

# CRISI, A RISCHIO UN MILIONE DI POSTI

**A**llarme occupazionale. A lanciarlo è il Centro Studi di **Confindustria** che ieri ha elaborato alcune previsioni di breve termine sugli effetti della crisi. Numeri alla mano, la stima indica che, nei due anni tra il primo trimestre del 2008 e il primo del 2010, la recessione causerà la perdita di circa un milione di unità di lavoro (tra posti di lavoro e cassa integrazione). La rilevazione sottolinea che il tasso di disoccupazione arriverà quest'anno all'8,6% e nel 2010 al 9,3%, un livello che non veniva più toccato dall'ormai lontano 2000. A ben guardare però il CsC precisa che la perdita di unità di lavoro prevista rimane inferiore a quella registrata nel biennio '92-'93 quando si raggiunse un "buco" di 1,2 milioni, "nonostante la più intensa caduta dell'attività nell'attuale crisi". Si tratta quindi, in ogni caso, di una delle situazioni degli ultimi 15 anni. Il deterioramento del mercato del lavoro si accentuerà nel secondo trimestre del 2009 (-1,1% congiunturale) ma rallenterà progressivamente nei mesi successivi. Il 2009 si chiuderà così con una contrazione dell'occupazione del 2,7% che si limiterà poi al -0,6% previsto per il 2010. Malgrado i numeri



*Confindustria stima un tasso di disoccupazione per quest'anno all'8,6% e nel 2010 al 9,3%, un livello che non veniva più toccato dal 2000. La perdita di unità di lavoro prevista rimane inferiore a quella registrata nel biennio '92-'93 quando si raggiunse un "buco" di 1,2 milioni*

negativi, il Centro studi parla di "relativa tenuta del mercato del lavoro" di fronte ad un calo del pil che sfiora il 5%. Una tenuta spiegabile, secondo gli esperti del Csc, anche con il ritardo con cui il mercato del lavoro ri-

sponde alle fluttuazioni del ciclo". "In attesa di capire se la contrazione dell'attività è duratura, - spiega ancora Confindustria - le imprese inizialmente ricorrono a strumenti di contenimento temporaneo dell'utilizzo del lavoro

(come la riduzione dell'orario). I germogli di ripresa evidenti negli ultimi mesi potrebbero così limitare la diminuzione occupazionale e scongiurare la nuova spirale recessiva temuta da molti legata alla riduzione dei con-

sumi per la perdita di posti di lavoro". "Se invece, soprattutto nell'industria, dovesse partire una profonda ristrutturazione nei settori più colpiti le cifre (il CsC stima una flessione di 257 mila unità nel 2009), potrebbero sottovalutare l'entità del fenomeno". Per Emma **Marcegaglia** "alcuni segnali di miglioramento non vogliono dire che l'emergenza sia finita. Se non cambiamo, se non facciamo cose concrete, ci metteremo almeno 5 anni a tornare ai livelli pre-crisi". La stessa Confindustria nei giorni scorsi ha avuto modo di esprimere al ministro del Welfare, **Maurizio Sacconi**, la necessità di avviare una riflessione, che non ha preso ancora la veste dei propositi di riforma, che parta proprio dagli spunti forniti dal recente Libro Bianco sul welfare. Dagli industriali è arrivata quindi la piena disponibilità a conoscere ed eventualmente condividere gli obiettivi del Governo in tema di protezioni sociali dei lavoratori. Dal direttivo di Via dell'Astronomia, comunque, è giunta anche una sorta di indicazione rispetto agli interventi da mettere in cantiere perché si privilegi l'aggancio della ripresa economica e non solo l'ammodernamento del sistema di protezioni sociali.

**Giuseppe Gagliano**

## Energia, la via gas naturale

**N**el settore dei trasporti una delle possibili strade per uscire dalla crisi potrebbe essere quella che passa per il gas naturale (Gn). Dopo essersi imposto come combustibile sostitutivo nelle caldaie domestiche di quasi tutt'Italia, e poi, su scala ben più grande, nella generazione termoelettrica, adesso si accinge a ricoprire quote significative anche nella trazione, ponendosi come alternativa ai carburanti. È quanto emerso nel workshop organizzato da Ngv (Consorzio italiano del gas naturale per i trasporti) nel quale è stato illustrato lo studio di Nomisma Energia in materia. Nell'ultimo quinquennio l'incremento delle vetture è stato impressionante, attestandosi a mezzo milione il parco circolante attuale, con una previsione di crescita di 100 mila unità per il 2009. Alla Fiat gli ordini sono cresciuti del 300%. Un successo frutto della lunga tradizione che nel comparto l'Italia ha saputo sviluppare, allo sconsiderato aumento del prezzo dei carburanti, della crisi economica ai correlati eco-incentivi sull'auto: le parole d'ordine sono risparmiare e inquinare meno. Non solo, ma nel convegno si sono preannunciate novità molto interessanti come l'abbinamento diesel-metano e, in futuro una nuova miscela idrogeno-metano, considerata la buona compatibilità dei due elementi. Certamente va migliorata la normativa andando a classificare il metano come carburante, e quindi assoggettandolo alla relativa disciplina; il ministero - sostiene l'ing. Dialuce, direttore generale dell'infrastrutture - dovrebbe emanare apposito decreto entro l'estate. Il vero problema resta lo sviluppo della rete di distributori. Attualmente essa è insufficiente e assai mal distribuita, risultando concentrata nell'area adriatica del centro-nord, poco in autostrada e quasi per niente nel Sud. Le stazioni di rifornimento sono poco meno di 700 e dovrebbero salire a 850 nel 2011, 1.000 nel 2013. Si tratta di un progetto ambizioso visto che viaggiamo sulle 75 pompe annue, che si dovrebbe trattare in buona misura di nuove stazioni, perché molte di quelle già esistenti hanno delle indisponibilità di spazio non superabili, ed anche perché gli impianti - tutti - sono vincolati agli stretti e tassativi standard di sicurezza. Le sofferenze della rete sono un male storico che affligge il settore da anni e che a suo tempo era presente nel gpl: è indicativo osservare come in quest'ultimo caso le deficienze in autostrada e nel sud siano ancora persistenti. Oggi però abbiamo un vero elemento nuovo, cioè l'aumento degli ordinativi, che potrebbe sostenere l'incremento e l'ammodernamento della rete, la quale diverrebbe propulsiva del fenomeno metano: s'andrebbe cioè ad innescare un processo virtuoso che aprirebbe scenari molto importanti, come la trasformazione del parco vetture italiano verso il traguardo ultimo di un'automobile non inquinante.

**Pierpaolo Signorelli**

Fondazione  
Marco Biagi

Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia



**ADAPT**

Filo diretto  
con il Centro Marco Biagi/86

## Occupazione e giovani in Francia

Il Governo francese, con il Rapporto di informazione n. 1548 dello scorso mese di marzo su Les écoles de la deuxième chance et de l'accès à l'emploi, sulla transizione tra scuola e mercato del lavoro, analizza l'accesso al mondo del lavoro dei giovani francesi confrontandolo con la situazione europea. I dati statistici (fonte Eurostat) riferiti ai giovani tra i 15 ed i 24 anni mettono in evidenza che oltre 120.000 giovani, ogni anno, terminano il loro percorso scolastico senza conseguire una qualifica riconosciuta. Il quadro è poco confortante, infatti l'accesso dei giovani francesi al lavoro si colloca al di sotto della media europea: 31,5% rispetto a 37,2%. Parallelamente, la disoccupazione giovanile è al 19,4%, mentre il dato medio europeo è pari al 15,4%

(il dato italiano è quasi un punto percentuale superiore al francese: 20,3%). I fattori maggiormente penalizzanti, che allontanano i giovani da una prospettiva di inserimento, sono: l'assenza di qualifica all'uscita dal sistema scolastico e una formazione scolastica generalista, priva di specifiche competenze spendibili in ambito lavorativo. La gran parte dei giovani che mostra difficoltà nell'inserimento professionale si caratterizza per uno scarso bagaglio accademico e socio-culturale. Il dato sorprendente, tuttavia, riguarda la percentuale, alquanto elevata (40%), di giovani che hanno un diploma di scuola superiore o una laurea e appartengono a contesti socio-economici privilegiati.

L'analisi territoriale - effettuata dall'Osservatorio Nazionale zone urbane sensibili - fotografa la situazione dei giovani in situazioni svantaggiate, riconducibili anche alla famiglia immigrata di provenienza. Nelle zone urbane sensibili oltre il 33% della popolazione giovanile risulta priva di occupazione. Nonostante i dati negativi, a livello politico si registra un forte impulso nella volontà di lotta alla discriminazione. In particolare, per far fronte al fenomeno, sono in discussione diverse proposte di riforma della pubblica istruzione, concernenti la priorità all'alternanza scuola-lavoro, il tutoraggio, lo sviluppo ed organizzazione delle scuole c.d. di seconda opportunità. Il Rapporto si pone l'obiettivo di individuare i punti concreti di intervento che dovranno essere attuati. Sarà compito del legislatore rinforzare i mezzi di lotta alle discriminazioni, inserendo nuovi criteri di individuazione e nuove formule sanzionatorie. Occorre poi organizzare la formazione giovanile mediante un sistema più aperto e diversificato, che non sia eccessivamente selettivo. In funzione di tale obiettivo si prospet-

ta l'istituzione di una specifica Authority responsabile degli studenti nella transizione al lavoro, rendendo operativo un servizio pubblico coordinato da rappresentanti non solo del mondo dell'istruzione, ma anche delle politiche per l'impiego e del mondo professionale, per favorire il contatto dei giovani con le imprese a partire dalle prime fasi del percorso formativo. Il punto fondamentale è mobilitare datori di lavoro, imprese e amministrazioni verso una politica giovanile per innalzare al 3% il tasso di accoglienza dei giovani in alternanza scuola-lavoro, con benefici e incentivi, destinati soprattutto alle piccole imprese, per l'assunzione dei giovani mediante contratti di apprendistato, specificatamente incentivati sul piano fiscale se l'assunzione riguarda giovani lavoratori residenti nelle comunità urbane disagiate.

**Andrea Federici**

### Approfondimenti

Il Rapporto integrale su Les écoles de la deuxième chance et de l'accès à l'emploi può essere letto in Bollettino Adapt, 2009, n. 17, [www.bollettinoadapt.it](http://www.bollettinoadapt.it).