione ed aggiornamento, quelle di accompagnamento nel nuovo posto di lavoro;
- 6 promuovere una cultura ed una sensibilità diffusa nella gestione dei processi di crisi coinvolgendo le Amministrazioni comunali, promuovendo un ruolo attivo ed un forte protagonismo delle lavoratrici e dei lavoratori, e delle imprese coinvolte;
- 7 sviluppare comportamenti innovativi tra gli operatori dei Centri per l'impiego e quelli dei soggetti privati che intervengono nell'attuazione del Piano;
- 8 sperimentare modelli organizzativi innovativi in grado di facilitare l'integrazione operativa tra i vari soggetti coinvolti dalle attività previste dal Piano.

### **3 Il settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica in Friuli Venezia Giulia**

I settori dell'autotrasporto merci, della logistica e degli spedizionieri, per loro natura, sono inevitabilmente molto sensibili ai mutamenti nella produzione e nel consumo della ricchezza. Pertanto la recente straordinaria contrazione della produzione industriale, la forte stagnazione dei consumi nazionali, il tasso di sviluppo negativo del commercio internazionale, le difficoltà del comparto immobiliare, sono tutti fattori che si riflettono pesantemente sui settori in esame. È anche vero che i comparti in questione presentavano già da parecchi anni, in particolare in Friuli Venezia Giulia, diversi elementi di criticità.

Innanzitutto l'allargamento ad Est dell'Unione Europea a partire dal 1° maggio 2004 ha provocato notevoli perdite di posti di lavoro in seguito all'eliminazione delle operazioni doganali, nell'ambito degli spedizionieri doganali, delle case di spedizione e delle società di gestione di autoporti e interporti. L'apertura dei confini orientali, inoltre, ha comportato per l'autotrasporto del Friuli Venezia Giulia una progressiva perdita delle proprie tradizionali rotte di traffico, prima in campo internazionale poi anche in quello nazionale, a causa della concorrenza sempre più agguerrita dei vettori provenienti dai paesi dell'Europa Centro-Orientale. Su questo pesano ad esempi i forti differenziali di costo rispetto ai concorrenti esteri (in particolare per quanto concerne il carburante e il costo del lavoro). Peraltro dal 01 maggio 2009 la libertà di cabotaggio, ossia la possibilità di effettuare trasporti di merci per conto terzi interni all'Italia da parte di operatori stranieri, è stata estesa ai rimanenti 7 nuovi membri dell'UE (Repubblica Ceca, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Slovacchia ed Ungheria), con la conseguenza di aumentare ancora di più la concorrenza nel settore. La nostra regione è probabilmente quella maggiormente esposta ai contraccolpi negativi dell'abbattimento dei confini, in modo particolare la provincia di Gorizia, come verrà evidenziato anche in seguito. Chiaramente si ha una rarefazione di tali fenomeni di concorrenza da parte dei vettori stranieri mano a mano che ci si allontana dal Friuli

Venezia Giulia. L'attuale crisi economica non fa altro che acuire questa situazione di crescente difficoltà.

Prima di procedere nell'analisi è opportuno ricordare che ai fini del presente piano i comparti dell'autotrasporto, logistica e spedizionieri si riferiscono alle seguenti ripartizioni della classificazione delle attività economiche ATECO 2002<sup>1</sup>: 60.24 Trasporto di merci su strada, 61 Trasporti marittimi e per vie d'acqua, 63 Attività di supporto ed ausiliarie dei trasporti<sup>2</sup>.

Come si può osservare nella Tabella 1, alla data dell'ultimo Censimento dell'Industria e dei Servizi (2001) il settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica assorbiva oltre 16.500 addetti in tutta la regione, pari all'8% del totale degli occupati nel terziario, con un aumento del 37% rispetto a dieci anni prima. La maggior parte degli addetti, oltre 7.300, fanno capo al comparto del trasporto di merci su strada, che negli anni Novanta ha visto un incremento del 4,6% delle unità locali e del 23% degli occupati. Come verrà evidenziato in seguito gli anni più recenti mostrano delle tendenze diametralmente opposte.

A seguire si trova la categoria economica relativa alle altre attività connesse ai trasporti terrestri (oltre 3.000 occupati nel 2001), che comprende anche l'attività di gestione dei centri di movimentazione merci, ossia gli interporti, e quella del movimento merci relativo a trasporti terrestri (più di 1.600 addetti). Entrambe negli anni Novanta hanno fatto registrare un notevole incremento degli addetti, pari a oltre 2.000 unità nel primo caso (+189,9%) e a 1.200 nel secondo (+257,3%); anche in questo caso occorre aggiungere che gli ultimi anni hanno visto una netta inversione di tendenza, come si vedrà meglio in seguito.

Infine la categoria degli spedizionieri doganali è passata da 1.500 addetti nel 1991 a quasi 2.000 nel 2001, con un incremento pari al 29,2%.

---

<sup>1</sup> Si veda l'APPENDICE 1: CLASSIFICAZIONE ATECO 2002.

<sup>2</sup> Escluso 63.23 Altre attività connesse ai trasporti aerei e 63.30 Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici; attività di assistenza turistica.

Tabella 1 Numero di unità locali e addetti del settore autotrasporto/spedizionieri/logistica in Friuli Venezia Giulia, 1991-2001

<b>Codice Ateco 2002 e Categorie economiche</b>	<b>Unità Locali 1991</b>	<b>Unità Locali 1991</b>	<b>var. % UL 1991- 2001</b>	<b>Addetti 1991</b>	<b>Addetti 2001</b>	<b>var. % addetti 1991- 2001</b>
60.25.0 Trasporto di merci su strada	2.400	2.511	4,6	5.962	7.334	23,0
61.11.0 Trasporti marittimi	6	9	50,0	300	670	123,3
61.12.0 Trasporti costieri	20	9	-55,0	292	42	-85,6
61.20.0 Trasporti per vie d'acqua interne (compresi i trasporti lagunari)	12	5	-58,3	18	122	577,8
63.11.2 Movimento merci relativo a trasporti marittimi	27	26	-3,7	1.378	552	-59,9
63.11.3 Movimento merci relativo a trasporti terrestri	60	60	0,0	466	1.665	257,3
63.12.1 Magazzini di custodia e deposito	52	60	15,4	171	283	65,5
63.12.2 Magazzini frigoriferi per conto terzi	6	4	-33,3	18	12	-33,3
63.21.0 Altre attività connesse ai trasporti terrestri	128	178	39,1	1.060	3.073	189,9
63.22.0 Altre attività connesse ai trasporti per via d'acqua	35	46	31,4	206	409	98,5
63.40.1 Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	239	276	15,5	1.521	1.965	29,2
63.40.2 Intermediari dei trasporti	205	83	-59,5	693	434	-37,4
<b>TOTALE</b>	<b>3.190</b>	<b>3.267</b>	<b>2,4</b>	<b>12.085</b>	<b>16.561</b>	<b>37,0</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT, Censimenti Industria e Servizi

Tra le categorie economiche che negli anni Novanta hanno perso maggiormente importanza in termini occupazionali in Friuli Venezia Giulia, si possono invece citare gli intermediari dei trasporti (-37,4% pari a 259 occupati in meno) e le attività di movimento merci relativo a trasporti marittimi (-60% pari a 826 addetti in meno).

Nel confronto infraregionale si può rilevare come nella provincia di Trieste (Tabella 2) la categoria economica relativa al trasporto di merci su strada assume un peso inferiore in termini occupazionali, in quanto nel 2001 assorbiva 1.251 addetti su 5.739, pari al 21,8%, contro percentuali superiori al 50% nelle altre tre province. Naturalmente in provincia di Trieste risultano molto rilevanti i trasporti marittimi, costieri e per vie d'acqua interne, basti pensare a tutte le attività legate ai traffici portuali. Per quanto concerne gli spedizionieri e le agenzie di operazioni doganali si può osservare come le province di Gorizia e Trieste sono quelle in cui tale attività assume un'importanza maggiore, ed è quindi logico che per la loro posizione geografica siano stati gli ambiti territoriali più esposti alle conseguenze dell'allargamento ad Est dell'Unione Europea. Infine si può rilevare come, sempre nelle medesime province isontino-giuliane, i settori dell'autotrasporto, degli spedizionieri e della logistica nella loro totalità presentano un'incidenza maggiore in termini occupazionali, pari al 9,1% degli occupati nel terziario per Gorizia e all'11,1% per Trieste, contro percentuali inferiori al 7% nella due rimanenti province.

Tabella 2 - Numero di addetti del settore autotrasporto/spedizionieri/logistica in Friuli Venezia Giulia per provincia, 2001

<b>Codice Ateco 2002 e Categorie economiche</b>	<b>GO</b>	<b>PN</b>	<b>TS</b>	<b>UD</b>	<b>FVG</b>
60.25.0 Trasporto di merci su strada	1.150	1.761	1.251	3.172	<b>7.334</b>
61.11.0 Trasporti marittimi	0	0	670	0	<b>670</b>
61.12.0 Trasporti costieri	0	0	40	2	<b>42</b>
61.20.0 Trasporti per vie d'acqua interne (compresi i trasporti lagunari)	6	0	114	2	<b>122</b>
63.11.2 Movimento merci relativo a trasporti marittimi	38	0	415	99	<b>552</b>
63.11.3 Movimento merci relativo a trasporti terrestri	158	307	564	636	<b>1.665</b>
63.12.1 Magazzini di custodia e deposito	23	147	42	71	<b>283</b>
63.12.2 Magazzini frigoriferi per conto terzi	1	0	7	4	<b>12</b>
63.21.0 Altre attività connesse ai trasporti terrestri	135	80	1.194	1.664	<b>3.073</b>
63.22.0 Altre attività connesse ai trasporti per via d'acqua	143	1	197	68	<b>409</b>
63.40.1 Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	388	297	917	363	<b>1.965</b>
63.40.2 Intermediari dei trasporti	4	37	328	65	<b>434</b>
<b>TOTALE</b>	<b>2.046</b>	<b>2.630</b>	<b>5.739</b>	<b>6.146</b>	<b>16.561</b>
<b>% su totale Terziario</b>	<b>9,1</b>	<b>5,9</b>	<b>11,1</b>	<b>6,9</b>	<b>8,0</b>
<b>% su totale Economia</b>	<b>4,8</b>	<b>2,5</b>	<b>8,2</b>	<b>3,7</b>	<b>4,3</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT, Censimenti Industria e Servizi

Tornando agli anni più recenti, è possibile analizzare l'andamento del settore utilizzando i dati forniti dal sistema informativo delle Camere di Commercio (è bene precisare che si tratta di una fonte non omogenea rispetto ai Censimenti dell'ISTAT, date le diverse modalità e finalità di rilevazione). Non essendo disponibili i dati aggiornati relativi al numero di occupati, è però possibile svolgere una prima analisi sull'andamento del numero di imprese e unità locali attive nei settori in questione; tale analisi sarà poi completata nella sezione successiva che passa in rassegna i principali indicatori di crisi relativi al mercato del lavoro (assunzioni, licenziamenti, cassa integrazione, mobilità).

Tabella 3 - Numero di imprese attive del settore autotrasporto/spedizionieri/logistica regionale, FVG 2002-2008

	<b>2002</b>	<b>2008</b>	<b>var. % 2002-2008</b>
60.24 Trasporto di merci su strada	2.622	2.059	-21,5
61 Trasporti marittimi e per vie d'acqua	30	30	0,0
63.1 Movimentazione merci e magazzinaggio <sup>3</sup>	122	109	-10,7
63.2 Altre attività connesse ai trasporti <sup>4</sup>	119	128	7,6
63.4 Attività delle altre agenzie di trasporto	201	217	8,0
<b>TOTALE</b>	<b>3.094</b>	<b>2.543</b>	<b>-17,8</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere

Come già anticipato gli ultimi anni hanno visto una notevole difficoltà degli operatori del comparto dell'autotrasporto di merci regionale, testimoniata dalla diminuzione del numero di imprese attive nel settore pari a -21,5% tra il 2002 e il 2008 (Tabella 3); in termini di unità locali (Tabella 4) la variazione negativa risulta di entità analoga (-19,5%).

<sup>3</sup> Escluso 63.11.1 Movimento merci relativo a trasporti aerei.

<sup>4</sup> Escluso 63.23.0 Altre attività connesse ai trasporti aerei

Tabella 4 - Numero di unità locali attive del settore autotrasporto/spedizionieri/logistica regionale, FVG 2002-2008

	<b>2002</b>	<b>2008</b>	<b>var. % 2002-2008</b>
60.24 Trasporto di merci su strada	2.877	2.316	-19,5
61 Trasporti marittimi e per vie d'acqua	42	37	-11,9
63.1 Movimentazione merci e magazzinaggio <sup>5</sup>	384	277	-27,9
63.2 Altre attività connesse ai trasporti <sup>6</sup>	194	251	29,4
63.4 Attività delle altre agenzie di trasporto	423	452	6,9
<b>TOTALE</b>	<b>3.920</b>	<b>3.333</b>	<b>-15,0</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere

Si tratta perlopiù di imprese di piccole dimensioni, se non microimprese, in merito alle quali a livello nazionale il centro studi Anita (Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici), a causa della recente crisi, ha previsto la scomparsa di 20.000/25.000 unità nel triennio 2008/2010. Questo nonostante un allentamento dei divieti europei in tema di aiuti alle imprese per far fronte ad una situazione di eccezionale gravità. Sempre secondo le previsioni del centro studi Anita si dovrebbe trattare soprattutto di una fascia di imprese "sub-marginali" (rispetto al margine economico di equilibrio costi/ricavi) e in grave squilibrio finanziario da anni, che verrebbero colpite dalla stretta creditizia operata dalle banche. Sempre a livello nazionale l'Anita ha stimato per l'autotrasporto merci italiano -in termini combinati peso trasportato/distanza percorsa- una flessione del 5% nel 2008, una flessione del 10% nel 2009, ed un'ipotesi alternativa di lieve incremento (+4%), o di lieve decremento (-3%) nel 2010<sup>7</sup>. Per quanto detto in merito alle maggiori difficoltà attraversate dagli operatori della nostra regione, è possibile che le previsioni per il Friuli Venezia Giulia siano ancora meno favorevoli. L'altro comparto in evidente difficoltà è quello relativo alla movimentazione merci e magazzinaggio, che nell'arco di 6 anni perde il 10,7% delle imprese attive e il 27,9%

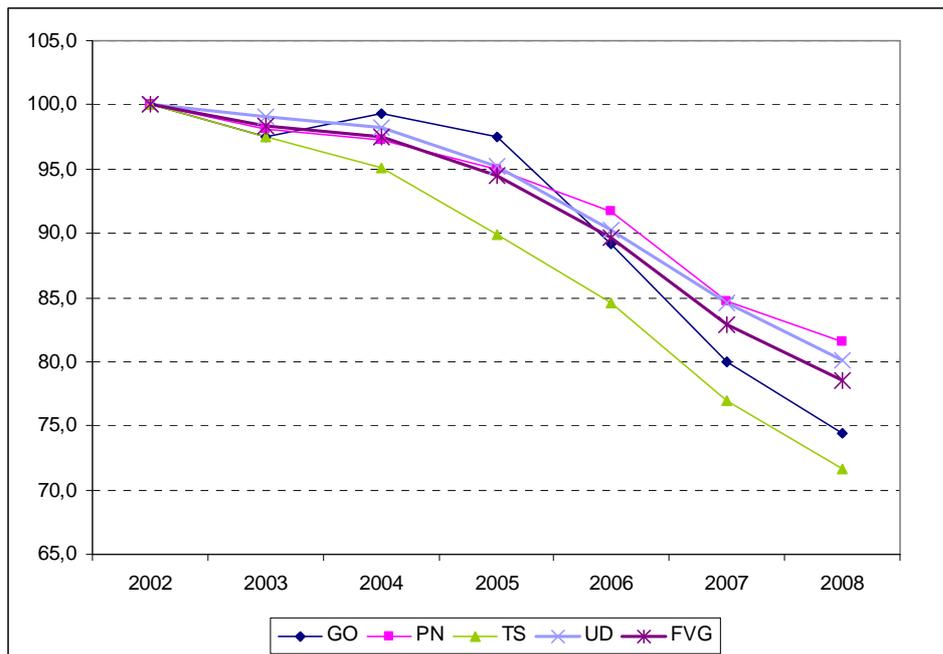
<sup>5</sup> Escluso 63.11.1 Movimento merci relativo a trasporti aerei.

<sup>6</sup> Escluso 63.23.0 Altre attività connesse ai trasporti aerei

<sup>7</sup> Si veda Anita, *La crisi economica globale e l'autotrasporto merci brevi riflessioni e proposte a supporto delle politiche di sostegno del settore*, Aprile 2009 e Newsletter Centro Studi & Ricerche Anita, *L'autotrasporto merci in Italia. L'economia del settore e l'economia delle aziende: un modello di lettura di lungo periodo. Impatti della crisi recessiva e politiche associative*, Febbraio 2009.

delle unità locali. Nel complesso i settori dell'autotrasporto, degli spedizionieri e della logistica, secondo i registri delle Camere di Commercio regionali, subiscono tra il 2002 e il 2008 (si tenga presente che i dati si riferiscono al 31/12 di ogni anno) la scomparsa del 18% delle sedi di impresa attive e il 15% delle sedi operative.

Figura 1 - Andamento delle imprese attive nel settore del trasporto di merci su strada (n.i. 2002=100), FVG 2002-2008



Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere

Tale dato complessivo accomuna tutte e quattro le province regionali con poche differenze. Le diversità emergono solo a livello settoriale, in particolare nel comparto del trasporto su gomma si può osservare (Figura 1) come Gorizia e Trieste presentano in assoluto gli andamenti peggiori. A testimonianza di quanto già affermato, le variazioni negative di maggiore entità nel numero di imprese si registrano a partire dal 2005, e quindi quando l'allargamento a Est dell'Unione Europea e la concorrenza dei vettori stranieri hanno cominciato a esplicare i loro effetti.

In termini di unità locali, quindi di tutte le sedi produttive e non solo delle sedi legali d'impresa, il quadro è più differenziato, in quanto si passa dalla provincia di Gorizia che, sempre nel medesimo periodo di osservazione 2002-2008, presenta una variazione

negativa complessiva pari a -21,7%, fino alla provincia di Trieste che fa segnare un valore pari a -10,1% (Tabella 5). Per quanto concerne il solo comparto del trasporto di merci su strada, comunque, le due province isontino-giuliane si confermano quelle con le performance meno brillanti (rispettivamente -25,7% e -27,5%). Per quanto riguarda invece le attività di movimentazione merci e magazzinaggio la crisi colpisce più duramente le province di Gorizia e Pordenone (-45%).

Tabella 5 - Variazione % del numero di unità locali per provincia e settore economico, FVG 2002-2008

	<b>GO</b>	<b>PN</b>	<b>TS</b>	<b>UD</b>	<b>FVG</b>
60.24 Trasporto di merci su strada	-25,7	-15,6	-27,5	-17,2	<b>-19,5</b>
61 Trasporti marittimi e per vie d'acqua	14,3	n.c.	-13,3	-60,0	<b>-11,9</b>
63.1 Movimentazione merci e magazzinaggio <sup>8</sup>	-45,3	-45,5	22,2	-21,4	<b>-27,9</b>
63.2 Altre attività connesse ai trasporti <sup>9</sup>	45,0	88,9	19,1	34,5	<b>29,4</b>
63.4 Attività delle altre agenzie di trasporto	0,0	22,9	8,0	5,8	<b>6,9</b>
<b>TOTALE</b>	<b>-21,7</b>	<b>-16,6</b>	<b>-10,1</b>	<b>-14,3</b>	<b>-15,0</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere

Per quanto attiene alla forma giuridica delle imprese del settore, nella Tabella 6 si può osservare che le società di capitali (pari al 19% nel 2008) sono quelle che presentano una maggiore tenuta in un contesto generale di difficoltà, e anzi crescono in tutte le province ad esclusione di quella di Gorizia.

Le variazioni negative più pesanti riguardano invece soprattutto le imprese individuali, in misura pressoché analoga in tutte e quattro le province del Friuli Venezia Giulia; si tratta per la maggior parte di microaziende di autotrasporto, le cui dinamiche negative sono state evidenziate in precedenza. In particolare si può aggiungere in proposito che le imprese individuali erano quasi il 70% nel 2002 e sono scese al 63% del totale nel 2008; nell'ambito del solo comparto del trasporto di merci su strada tali percentuali sono passate dal 79% al 74%. Evidentemente le difficoltà del settore, a cui si somma l'attuale crisi economica, stanno provocando una forte ristrutturazione nel comparto dell'autotrasporto, facendo scomparire le imprese meno attrezzate per rimanere sul mercato e con una forma giuridica meno articolata di cui si è fatto cenno in

<sup>8</sup> Escluso 63.11.1 Movimento merci relativo a trasporti aerei.

<sup>9</sup> Escluso 63.23.0 Altre attività connesse ai trasporti aerei

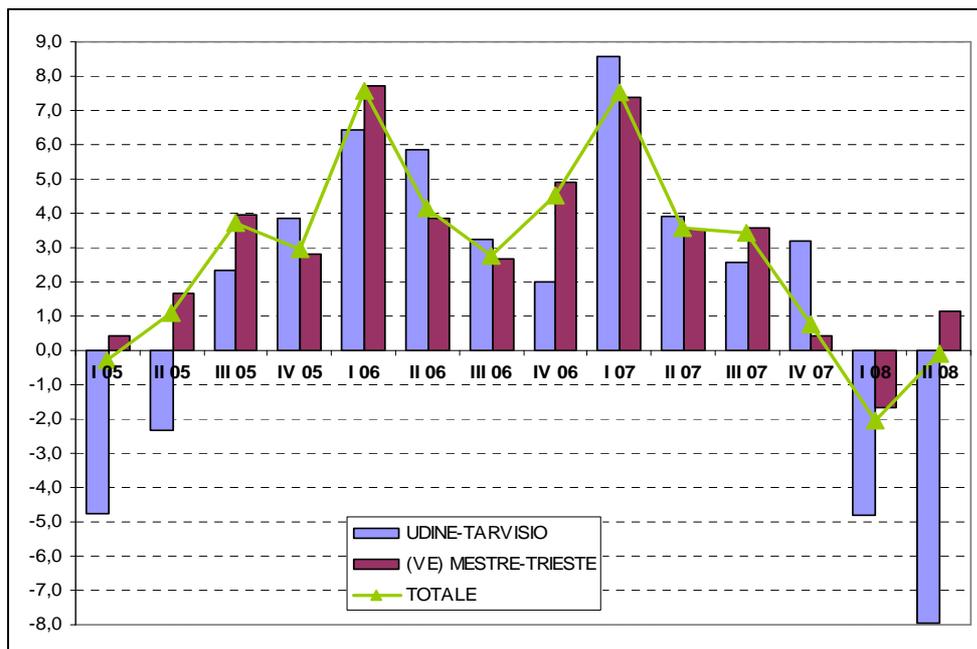
precedenza. Infine anche le società di persone risultano in diminuzione dal 2002 ad oggi, soprattutto nella provincia di Trieste dove la variazione negativa supera il 20%.

Tabella 6 - Variazione % delle imprese attive del settore autotrasporto/spedizionieri/logistica per forma giuridica, FVG 2002-2008

	Società di capitali	Società di persone	Imprese individuali	Altre forme	Totale
<b>GO</b>	-2,3	-11,5	-27,9	-37,5	-19,4
<b>PN</b>	36,1	-11,2	-23,6	9,1	-17,5
<b>TS</b>	22,9	-20,5	-28,2	-38,0	-16,2
<b>UD</b>	32,7	-14,1	-24,9	-21,6	-18,4
<b>FVG</b>	<b>21,8</b>	<b>-14,3</b>	<b>-25,3</b>	<b>-28,1</b>	<b>-17,8</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati Infocamere

Figura 2 - Traffico di mezzi pesanti sulle autostrade regionali<sup>10</sup>, veicoli medi effettivi giornalieri, variazioni % rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, Il trimestre 2005-Il trimestre 2008



Fonte: ns. elaborazioni su dati Aiscat (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori)

<sup>10</sup> Il dato relativo alla Mestre-Trieste comprende sia il tratto Palmanova-Udine che quello Portogruaro-Conegliano. Per veicoli pesanti si intendono sia gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 metri, sia tutti gli autoveicoli a tre o più assi.

A riprova delle difficoltà attraversate dal settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica, a livello nazionale, secondo recenti stime di CONFETRA (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), nei primi due mesi del 2009 rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente si è registrata una flessione dei mezzi pesanti circolanti sulle autostrade italiane del 15%, i trasporti ferroviari avrebbero accusato una diminuzione di quasi il 50%, il traffico di containers si sarebbe ridotto in misura compresa tra il 10% e il 15%<sup>11</sup>.

Anche in Friuli Venezia Giulia si può osservare come il traffico di mezzi pesanti sulle autostrade regionali sia decisamente diminuito, pur non disponendo di dati così aggiornati; non sono infatti disponibili i dati relativi alla seconda parte del 2008, quando si può presumere che il traffico di merci su gomma sia diminuito in misura ancora maggiore a causa del peggioramento della crisi. In ogni caso nella Figura 2 è possibile notare come in corrispondenza delle fasi di crisi economica, ossia nella prima metà del 2005 e nei primi due trimestri del 2008, si sono registrate delle sensibili diminuzioni dei flussi di veicoli pesanti sulle autostrade regionali (in termini tendenziali ossia rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente).

### **3.1 Gli indicatori di crisi**

Nella presente sezione verranno presi in esame gli indicatori relativi alle tendenze in atto nel mercato del lavoro che permettono di evidenziare il momento di particolare difficoltà che stanno attraversando i settori dell'autotrasporto, degli spedizionieri e della logistica in Friuli Venezia Giulia.

---

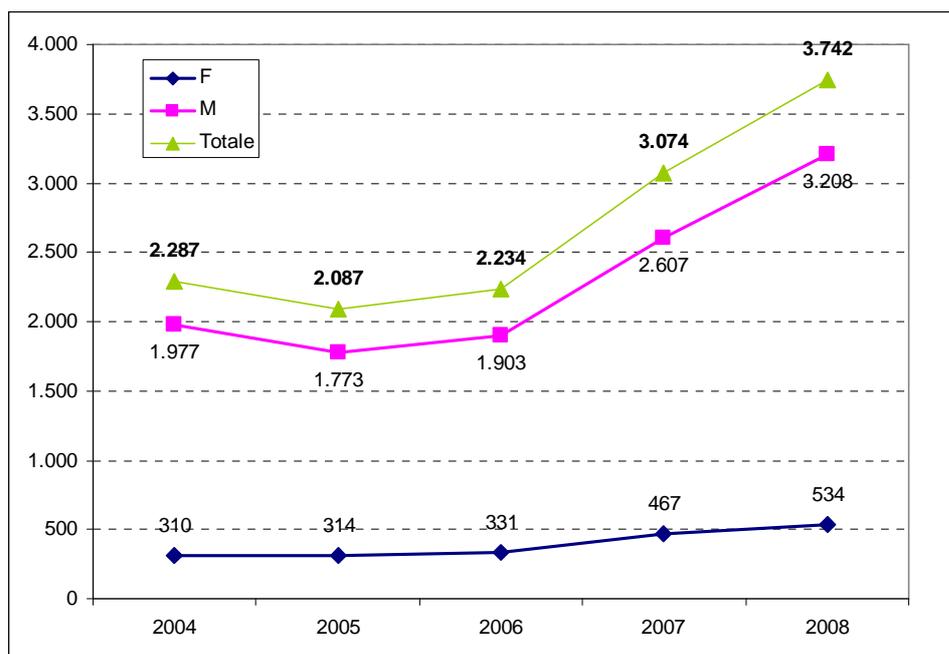
<sup>11</sup> Si veda il Sole 24 Ore dell'11/03/2009.

Tabella 7. Andamento dei movimenti di assunzione nel settore autotrasporto/spedizionieri/logistica per provincia<sup>12</sup>, FVG 2004-2008

	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>var. % 2007-2008</b>
<b>GO</b>	472	422	439	574	450	-21,6
<b>PN</b>	408	394	470	595	644	8,2
<b>TS</b>	583	509	451	651	1.043	60,2
<b>UD</b>	824	762	874	1.254	1.605	28,0
<b>FVG</b>	<b>2.287</b>	<b>2.087</b>	<b>2.234</b>	<b>3.074</b>	<b>3.742</b>	<b>21,7</b>

Fonte: ns elaborazioni su dati Ergon@t

Figura 3 - Andamento dei movimenti di assunzione nel settore autotrasporto/spedizionieri/logistica regionale per genere, FVG 2004-2008



Fonte: ns elaborazioni su dati Ergon@t

Innanzitutto si può rilevare come l'andamento dei movimenti di assunzione presenta un aumento nel 2008, anche se meno marcato rispetto all'anno precedente (21,7%

<sup>12</sup> Si ricorda che i dati di fonte Ergon@t utilizzati nel presente Piano sono aggiornati al mese di marzo del 2009.

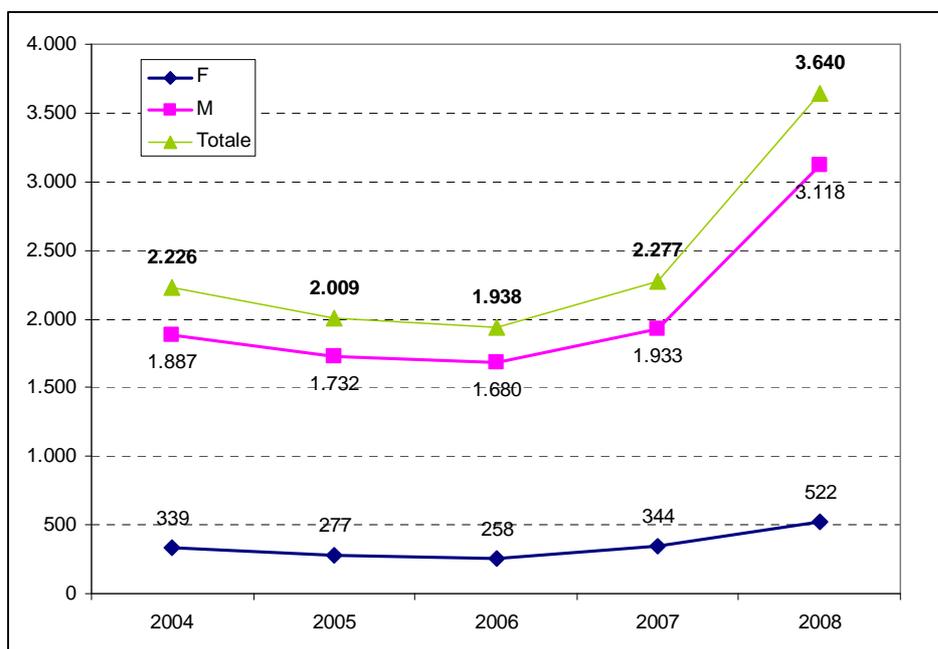
contro 37,6%); solo la provincia di Gorizia, la più colpita dalla crisi, si contraddistingue per una netta diminuzione delle nuove assunzioni nel 2008, pari a -21,6%.

Tabella 8 - Andamento dei movimenti di cessazione nel settore autotrasporto/spedizionieri/logistica per provincia, FVG 2004-2008

	2004	2005	2006	2007	2008	var. % 2007-2008
<b>GO</b>	503	450	397	539	567	5,2
<b>PN</b>	362	343	385	396	628	58,6
<b>TS</b>	578	480	435	501	892	78,0
<b>UD</b>	783	736	721	841	1.553	84,7
<b>FVG</b>	<b>2.226</b>	<b>2.009</b>	<b>1.938</b>	<b>2.277</b>	<b>3.640</b>	<b>59,9</b>

Fonte: ns elaborazioni su dati ErgonQt

Figura 4 - Andamento dei movimenti di cessazione nel settore autotrasporto/spedizionieri/logistica regionale per genere, FVG 2004-2008



Fonte: ns elaborazioni su dati ErgonQt

Allo stesso tempo i movimenti di cessazione dei rapporti di lavoro sono fortemente aumentati nel corso dell'ultimo anno, e in misura nettamente maggiore rispetto alle assunzioni (+60%, Tabella 8); tale tendenza è comune a tutte le province regionali, ad eccezione di quella di Gorizia che fa segnare un incremento pari ad appena il 5,2%.

Sia i movimenti di assunzione che di cessazione, come ci si poteva attendere, riguardano in massima parte gli uomini (mediamente nell'85% dei casi, Figura 3 e Figura 4).

Tabella 9 - Andamento delle assunzioni a tempo indeterminato nel settore autotrasporto/spedizionieri/logistica per provincia, FVG 2004-2008

	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>var. % 2007-2008</b>
<b>GO</b>	327	233	282	344	198	-42,4
<b>PN</b>	304	293	341	347	354	2,0
<b>TS</b>	390	306	263	305	506	65,9
<b>UD</b>	631	586	591	771	906	17,5
<b>FVG</b>	<b>1.652</b>	<b>1.418</b>	<b>1.477</b>	<b>1.767</b>	<b>1.964</b>	<b>11,1</b>

Fonte: ns elaborazioni su dati Ergon@t

Tra il 2007 e il 2008, inoltre, le assunzioni a tempo indeterminato sono aumentate solo in provincia di Trieste e in quella di Udine, sono rimaste stabili in quella di Pordenone, mentre sono diminuite drasticamente, di oltre il 40%, in provincia di Gorizia (Tabella 9). L'incidenza delle assunzioni a tempo indeterminato sul totale degli avviamenti è inoltre calata a livello regionale dal 57,5% al 52,5% tra il 2007 e il 2008, sebbene in realtà si tratti di un processo di più lunga durata, già in atto da diversi anni (Tabella 10). In questo caso le due province di Gorizia e Trieste presentano l'incidenza più bassa delle assunzioni con un contratto a tempo indeterminato sul totale dei movimenti di assunzione, ben inferiore alla soglia del 50%.

Tabella 10 - Incidenza % delle assunzioni a tempo indeterminato sul totale delle assunzioni del settore autotrasporto/spedizionieri/logistica, FVG 2004-2008

	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>GO</b>	69,3	55,2	64,2	59,9	44,0
<b>PN</b>	74,5	74,4	72,6	58,3	55,0
<b>TS</b>	66,9	60,1	58,3	46,9	48,5
<b>UD</b>	76,6	76,9	67,6	61,5	56,4
<b>FVG</b>	<b>72,2</b>	<b>67,9</b>	<b>66,1</b>	<b>57,5</b>	<b>52,5</b>

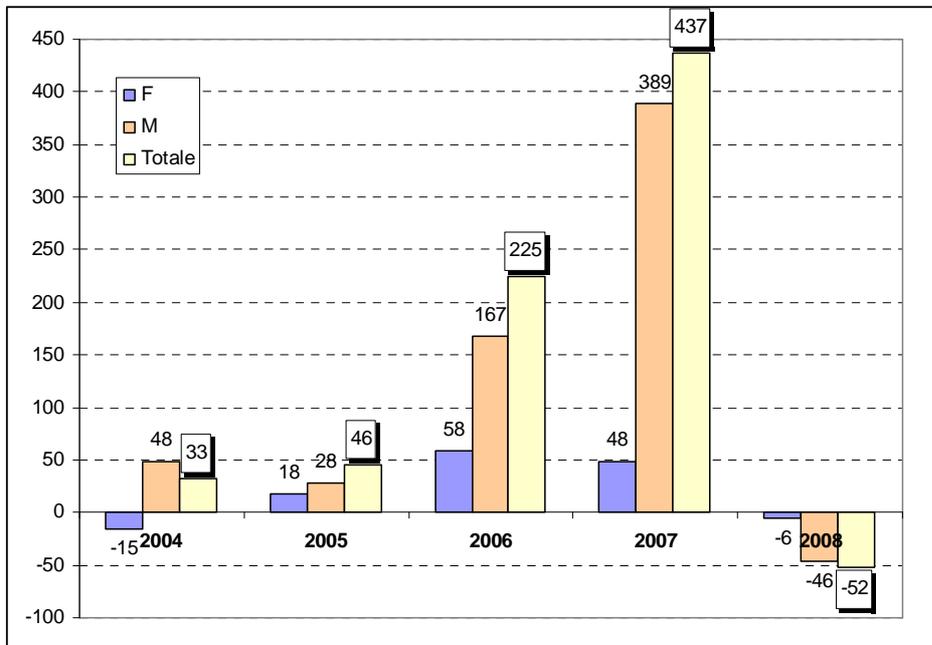
Fonte: ns elaborazioni su dati Ergon@t

I dati finora esaminati indicano dunque che, a livello complessivo, in Friuli Venezia Giulia le aziende dei settori dell'autotrasporto, degli spedizionieri e della logistica stanno reagendo alla situazione di difficoltà non con una diminuzione delle assunzioni, ma ricorrendo in misura sempre crescente a rapporti di lavoro che offrono meno sicurezze per i lavoratori e di breve durata (il che comporta la diminuzione del peso delle assunzioni a tempo indeterminato e spiega anche l'incremento degli avviamenti). Diverso è il contesto in provincia di Gorizia, dove il turnover risulta in forte rallentamento, il che costituisce un preoccupante indicatore della particolare situazione di difficoltà attraversata.

Si ricorda comunque che la mancanza ad esempio dell'obbligo di informare i Centri per l'impiego della naturale conclusione dei rapporti a termine da parte del datore di lavoro rende opportuno il calcolo del saldo occupazionale (tra assunzioni e cessazioni) solo per i contratti a tempo indeterminato.

I saldi tra assunzioni e cessazioni riconducibili alla tipologia contrattuale del tempo indeterminato risultano complessivamente negativi nel 2008, sia per le donne (-6 unità a livello regionale) sia soprattutto per gli uomini (-46) come è naturale aspettarsi data la prevalenza di addetti maschi nei settori in questione (Figura 5). Anche in questo caso la provincia con il saldo passivo peggiore è Gorizia, con una differenza complessiva pari a -110 unità, somma di -88 per quanto riguarda gli uomini e -22 per le donne.

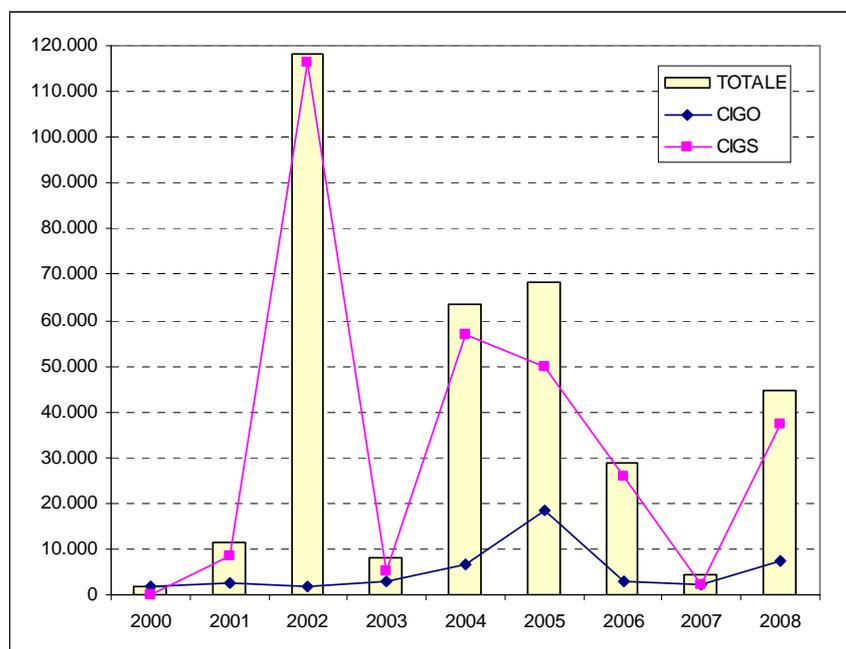
Figura 5 - Saldi tra assunzioni e cessazioni a tempo indeterminato nel settore autotrasporto/ spedizionieri/logistica regionale per genere del lavoratore, FVG 2004-2008



Fonte: ns elaborazioni su dati Ergon@t

Passando ad analizzare l'andamento degli ammortizzatori sociali che hanno trovato applicazione nei settori dell'autotrasporto, degli spedizionieri della logistica, si può osservare come tra il 2007 e il 2008 le ore di Cassa Integrazione Ordinaria sono aumentate del 226,1% e gli interventi Straordinari del 1.532,4%. Si tenga inoltre presente che nei soli primi cinque mesi del 2009 (periodo gennaio-maggio), sono state autorizzate 63.767 ore di CIGO (livello mai raggiunto negli ultimi dieci anni) e 30.408 di CIGS, per un totale di 94.175 ore (secondo solo al numero di ore totalizzato nel 2002, pari a 118.000). Questi dati indicano in maniera significativa di quanto sia peggiorato nell'ultimo anno e mezzo lo stato di salute dei comparti in esame.

Figura 6 - Andamento delle ore di Cassa Integrazione autorizzate nel settore dell'autotrasporto/ spedizionieri/logistica<sup>13</sup> del Friuli Venezia Giulia, 2000-2008



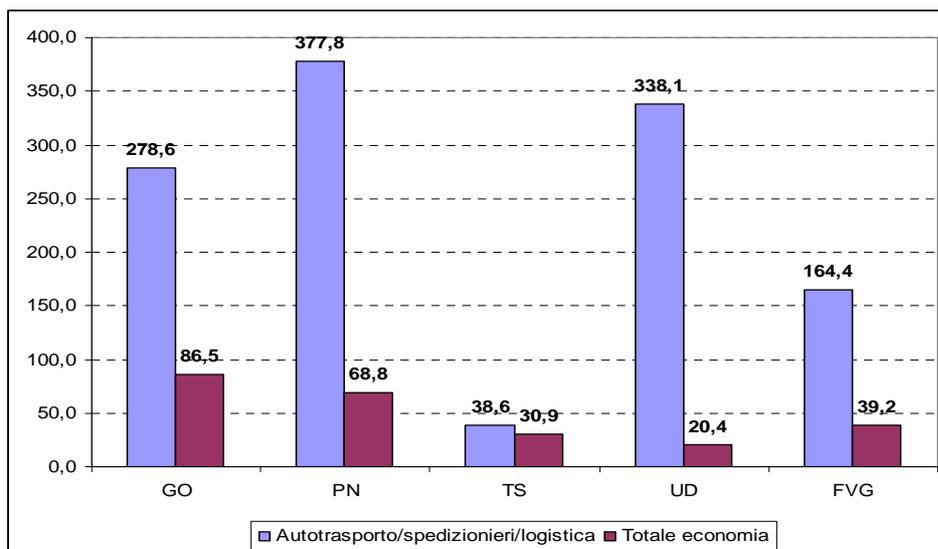
Fonte: ns. elaborazioni su dati INPS

Si deve inoltre ricordare che già a partire dal 2004, proprio per far fronte alla situazione di grave difficoltà occupazionale causata dalla caduta delle frontiere, in Friuli Venezia Giulia sono stati concessi gli ammortizzatori in deroga per i lavoratori in esubero provenienti da aziende iscritte all'albo dei doganalisti, o nell'elenco regionale degli spedizionieri tenuto presso la Camera di Commercio di Trieste, o provenienti da società di gestione degli autoporti e interporti della regione. Gli accordi per la concessione degli ammortizzatori in deroga sono stati siglati tra il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, la Regione Friuli Venezia Giulia e le parti sociali, ossia le associazioni di categoria e i sindacati, compresa l'Associazione dipendenti Case di spedizioni di Trieste, Udine, Gorizia e Pontebba. Con l'intesa istituzionale territoriale del 18 luglio 2005, poi, vengono estesi gli ammortizzatori sociali in deroga anche a settori diversi da quello delle spedizioni doganali, tra cui l'autotrasporto in conto terzi.

<sup>13</sup> Secondo la classificazione adottata dall'INPS è stato considerato il settore relativo ai trasporti e alle comunicazioni.

Come si può notare nella Figura 6 le ore di Cassa Integrazione autorizzate hanno fatto registrare un primo picco nel 2002, per poi scendere a livelli minimi l'anno successivo; nel biennio 2004-2005, poi, tale ammortizzatore sociale ha subito un ulteriore impulso. Tra 2006 e 2007 si è verificato un calo delle ore di Cassa Integrazione (sia Ordinaria che Straordinaria), per poi riprendere a crescere nel 2008 e ancora di più nella prima parte del 2009 come è stato già ricordato. Per quanto riguarda le liste di mobilità, il 2008 ha visto un fortissimo incremento degli ingressi di lavoratori provenienti dai settori in esame rispetto all'anno precedente (Figura 7 e Tabella 11). In particolare il numero di nuovi ingressi in mobilità è passato a livello regionale da 101 nel 2007 a 267 nel 2008, con un incremento del 164,4%, contro un dato relativo all'intera economia regionale pari al 39,2%. In questo caso gli aumenti percentualmente più rilevanti si sono verificati in provincia di Pordenone e di Udine, che comunque partivano da valori decisamente bassi nell'anno precedente. Gli incrementi maggiori in termini percentuali a livello regionale hanno inoltre riguardato soprattutto la mobilità in base alla L.223/91 (piuttosto che la L.236/93), ossia i lavoratori provenienti da imprese di maggiori dimensioni per i quali è previsto un sostegno al reddito, mentre in provincia di Gorizia e di Pordenone si è verificato l'opposto (Tabella 11).

Figura 7 - Variazione % 2007-2008 degli ingressi in mobilità del settore autotrasporto/ spedizionieri/logistica regionale e totale economia



Fonte: ns. elaborazioni su dati Ergon@t

Tabella 11 - Flussi di ingresso in mobilità del settore autotrasporto/spedizionieri/logistica regionale per tipologia di lista e provincia, 2007-2008

Provincia	2007			2008			var. % 2007-2008		
	L.223/91	L.236/93	Totale	L.223/91	L.236/93	Totale	L.223/91	L.236/93	Totale
Gorizia	5	9	14	9	44	53	80,0	388,9	278,6
Pordenone	3	6	9	7	36	43	133,3	500,0	377,8
Trieste	8	49	57	28	51	79	250,0	4,1	38,6
Udine	0	21	21	24	68	92	n.c.	223,8	338,1
<b>FVG</b>	<b>16</b>	<b>85</b>	<b>101</b>	<b>68</b>	<b>199</b>	<b>267</b>	<b>325,0</b>	<b>134,1</b>	<b>164,4</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati Ergon@t

Per quanto concerne lo stock di lavoratori in mobilità nei settori dell'autotrasporto, degli spedizionieri e della logistica, tra il 2007 e il 2008 si è verificato un rilevante incremento pari al 63,3%, che fa seguito al periodo 2005-2007 in cui tale aggregato si stava progressivamente riducendo. Tale sensibile aumento dello stock dei lavoratori in mobilità conferma la situazione di grave difficoltà occupazionale attraversata dai settori considerati.

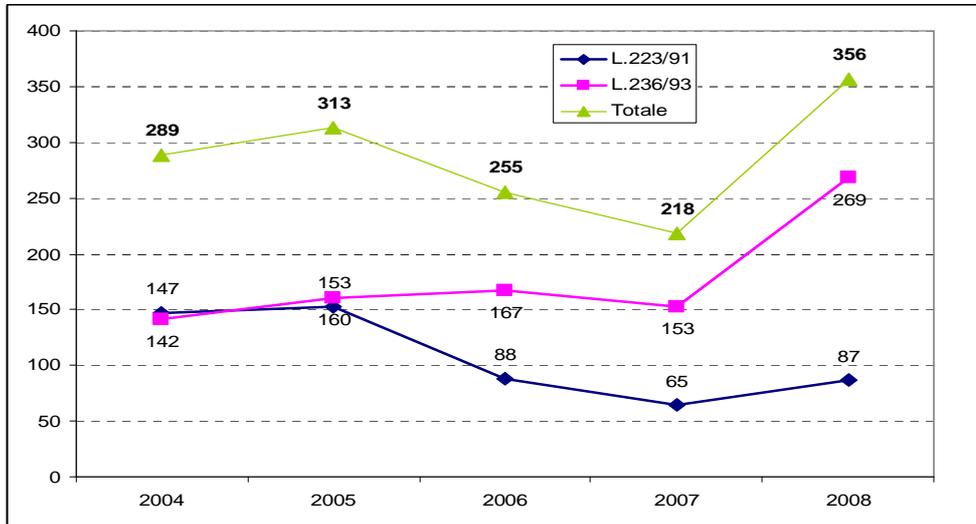
Tabella 12 - Andamento dello stock di lavoratori in mobilità nel settore autotrasporto/spedizionieri/logistica per provincia, FVG 2004-2008<sup>14</sup>

	2004	2005	2006	2007	2008	var. % 2007-2008
<b>GO</b>	85	110	87	64	69	7,8
<b>PN</b>	15	23	22	20	48	140,0
<b>TS</b>	86	83	61	81	125	54,3
<b>UD</b>	103	97	85	53	114	115,1
<b>FVG</b>	<b>289</b>	<b>313</b>	<b>255</b>	<b>218</b>	<b>356</b>	<b>63,3</b>

Fonte: ns elaborazioni su dati Ergon@t

<sup>14</sup> I dati si riferiscono al 31/12 di ogni anno.

Figura 8 Andamento dello stock di lavoratori in mobilità nel settore autotrasporto/spedizionieri/logistica per tipologia di lista, FVG 2004-2008

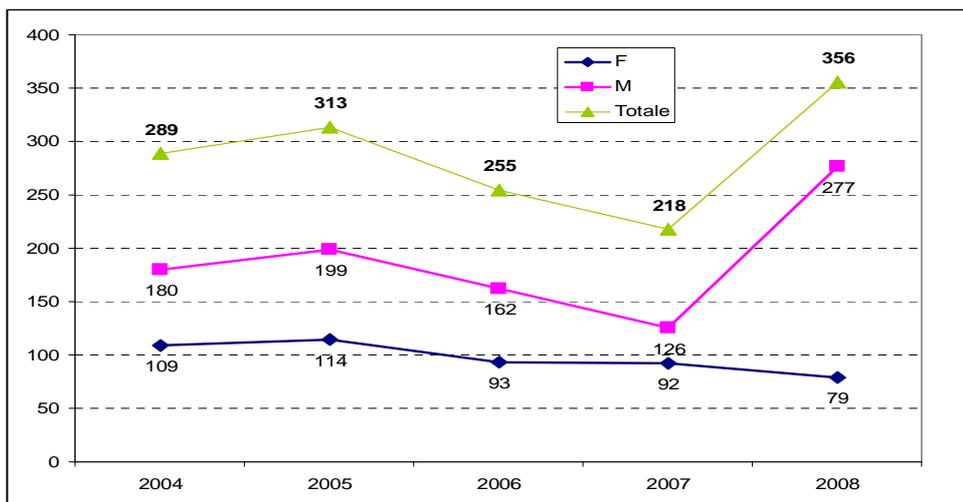


Fonte: ns elaborazioni su dati ErgonQt

In questo caso, sempre tra il 2007 e il 2008, è lo stock relativo alla L.236/93 a crescere in maniera più decisa; peraltro si tratta anche dell'insieme più numeroso (al 31/12/2008 comprendeva 269 lavoratori, ossia il 75,6% dello stock complessivo)

Infine, a livello di genere, lo stock di lavoratrici in mobilità nel 2008 risulta addirittura diminuito rispetto all'anno precedente (-14%), contro un incremento della componente costituita dai lavoratori maschi pari al 120%.

Figura 9 -Andamento dello stock di lavoratori in mobilità nel settore autotrasporto/spedizionieri/logistica per genere, FVG 2004-2008



Fonte: ns elaborazioni su dati ErgonQt

## **4 Strumenti di accompagnamento alla riqualificazione e alla ricollocazione dei lavoratori, con il concorso preminente dei Centri per l'impiego (legge 18/2005 articolo 47 lettera b)**

In questa parte del Piano vengono illustrati gli interventi posti in essere per il concreto fronteggiamento della crisi del settore dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica regionale. I progetti che l'Amministrazione regionale si propone di utilizzare a questo scopo intervengono sia nei confronti delle imprese che dei lavoratori al fine di minimizzare i danni economici e sociali, salvaguardando e valorizzando le risorse professionali coinvolte attraverso percorsi di ricollocazione occupazionale.

La strategia di fronteggiamento e reinserimento si articola su due piani:

- Il primo è relativo agli interventi nei confronti dei lavoratori coinvolti nei processi di crisi al fine di favorire la ricollocazione utilizzando la permanenza all'interno della cassa integrazione e della mobilità per costruire il reinserimento lavorativo. Si tratta di un percorso che, di volta in volta, può prevedere: attività di informazione, attività di formazione al fine di aggiornare la professionalità e renderla adeguata alle nuove opportunità che si dovessero manifestare sul mercato del lavoro, attività di incrocio domanda e offerta di lavoro, attività di accompagnamento all'inserimento lavorativo al fine di favorire il reingresso in un nuovo contesto aziendale.
- Il secondo è relativo alla ricerca di nuove opportunità di lavoro, da finalizzare al reingresso dei lavoratori, attraverso il coinvolgimento delle imprese che assumono nell'ambito del normale turn-over ovvero in conseguenza di ampliamenti produttivi o nel caso di nuovi insediamenti sul territorio.

### **4.1 Programma di ricollocazione: interventi a favore dei lavoratori espulsi dalla crisi del settore degli autotrasporti**

Questa parte del Piano di fronteggiamento della crisi del settore degli autotrasporti

descrive il Programma di ricollocazione per i lavoratori in CIGS, in mobilità o licenziati individualmente o collettivamente dalle imprese del settore che operano nel territorio regionale nei suoi due ambiti di intervento: azioni rivolte ai lavoratori e azioni rivolte alle aziende.

#### 4.1.1 Azioni rivolte ai lavoratori

I piani di fronteggiamento delle situazioni di difficoltà occupazionali, attuati finora a partire dal 2005, anno di introduzione, attraverso la Legge 18/2005, delle procedure di gestione delle crisi, hanno privilegiato la sperimentazione e la successiva messa a punto di una metodologia di integrazione fra i diversi livelli istituzionali e tecnici, con l'obiettivo di costruire modalità di intervento strutturate, evitando di ricorrere di volta in volta a soluzioni di emergenza sui casi contingenti.

Avendo pertanto già acquisito e consolidato i modelli organizzativi, questo Piano intende invece privilegiare l'efficacia degli interventi rivolti ai lavoratori, misurandosi con la costruzione di azioni di reinserimento lavorativo effettivamente adeguate ai bisogni e alle caratteristiche degli individui, cioè al loro potenziale di occupabilità. Tale concetto implica un'attenta valutazione, anche attraverso l'utilizzo di strumenti oggettivi, dei vincoli e delle risorse che una persona in cerca di occupazione ha, la somma dei quali rappresenta la sua distanza dal mercato del lavoro.

Infatti le grandi turbolenze che caratterizzano il mercato del lavoro in questo particolare periodo costringono le imprese ad operare con grande flessibilità senza però poter rinunciare a lavoratori competenti e fidelizzati ancorché obbligati ad uno stato continuo di allerta per prevenire una nuova esclusione. I servizi competenti non possono quindi limitarsi a scandagliare gli ambiti della domanda e dell'offerta, mediando l'incontro fra i due, ma devono attrezzarsi per erogare azioni mirate di sostegno alle transizioni per rendere compatibili le esigenze "all'apparenza contrastanti" delle imprese e dei cercatori di impiego.

Bisogna quindi definire prassi capaci di intervenire tempestivamente, non appena si

verifica la perdita del posto di lavoro, (perché tutte le analisi condotte sulla disoccupazione evidenziano la correlazione fra la durata della ricerca di lavoro e il rischio di trovarsi in una condizione di esclusione di lungo periodo) ma nel contempo puntuali nel rilevare il grado di occupabilità degli utenti e quindi la loro reale necessità di sostegno alla ricollocazione. La profilatura dei lavoratori introduce inoltre dei vantaggi suppletivi rispetto a quelli che ricadono direttamente sui clienti beneficiari dell'intervento: consente infatti di valutare, attraverso la predisposizione di adeguati indicatori, l'efficacia e l'efficienza delle misure adottate.

Poiché, nella recente progettazione implementativa del Masterplan dei Servizi per il lavoro, è stato realizzato un percorso di analisi e riorganizzazione dei Centri per l'impiego, durante il quale è stata messa a punto una modalità d'erogazione dei servizi agli utenti in un'ottica di forte personalizzazione, impostazione in grado di dare risposte compatibili con le richieste e non differite nel tempo. Si ritiene strategico a questo punto proseguire con la stessa centratura nei confronti dei lavoratori, capitalizzando l'esperienza fatta ed estendendola anche all'ambito, non ordinario, delle misure per il reimpiego da adottare nelle situazioni di crisi occupazionali.

Il modello di intervento quindi, oltre all'offerta di servizi personalizzati, avrà come snodo centrale l'utilizzo di una metodologia di segmentazione dell'utenza, che si incentra sulle seguenti fasi:

- profilatura degli utenti, per consentire un'analisi dettagliata delle potenzialità occupazionali;
- definizione di percorsi per il reimpiego differenziati a seconda delle singole necessità di sostegno;
- distribuzione dell'utenza nei diversi percorsi con attivazione della funzione di accompagnamento secondo le necessità;
- monitoraggio dei comportamenti dei lavoratori nei percorsi

predisposizione di indicatori di performance e valutazione degli interventi.

#### 4.1.2 Azioni rivolte alle imprese

Qualsiasi intervento per la ricollocazione dei lavoratori non può prescindere dal prendere in considerazione il mondo delle imprese, le loro esigenze e la loro richiesta di servizi. Definire il profilo occupazionale di un cercatore di impiego implica avere a disposizione una serie di informazioni chiave sulla domanda di lavoro per valutare se i due “insiemi” sono totalmente sovrapponibili e, in questo caso, l’intermediazione può andare subito a buon fine oppure se si sovrappongono solo in parte e, in questo secondo caso invece, vanno mediati fra i due clienti i possibili interventi da attivare per favorire una futura compatibilità.

Poiché la variabile occupabilità è determinata da un insieme di fattori interagenti fra loro, influenzabili e mutabili da altri fattori esterni al sistema formato da lavoratore e impresa, come la fase congiunturale o il territorio di riferimento e così via, l’obiettivo della ricollocazione è un compito complesso, che va costantemente presidiato, per tener nel dovuto conto la mutabilità della domanda di lavoro e porre in essere i correttivi adeguati.

In questo Piano pertanto si intende utilizzare strumenti che favoriscano una stretta collaborazione con le imprese per:

- definire la profilatura dei lavoratori adottando modalità compatibili con la definizione dei profili professionali utilizzati dalle aziende, attraverso la raccolta di informazioni sulle competenze tecniche richieste al candidato, sulle sue risorse personali e sociali in riferimento ad uno specifico posto di lavoro, sui contesti organizzativi;
- predisporre percorsi formativi personalizzati, per il potenziamento sia delle competenze tecniche che di quelle trasversali afferenti all’ambito delle risorse personali e sociali, come individuate nel punto precedente;
- predisporre tirocini formativi;
- mettere in trasparenza la domanda di lavoro.

## **4.2 Azioni formative finalizzate al reinserimento occupazionale (Azione 17)**

Il documento di “Pianificazione periodica delle operazioni – PPO – Annualità 2009” , finanziato dal Fondo Sociale europeo, ha individuato quattro soggetti formativi ai quali è stata affidata la responsabilità di attuare interventi formativi finalizzati al reinserimento professionale di lavoratori disoccupati , in mobilità e in CIGS su indicazione delle province e in stretto raccordo con le medesime. I quattro soggetti attuatori, ognuno dei quali competente della realizzazione delle operazioni formative su un ambito provinciale del territorio regionale (cfr. decreto n. 2597/CULTFP del 10 luglio 2009) sono stati identificati nei seguenti enti:

- a. Provincia di Trieste: Ires FVG (capofila), Enfap FVG, Opera Villaggio del fanciullo;
- b. Provincia di Gorizia: Enfap FVG (capofila), Enaip FVG;
- c. Provincia di Udine: Enaip FVG (capofila), Ial FVG, Ires FVG, CivilForm Coop. Sociale;
- d. Provincia di Pordenone: Ial FVG (capofila), Opera Sacra Famiglia.

I lavoratori disoccupati e i lavoratori in mobilità accedono alle operazioni formative attraverso i Centri per l'impiego, che segnalano il loro fabbisogno formativo al soggetto attuatore competente per territorio.

I lavoratori in cassa integrazione accedono alle operazioni formative recandosi presso il soggetto attuatore competente per territorio, vale a dire il soggetto formativo competente nel territorio provinciale dove il lavoratore risiede.

Con riferimento ai lavoratori disoccupati o in mobilità, il Cpi, dopo aver evidenziato il fabbisogno formativo del lavoratore funzionale alla sua ricollocazione lavorativa, si raccorda con il soggetto attuatore competente per territorio per la definizione dell'operazione formativa da realizzare nell'ambito delle tipologie formative previste.

Il soggetto attuatore presenta i progetti formativi per la valutazione all'Ufficio della Formazione competente in materia.

Sono previsti tempi molto ravvicinati per l'approvazione del progetto formativo che consentono, quindi, l'attivazione quasi immediata dei corsi .

E' ammissibile la realizzazione di operazioni che prevedono la presenza di lavoratori disoccupati/in mobilità e di lavoratori in cassa integrazione: in tal caso si applica la

procedura di progettazione e presentazione dell'operazione alla Regione relativa ai lavoratori disoccupati o in mobilità. Qualora la valutazione dell'operazione da parte della Regione non si concluda positivamente, la procedura va riavviata.

Possono essere attivate diverse tipologie formative a seconda dell'esigenza contingente. Sia percorsi lunghi, che portano ad una qualifica regionale o specializzazione, sia percorsi brevi di aggiornamento (anche formazione imprenditoriale di base) che percorsi individuali tramite l'attivazione di Work Experience con la possibilità di percepire un'indennità.

#### **4.3 Programma "Welfare to Work"**

Il Ministero del lavoro–Direzione degli Ammortizzatori sociali sta definendo, con il contributo di Italia Lavoro spa, una nuova tipologia di intervento, denominata Azioni di sistema Welfare to Work, che rappresenta la prosecuzione del programma PARI, acronimo di Programma di Azioni per il Re-Impiego di Lavoratori Svantaggiati, avviato nella primavera del 2005 e attualmente in fase di conclusione al 30 giugno 2009.

Il nuovo programma intende estendere le azioni di reimpiego ad un numero più significativo di lavoratori rispetto a quanto realizzato con PARI, e cioè a tutti i lavoratori percettori di ammortizzatori in deroga, ai disoccupati di lunga durata, in particolare donne, giovani e over 50 e ai lavoratori in difficoltà per effetto della globalizzazione. Pertanto il progetto, in via di perfezionamento, costituisce uno dei possibili strumenti di intervento da utilizzare per i lavoratori coinvolti nella specifica crisi oggetto di questo Piano..

Le risorse finanziarie da destinare al Friuli Venezia Giulia ammonteranno presumibilmente a 4.500.000 euro e potranno essere coinvolti nell'iniziativa circa 1.200 lavoratori in totale.

Welfare to Work mantiene il sistema di incentivi modulato sulle caratteristiche e le necessità/criticità del target di appartenenza dei lavoratori, volto ad aumentarne l'appetibilità per il sistema della domanda, stimolando al contempo la responsabilità sociale dell'impresa.

Il sistema di incentivi previsto si suddivide in contributi all'inserimento lavorativo ed in voucher formativi e le forme che essi assumeranno a livello regionale saranno definite in fase di progettazione esecutiva.

Le risorse destinate ai contributi all'inserimento potranno essere erogate al lavoratore, non percettore di altra indennità, sotto forma di sostegno al reddito o per l'avvio di impresa. Il programma prevede la corresponsione di € 450 per un numero di mensilità stabilito e comunque non superiore a dieci, con la possibilità di trasferire all'azienda la quota residua rispetto a quanto percepito nel caso di assunzione a tempo indeterminato o determinato superiore a dodici mesi.

Le risorse per la formazione potranno ammontare dai 1.000 ai 5.000 euro per ciascun lavoratore e avranno la forma di :

- voucher formativi da spendere presso Enti di Formazione riconosciuti e/o accreditati dalla Regione Friuli Venezia Giulia;
- doti formative, come contributo riconosciuto alle aziende per azioni di adattamento al lavoro a seguito dell'assunzione o a seguito del reintegro di lavoratori sospesi;
- voucher integrativi come contributo per sostenere spese accessorie (rimborso spese per viaggi, pranzi, etc..) inerenti la partecipazione a percorsi formativi, finanziati a valere su altri progetti regionali o provinciali;
- indennità di tirocinio finalizzato all'assunzione come contributo al lavoratore a fronte della sua partecipazione ad un tirocinio formativo e di orientamento in azienda o all'azienda, quale rimborso in ragione delle spese sostenute per oneri sociali e tutoraggio.

Il programma prevede inoltre dei contributi all'inserimento dei lavoratori sotto forma di bonus assunzionali dell'importo, di norma, di 5,000 euro da erogare alle aziende.

#### **4.4 Regolamento per l'attuazione da parte delle Province degli interventi previsti dai Piani di gestione delle situazioni di grave difficoltà occupazionale**

Il Regolamento vigente in materia di incentivi relativi alle situazioni di grave difficoltà

occupazionali,,di cui all'art. 48 della L.R.18/2005, costituisce un sostanziale strumento per favorire la ricollocazione dei lavoratori coinvolti nei fenomeni di crisi, perché disciplina una serie di interventi specifici, attivabili a seguito dell'approvazione da parte della Giunta Regionale dei Piani di gestione delle situazioni di grave difficoltà occupazionali,.

Gli interventi previsti , da attuarsi per il tramite delle Province, sono i seguenti:

- a) concessione di incentivi per favorire l'assunzione, con contratti a tempo indeterminato, anche parziale, di lavoratori disoccupati o a rischio di disoccupazione;
- b) concessione di incentivi per la creazione di nuove imprese da parte di lavoratori disoccupati o a rischio di disoccupazione;
- c) contributi per la frequenza da parte dei lavoratori disoccupati o a rischio di disoccupazione di corsi di riqualificazione.

Vengono inoltre disciplinate forme speciali di incentivazione per l'assunzione di quei lavoratori privi di occupazione e vicini alla maturazione dei requisiti per usufruire del trattamento pensionistico.

#### a) Incentivi per l'assunzione e la stabilizzazione di lavoratori

Si tratta di contributi a fondo perduto che possono essere richiesti dai datori di lavoro per l'assunzione a tempo indeterminato, anche a tempo parziale, di lavoratori provenienti da imprese che rientrano nei settori o nei territori ricompresi nei provvedimenti regionali di approvazione dei Piani di sostegno alle situazioni di grave difficoltà occupazionale. All'assunzione viene equiparato l'inserimento lavorativo in cooperativa.

Viene incentivata l'assunzione dei lavoratori che hanno perso il lavoro per licenziamento collettivo , licenziamento per giustificato motivo oggettivo, interruzione intervenuta in anticipo rispetto al termine o alla durata pattuiti, dimissioni per giusta causa del lavoratore.

Ulteriore requisito che i lavoratori devono possedere è l'acquisizione, precedentemente all'assunzione, dello stato di disoccupazione ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente oppure devono essere stati sospesi dal lavoro con ricorso ad ammortizzatori sociali anche concessi in deroga.

L'importo degli incentivi, previsto attualmente, varia a seconda che le assunzioni riguardino lavoratori per la cui assunzione possano o meno trovare applicazione anche le agevolazioni previste dalle leggi statali 407/1990 (Disposizioni diverse per l'attuazione della manovra di finanza pubblica 1991-1993) o L. 223/1991. In particolare il beneficio si differenzia da € 3.000 fino a € 7.500, a seconda dell'età e del genere dei lavoratori, per ciascuna assunzione a tempo indeterminato o inserimento in relazione alla quale possano trovare applicazione i benefici e le agevolazioni disciplinati dalla L. 407/1990 o dalla L. 223/1991.

Qualora non possano trovare applicazione i benefici e le agevolazioni disciplinati dalla L. 407/1990 o dalla L. 223/1991 l'importo è pari a € 6.000. Anche in questo caso è elevabile fino a € 12.000, in base all'età e al genere.

Per quanto riguarda la stabilizzazione, si tratta di contributi a fondo perduto che possono essere richiesti dai datori di lavoro per la stabilizzazione con contratti a tempo indeterminato, anche part-time, di lavoratori, precedentemente assunti con altre formule contrattuali a carattere temporaneo, quali contratti di lavoro subordinato a tempo determinato, intermittente; di inserimento o a progetto, purchè provenienti da imprese che rientrano nei settori o nei territori ricompresi nei provvedimenti regionali di approvazione dei piani di sostegno alle situazioni di grave difficoltà occupazionale.

L'ammontare degli incentivi varia da € 1.500 fino a € 8.500 a seconda del genere, dell'età o se riguarda lavoratori per la cui assunzione possano o meno trovare applicazione anche i benefici previsti dalle leggi statali 407/1990 (Disposizioni diverse per l'attuazione della manovra di finanza pubblica 1991-1993) o 223/1991, che prevedono agevolazioni per l'assunzione di lavoratori iscritti nelle liste di mobilità o disoccupati di lunga durata.

#### b) Incentivi per l'autoimprenditorialità.

Si tratta di finanziamenti a sostegno di progetti imprenditoriali avviati da soggetti in condizione di particolare svantaggio occupazionale (disoccupati o a rischio di disoccupazione), compresi i lavoratori coinvolti in situazioni di grave crisi occupazionale, per sostenere le spese di costituzione e avviamento di una nuova attività.

Possono essere finanziati l'acquisto di beni strumentali per l'esercizio di una nuova impresa e le spese per la costituzione dell'impresa stessa. Può inoltre essere finanziato l'acquisto da parte dei soggetti sopra menzionati di una partecipazione superiore al 50% del capitale sociale di un'impresa già esistente.

L'ammontare dell'attuale finanziamento è determinato nella misura del 50% delle spese ammissibili fino a un massimo di € 15.000. Tale ammontare massimo è elevato a € 30.000 nel caso in cui la nuova impresa sia costituita da due o più lavoratori disoccupati o a rischio di disoccupazione, che devono detenere la partecipazione prevalente nella nuova impresa.

#### c) Incentivi per la partecipazione a corsi di formazione:

Ai soggetti che non fruiscono di benefici economici derivanti dagli ammortizzatori sociali, viene corrisposta una somma pari a 4 euro per ciascuna ora effettiva di partecipazione ai corsi, fino ad un massimo di 4.000 euro. Ai soggetti che invece fruiscono di detti benefici viene corrisposta una somma pari a 2 euro per ciascuna ora effettiva di partecipazione ai corsi, fino ad un massimo di 2.000 euro.

#### d) Incentivi speciali per favorire la maturazione del diritto al trattamento pensionistico

Si tratta di contributi a fondo perduto che possono essere richiesti dai datori di lavoro per l'assunzione, a tempo indeterminato o determinato, anche part-time, di lavoratori ai quali manchino meno di 5 anni per il raggiungimento dei livelli minimi di pensione.

Vengono incentivate:

- le assunzioni con contratto di lavoro a tempo indeterminato di lavoratori a cui manchino meno di 5 anni alla pensione e che non percepiscano benefici derivanti dagli ammortizzatori sociali.

- le assunzioni a tempo determinato di lavoratori a cui manchino meno di 3 anni alla pensione, purché l'assunzione abbia la durata di almeno un anno e corrisponda ad almeno la metà del periodo mancante alla pensione.

L'importo è pari a € 3.500 per ogni anno di lavoro garantito al lavoratore assunto per la maturazione del trattamento pensionistico.

#### **4.5 Ammortizzatori in deroga**

L'articolo 2, comma 36 della Legge 203/2008 (legge finanziaria 2009) e l'articolo 19, comma 9, del Decreto Legge 185/2008, convertito con la Legge 2/2009 hanno previsto l'assegnazione alle Regioni di risorse finanziarie per la concessione e l'erogazione di ammortizzatori sociali in deroga, previa definizione di specifiche intese stipulate in sede istituzionale territoriale recepite in appositi accordi governativi

Tale provvedimento costituisce in generale uno strumento della complessiva azione anticrisi e può inoltre rappresentare, in particolare, uno specifico intervento di sostegno per le aziende comprese nel settore chimico.

Gli ammortizzatori in deroga possono attecchire al trattamento di mobilità in deroga per i lavoratori licenziati dal 1 gennaio 2009 privi di sostegno al reddito.

Consentono inoltre l'utilizzo della cassa integrazione in deroga per quei datori di lavoro esclusi dall'accesso agli strumenti a regime di integrazione salariale e, in via eccezionale, per quelle imprese che pur avendone accesso, non possano ricorrervi nel caso specifico.

#### **4.6 Anticipo del trattamento di CIGO e di CIGS**

Ulteriori strumenti di sostegno ai lavoratori sono rappresentati dalla possibilità di:

- accedere all'anticipazione del trattamento di CIGS da parte di istituti bancari convenzionati con il Mediocredito FVG, con l'assistenza del Fondo regionale di garanzia per l'accesso al credito da parte di lavoratori precari (art.64 L.R.18/2005)
- accedere all'anticipazione del trattamento di CIGO a tasso zero e senza oneri aggiuntivi nei casi in cui il datore di lavoro non sia in grado di anticipare quanto dovuto dall'INPS. A tale scopo le Banche di Credito Cooperativo hanno messo a disposizione 10 milioni di euro.

#### **4.7 Ulteriori strumenti**

Durante l'implementazione del Piano, potranno essere utilizzati ulteriori strumenti, non elencati nel presente documento, messi a disposizione dalla normativa nazionale e/o regionale aventi la finalità di favorire la ricollocazione dei lavoratori espulsi dalle aziende in crisi.

## **5 I soggetti che partecipano alla realizzazione del Piano**

La buona riuscita dell'intervento presuppone il coinvolgimento dei soggetti istituzionali, delle forze sociali, degli operatori e dei tecnici che agiscono sul mercato del lavoro. Tali contributi saranno effettuati all'interno di una rete di azioni che si declinano a livello politico, gestionale, tecnico ed operativo. A livello politico per quanto attiene alle scelte di fondo e all'indirizzo della gestione della crisi. A livello gestionale per quanto riguarda la definizione del Piano ed il legame funzionale tra gli organi politici e quelli tecnico/operativi del medesimo soggetto. A livello tecnico per quanto concerne l'adattamento al caso in esame delle metodologie e degli strumenti da utilizzare ed il trasferimento di conoscenze/competenze dagli esperti agli operatori. A livello operativo in quanto gli operatori sono chiamati a "prendere in carico" i lavoratori coinvolti nel progetto, accompagnandoli nella loro ricollocazione.

### **La Regione Friuli Venezia Giulia**

Interviene nella realizzazione dell'intervento approvando il Piano stesso e mettendo a disposizione delle Province le risorse finanziarie per gli incentivi da erogare.

Tramite la Direzione centrale lavoro, università e ricerca provvede inoltre alla realizzazione degli esami congiunti ed alla stesura dei verbali di accordo tra le parti per le aziende che hanno necessità di utilizzare gli strumenti della Cassa integrazione e alla gestione,, in collaborazione con l'INPS e con la Direzione centrale istruzione, formazione e cultura, degli ammortizzatori sociali in deroga.

### **L'Agenzia regionale del lavoro**

Ente funzionale della Regione Friuli Venezia Giulia, secondo le disposizioni della legge regionale 18/2005, coordina le attività di implementazione del Piano, realizzate in particolare dalle Province e dai Centri per l'impiego, e assiste, fornendo il necessario supporto tecnico, le Province nel campo delle politiche attive del lavoro, nella fase attuativa del Piano (art. 47).

Ha partecipato allo sviluppo dell'analisi economica della situazione di grave difficoltà occupazionale del presente Piano e potrà essere coinvolta - come anche indicato nel Decreto regionale di attestazione della crisi - nella realizzazione delle attività rivolte ai lavoratori. Predisponde e realizza l'attività di monitoraggio degli interventi previsti dal Piano e l'attività di valutazione degli stessi, al fine di perseguire il raggiungimento degli obiettivi previsti.

### **Le Province**

Rivestono un ruolo fondamentale nell'implementazione delle politiche del lavoro, soprattutto alla luce della sempre maggiore flessibilità e delle crescenti difficoltà occupazionali.. Le Amministrazioni

provinciali agiranno a più livelli diffondendo le informazioni sullo stato del settore e sulle azioni intraprese, coordinandosi con le istituzioni, con i soggetti presenti sul territorio, con le categorie sindacali ed imprenditoriali interessate e con tutti i soggetti che interverranno a vario titolo nel progetto. Cureranno inoltre la promozione e l'erogazione degli incentivi previsti dall'articolo 48 della legge regionale 18/2005. A tale proposito la Regione ha finanziato con il Fondo Sociale Europeo un'azione di rafforzamento delle strutture centrali provinciali, al fine di potenziare l'erogazione dei servizi forniti alle imprese.

Provvederanno infine ad assicurare il coordinamento tra il Piano regionale dell'autotrasporto/spedizionieri/logistica e i Piani provinciali di gestione delle situazioni di grave difficoltà occupazionale approvati dalla Giunta Regionale e attualmente in corso di validità.

### **I Centri per l'impiego**

Sono i soggetti che, in base alla normativa nazionale e regionale vigente, sono preposti all'accompagnamento al lavoro mediante attività di analisi del profilo professionale e di incrocio domanda/offerta. Essi svolgono attività di supporto informativo al lavoratore, indicando le opportunità di lavoro più idonee al profilo professionale di ciascuno e sostenendolo nella scelta del percorso formativo più adeguato e soprattutto conforme alle esigenze del mercato del lavoro. Informano il lavoratore sulla tipologia degli incentivi ad esso riservati e dei benefici derivanti dall'assunzione o stabilizzazione dei soggetti coinvolti dalla crisi del settore. Gli operatori dei Centri per l'impiego saranno chiamati alla "presa in carico" dei lavoratori aderenti al progetto, attuando percorsi personalizzati.

Dato l'impegno consistente richiesto da questo intervento e da interventi analoghi su altri settori di crisi, sia in ordine di tempi, ma soprattutto in ordine all'efficienza e alla razionalizzazione delle attività, la Regione sostiene le Province attraverso finanziamenti specifici del FSE, per potenziare i Centri per l'Impiego, con l'assunzione di un nucleo di operatori che, in linea con la filosofia del Masterplan regionale, si rivolgeranno ad attività di accompagnamento finalizzate ad accordare le esigenze delle imprese con le competenze e le caratteristiche dei lavoratori in cerca di occupazione.

Oltre alla precedente azione di sostegno generalizzata, gli operatori dei Cpi, dedicati nello specifico a supportare nelle azioni di reimpiego i lavoratori provenienti da aziende in situazioni di crisi, potranno essere affiancati da una task-force di esperti che collaboreranno al successo dell'iniziativa, nonché alla eventuale sperimentazione di nuove metodologie e tecniche.

### **Altri soggetti**

Nel percorso di implementazione del Piano, oltre ai soggetti Istituzionali, ai quali la Legge Regionale 18/2005 affida l'attuazione degli interventi previsti, potranno essere invitati alla collaborazione per la

realizzazione di specifiche azioni di propria competenza ulteriori soggetti quali le: Organizzazioni sindacali, le Organizzazioni datoriali, gli Enti di formazione, Italia Lavoro, gli Enti locali.

## **6 Il coordinamento e monitoraggio del piano**

Le attività di coordinamento del progetto poste in essere presso l'Agenzia regionale del lavoro prevedono la realizzazione di incontri periodici con:

1. le Amministrazioni provinciali al fine di fare il punto sullo stato di realizzazione del progetto;
2. i Centri per l'impiego ed i soggetti privati che attuano concretamente gli interventi al fine di valutare lo stato di avanzamento del progetto e le difficoltà che si sono incontrate nel corso della sua realizzazione;
3. le imprese coinvolte nei processi di crisi al fine di valutare lo stato di avanzamento delle azioni di ricollocazione;
4. le associazioni sindacali e datoriali al fine di raccogliere valutazioni e proposte utili a favorire lo stato di avanzamento del progetto e la ricollocazione dei lavoratori;
5. le istituzioni locali (Amministrazioni comunali, Consorzi industriali) al fine di valutare l'impatto a livello locale del progetto.

## **7 Durata del piano**

La durata del piano è prevista in 24 mesi dal momento della sua approvazione da parte della Giunta Regionale. Eventuali proroghe sono possibili sulla base di adeguate motivazioni circa il perdurare delle criticità che avevano dato origine al piano.

## **APPENDICE 1: CLASSIFICAZIONE ATECO 2002**

### **I TRASPORTI, MAGAZZINAGGIO E COMUNICAZIONI**

#### **60 TRASPORTI TERRESTRI; TRASPORTI MEDIANTE CONDOTTE**

##### **60.24 Trasporto di merci su strada**

#### **61 TRASPORTI MARITTIMI E PER VIE D'ACQUA**

##### **61.1 TRASPORTI MARITTIMI E COSTIERI**

###### **61.10 Trasporti marittimi e costieri**

##### **61.2 TRASPORTI PER VIE D'ACQUA INTERNE (COMPRESI I TRASPORTI LAGUNARI)**

###### **61.20 Trasporti per vie d'acqua interne (compresi i trasporti lagunari)**

#### **63 ATTIVITÀ DI SUPPORTO ED AUSILIARIE DEI TRASPORTI; ATTIVITÀ DELLE AGENZIE DI VIAGGIO**

##### **63.1 MOVIMENTAZIONE MERCI E MAGAZZINAGGIO**

###### **63.11 Movimentazione merci**

63.11.1 Movimento merci relativo a trasporti aerei

63.11.2 Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali

63.11.3 Movimento merci relativo a trasporti ferroviari

63.11.4 Movimento merci relativo ad altri trasporti terrestri

###### **63.12 Magazzinaggio e custodia**

63.12.1 Magazzini di custodia e deposito per conto terzi

63.12.2 Magazzini frigoriferi per conto terzi

##### **63.2 ALTRE ATTIVITÀ CONNESSE AI TRASPORTI**

###### **63.21 Altre attività connesse ai trasporti terrestri**

63.21.1 Gestione di infrastrutture ferroviarie

63.21.2 Gestione di strade, ponti, gallerie

63.21.3 Gestione di stazioni di autobus

63.21.4 Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)

63.21.5 Gestione di parcheggi e autorimesse

63.21.6 Altre attività connesse ai trasporti terrestri nca

###### **63.22 Altre attività connesse ai trasporti per via d'acqua**

63.22.0 Altre attività connesse ai trasporti per via d'acqua

##### **63.4 ATTIVITÀ DELLE ALTRE AGENZIE DI TRASPORTO**

###### **63.40 Attività delle altre agenzie di trasporto**

63.40.1 Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali

63.40.2 Intermediari dei trasporti

## APPENDICE 2: ELENCO DEI CODICI ISTAT ESCLUSI DALL'INTERVENTO

01	"Agricoltura, caccia e relativi servizi" (tutta la divisione)
02	"Silvicoltura e utilizzazione di aree forestali e servizi connessi" (tutta la divisione)
05	"Pesca, piscicoltura e servizi connessi" (tutta la divisione)
10	Estrazione di carbon fossile, lignite e torba" (tutta la divisione)
13	"Estrazione di minerali metalliferi" (tutta la divisione)
15.11.0	"Produzione di carne, non di volatili e di prodotti per la macellazione" (tutta la categoria)
15.12.0	"Produzione di carne di volatili, conigli e di prodotti della macellazione" (tutta la categoria)
15.13	"Lavorazione e conservazione di carne e di prodotti a base di carne" (tutta la classe)
15.20	"Lavorazione e conservazione del pesce e di prodotti a base di pesce" (tutta la classe)
15.3	"Lavorazione e conservazione di frutta e ortaggi" (tutto il gruppo)
15.4	"Produzione di oli e grassi vegetali e animali" (tutto il gruppo)
15.51	"Industria lattiero-casearia, trattamento igienico, conservazione del latte" (tutta la classe)
15.61.1	"Molitura del frumento" (tutta la categoria)
15.61.2	"Molitura di altri cereali" (tutta la categoria)
15.61.3	"Lavorazione del risone" (tutta la categoria)
15.61.4	"Altre lavorazioni di semi e granaglie" (tutta la categoria)
15.62	"Produzione di prodotti amidacei" (tutta la classe)
15.7	"Produzione di prodotti per l'alimentazione degli animali" (tutto il gruppo)
15.83	"Produzione di zucchero" (tutta la classe)
15.87	"Produzione di condimenti e spezie" (tutta la classe)
15.89	"Produzione di altri prodotti alimentari" (tutta la classe)
15.92	"Produzione di alcol etilico di fermentazione" (tutta la classe)
15.93	"Produzione di vini di uva (da uve non di produzione propria)" (tutta la classe)
15.94	"Produzione di sidro e di altri vini a base di frutta" (tutta la classe)
15.95	"Produzione di altre bevande fermentate non distillate" (tutta la classe)
15.97	"Produzione di malto" (tutta la classe)
16	"Industria del tabacco" (tutta la divisione)
24.7	"Fabbricazioni fibre sintetiche e artificiali" (tutto il gruppo)
27.10	"Siderurgia" (tutta la classe)
27.22	"Fabbricazione di tubi di acciaio" (tutta la classe)

34	"Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi " (tutta la divisione)
35.11.1	"Cantieri navali per costruzioni metalliche" (tutta la categoria)
35.11.3	"Cantieri di riparazioni navali" (tutta la categoria)
60	"Trasporti terrestri; trasporti mediante condotte" (tutta la divisione)
61	"Trasporti marittimi e per vie d'acqua" (tutta la divisione)
62	"Trasporti aerei" (tutta la divisione)
63.1	"Movimentazione merci e magazzinaggio" (tutto il gruppo)
63.2	"Altre attività connesse ai trasporti" (tutto il gruppo)
63.4	"Attività delle altre agenzie di trasporto" (tutto il gruppo)

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE