

ALLEGATO B



PIANO FORMATIVO cod_____ ¹

Linea 1

SVILUPPO TERRITORIALE

TITOLO **Trasporto in "Forma"**
REGIONE Sicilia

Di seguito si fornisce uno schema con le indicazioni di massima dei principali contenuti e caratteristiche cui le Parti Sociali possono attenersi nella predisposizione del Piano Formativo.

Il Piano Formativo sarà allegato al/i Progetto/i di Formazione presentati nell'ambito dello stesso Piano

CARATTERISTICHE DEL SUB PIANO FORMATIVO

Ambito di riferimento e tipologia dell'intervento formativo	Le tipologie di interventi potranno avere carattere: x Aziendale; Interaziendale; x Territoriale; x Distrettuale; x Individuale x Filiera x inersettoriale
Settore/i produttivo/i	Sono considerati coerenti con il Presente Piano i progetti formativi destinati ai lavoratori di imprese che afferiscono al settore trasporto Merci/logistica
Territorio/i	Sicilia
Priorità Orientamenti Obiettivi specifici	Il presente piano formativo, in linea con le finalità dell'invito 1/2011 e del Piano formativo regionale, intende perseguire n le seguenti finalità generali: a) Sostenere e diffondere la cultura della formazione continua, particolarmente nelle aziende piccole e micro-imprese costituenti il vero tessuto economico della regione Sicilia; b) Rafforzare il sistema delle competenze e la competitività delle imprese in funzione dello sviluppo del settore

¹ Da compilarsi a cura di FONDARTIGIANATO

ALLEGATO B

	<p>trasporto merci/logistica anche alla luce delle azioni poste in essere in relazione agli andamenti congiunturali negativi del mercato;</p> <p>c) Offrire opportunità formative in ambito lavorativo, che favoriscano la valorizzazione del capitale umano, con priorità rivolta alla formazione professionalizzante;</p> <p>d) Realizzare modelli di riferimento condivisi di approccio metodologico, strumentale e di contenuti, per la diffusione di buone prassi in grado di favorire l'ampliamento dei beneficiari e degli utenti coinvolti nella formazione;</p> <p>e) Sperimentare e rendere disponibile un modello di riconoscimento e dichiarazione delle competenze acquisite durante l'esperienza formativa, coerente con le linee guida per favorire la predisposizione e realizzazione di interventi di formazione continua che, adottando declinazioni comuni e condivise, consentano di garantire ad imprese e lavoratori la trasferibilità delle competenze acquisite.</p> <p>Nel quadro degli indirizzi generali condivisi le parti sociali condividono la necessità di raggiungere un adeguato sistema della formazione, in grado di realizzare progetti formativi che rispondono a logiche di interventi sia di carattere preventivo sia di carattere curativo. Entrambe le priorità sono tra esse correlate ed integrate tra loro in quanto, se pur basate su logiche diverse, rappresentano fasi cicliche o periodiche presenti nel settore trasporto.</p> <p>Carattere preventivo è attribuito a tutte quelle interventi diretti alla crescita della formazione continua formale ed informale finalizzati a migliorare la tenuta e la competitività delle imprese del settore sul mercato, identificate nella loro specificità e condizione oggettiva, sostenerle nell'affrontare le sfide sui nuovi mercati con politiche attive indirizzate. Il soddisfacimento delle esigenze di formazione professionale dei lavoratori occupati risulta perciò prioritaria per:</p> <ul style="list-style-type: none">- Anticipare i bisogni di formazione con particolare riferimento a nuove aree di competenze e a nuovi profili;- Aggiornare e migliorare le competenze professionali dei lavoratori rispetto alle opportunità di mercato, modificazioni ed innovazioni tecnologiche di prodotto e di processo, evoluzione delle professionalità e degli assetti normativi di riferimento- Adeguare la qualificazione professionale dei lavoratori in particolare su trattamento, lavorazione legno, impiego di nuove tecnologie, strumenti e nuovi materiali. <p>Carattere curativo hanno invece tutti quegli interventi rivolti al superamento di situazioni di crisi, alla diversificazione delle competenze professionali dei lavoratori, al mantenimento dei livelli occupazionali. Pertanto i progetti dovranno favorire interventi che:</p> <ul style="list-style-type: none">- Rispondano a fabbisogni formativi specifici;- Riqualifichino i lavoratori creando le condizioni per impieghi diversi nell'ambito del settore;- Favoriscano nuove qualificazioni professionali anche con l'integrazione tra percorsi di formazione tradizionale ed apprendimento sul lavoro.
--	---

ALLEGATO B

Finalità	X Competitività di Sistema X Sviluppo Locale X Competitività di impresa X Qualità prodotto/processo X Innovazioni
Validità e durata Piano	a valere sull'insieme delle scadenze dell'Invito: 1° /2011 .
Eventuale Interazione/Integrazione con altri interventi di formazione ed altre fonti di finanziamento	ACCORDI DI PROGRAMMA E/O PROGRAMMAZIONE INTEGRATA TRA PARTI SOCIALI E ISTITUZIONI OVVERO SOGGETTI PUBBLICI E/O PRIVATI REGIONALI E/O PROVINCIALI: (Descrivere brevemente le caratteristiche della integrazione degli interventi)
Risorse necessarie per gli interventi previsti	nessuna

Descrizione contesto e sua evoluzione

ALLEGATO B

Premessa (IPSOS EXPLORER srl)

Il settore dell'autotrasporto di merci rappresenta un riferimento fondamentale nell'ambito delle attività economiche per la sua caratteristica trasversalità., cioè per il fatto di costituire una fase praticamente indispensabile a monte e a valle del processo produttivo che rappresenta nella ns. regione pur sempre quasi il 15% del Pil. .

Indubbiamente sono in atto delle trasformazioni importanti sia dal lato della domanda che dall'offerta del trasporto tali, la cui evoluzione necessita sia di un adeguato e costante monitoraggio di tale comparto sia un miglioramento delle condizioni di trasporto

Il Processo di pianificazione (1)

La Regione siciliana ha recentemente identificato un processo di pianificazione che ha preso il via con la redazione del "Piano Regionale dei trasporti" che costituisce lo strumento programmatico regionale finalizzato ad avviare le politiche di intervento nel settore, oggetto del presente sub piano formativo, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana volta a perseguire obiettivi di efficienza ed efficacia sia di compatibilità ambientale sia di sicurezza nel sistema dei trasporti.

Il piano regionale dei trasporti e della logistica nella sua interezza è pertanto costituito da un piano Direttore e dai piani attuativi relativi al trasporto stradale, ferroviario, marittimo e **trasporto merci/logistica** conferendo al PRTL la configurazione di piano di sistema dei trasporti e della mobilità in Sicilia.

Sociale
Economico
Produttivo

Le linee guida che hanno determinato la predisposizione di tale Piano dei trasporti e della logistica sono state elaborate in relazione agli obiettivi ed alle strategie all'interno di un piano generale più ampio i cui obiettivi prefissati sono:

- servire la domanda di trasporto a livelli più adeguati;
- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi ed alla realizzazione di infrastrutture di trasporto delle merci;
- colmare i differenziali fra diverse aree geografiche territoriali dove è auspicata una maggiore crescita economica;
- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza;
- creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multi modale al fine di spostare ancora di più sul mediterraneo e in Sicilia l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere
- crescita professionale: la complessità del sistema dei trasporti e le grandi trasformazioni in atto, esigono una sempre maggiore disponibilità di professionalità adeguate ad un'opera di aggiornamento continuo a tutti i livelli. Appare quindi urgente l'approntamento di stabili strumenti di formazione aggiornamento e riqualificazione professionale.

Sulla filiera complessiva ed articolata dei trasporti sia per la sua composizione che privilegia una dimensione artigiana e/o di PM i dati si sono focalizzati sul segmento del trasporto con la consapevolezza che molteplici aspetti di questa attività sono trasversali e complementari alla attività di produzione.

(1) Fonte: Regione Siciliana

ALLEGATO B

La costante crescita della domanda di trasporto merci secondo il Libro bianco della Commissione europea, può essere spiegata sostanzialmente dall'evoluzione dell'economia europea e dei sistemi di produzione. Nel corso degli ultimi venti anni, infatti si è passati da un'economia di stock ad un'economia di flusso. Tale fenomeno è stato accentuato dalla delocalizzazione delle imprese, per ridurre i costi di produzione, hanno spostato rilevanti fasi del processo di produzione lontano dal luogo di assemblaggio finale o di consumo.

L'eliminazione delle frontiere all'interno dell'Unione europea ha contribuito allo sviluppo di un sistema di produzione "just-in-time". riguardo al trasporto merci, l'assenza di scorte nei magazzini, la produzione al servizio della domanda dei beni ha favorito la frammentazione dei flussi fisici, la terziarizzazione dei servizi logistici, la maggiore richiesta di qualità velocità e flessibilità del servizio. hanno comportato che la domanda della merce si sia rivolta principalmente al trasporto su gomma. Per una valutazione complessiva del mercato di riferimento, si riporta uno stralcio del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli anni 2006-2007. Relativamente al trasporto delle merci: nel 2006 il traffico complessivo interno - stimabile in poco più di 242 miliardi di tonnellate-km - mostra un incremento dell'1,2% rispetto all'anno precedente; l'osservazione delle serie di dati conferma l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, che nel 2006 assorbe il 65,0% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportata. Nell'ambito del trasporto merci è evidente la prevalenza del trasporto su strada. Nel 2006 a fronte di un 65,0% del totale delle tonnellate di merce trasportata su strada abbiamo il 19,3% trasportate via acqua, un 15,3% per impianti fissi (oleodotto e ferrovia) e solo 0,4% per via aerea. Ciò a conferma del fatto che la maggiore flessibilità del trasporto su strada e la qualità rappresentata dal "porta a porta".

La Commissione delle Comunità Europee, con propria Comunicazione del 14.05.2003, intitolata *Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero di vittime della stradanel'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa*, afferma che:

- la sicurezza stradale riguarda direttamente la totalità del territorio dell'Unione europea e dei suoi abitanti: nell'Europa dei Quindici, 375 milioni di utenti della strada, di cui 200 milioni sono detentori di patente di guida, utilizzano 200 milioni di veicoli su 4 milioni di chilometri di strade;
- la crescente mobilità si paga cara poiché, ogni anno, 1.300.000 incidenti causano più di 40.000 morti e 1.700.000 feriti. Il costo, diretto o indiretto, di quest'ecatombe è stato valutato a 160 miliardi di euro, cioè il 2% del PNL dell'UE;
- anche se globalmente il livello di sicurezza migliora lentamente e costantemente (in 30 anni, in tutti i paesi che formano oggi l'UE, il volume globale del traffico stradale è triplicato, mentre il numero di morti sulla strada si è dimezzato), la situazione resta socialmente inaccettabile e difficilmente giustificabile per il cittadino;
- la Commissione europea ha quindi proposto, nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti, che l'Unione europea si fissi l'obiettivo di dimezzare il numero di morti entro il 2010.

Benché la Comunità abbia contribuito da lunga data alla sicurezza stradale, in particolare con più di cinquanta direttive di normalizzazione tecnica, e anche se il trattato di Maastricht ha indicato i mezzi giuridici offerti alla Comunità per fissare un quadro e adottare misure preventive, permane però una forte riserva degli Stati membri ad un'azione a livello comunitario,

ALLEGATO B

come ad esempio l'armonizzazione dell'alcoemia massima in discussione da dodici anni. Nella medesima Comunicazione si legge inoltre che fra le misure utili per prevenire gli incidenti va considerato l'incoraggiamento *“degli utenti ad un migliore comportamento, in particolare tramite una migliore osservanza della legislazione vigente, la formazione iniziale e continua dei conducenti privati e professionali e mediante la prosecuzione degli sforzi per lottare contro le pratiche pericolose”*.

ALLEGATO B

MERCATO

La costante crescita della domanda di trasporto merci, secondo il Libro bianco della Commissione europea, può essere spiegata sostanzialmente dall'evoluzione dell'economia europea e dei sistemi di produzione. Nel corso degli ultimi venti anni, infatti si è passati da un'economia di stock ad un'economia di flusso. Tale fenomeno è stato accentuato dalla delocalizzazione delle imprese, per ridurre i costi di produzione, hanno spostato rilevanti fasi del processo di produzione lontano dal luogo di assemblaggio finale o di consumo. L'eliminazione delle frontiere all'interno dell'Unione europea ha contribuito allo sviluppo di un sistema di produzione "just-in-time". riguardo al trasporto merci, la frammentazione dei flussi fisici, la terziarizzazione dei servizi logistici, la maggiore richiesta di qualità del servizio, hanno comportato che la domanda aggiuntiva di merci si sia rivolta principalmente al trasporto su gomma, dato che assicura la massima flessibilità. Nell'ambito del trasporto merci la prevalenza del trasporto su strada è quindi evidente. Nel 2004 a fronte di un 65,3% del totale delle tonnellate di merce trasportata su strada abbiamo il 17,5% trasportate via acqua, un 16,7% per ferrovia e solo 0,4% per via aerea. Ciò è dovuto alla maggiore flessibilità del trasporto su strada e alla maggiore capacità di offrire un servizio "porta a porta".

Le imprese iscritte nell'Albo degli autotrasportatori in Conto Terzi risultano essere poco più di 196.000, i dati ISTAT parlano di 111.445 imprese dove 77,4% è rappresentato da ditte individuali, il 14,5% da società di persone, il 5,8% da società di capitale, 1,9% da società cooperative, lo 0,4% da consorzi; per un numero di addetti pari a 314.425 così ripartiti: 137.683 (43,8%) impiegati in ditte individuali, 64.456 (20,5%) impiegati in società di persone, 77.599 (24,7%) impiegati in società di capitale, 32.891 (10,5%) impiegati in società cooperative, 1.494 (0,5%) impiegati in consorzi. Il 62% delle imprese dispone di 3 addetti o meno, mentre il 7,9% ha più di 15 addetti (Fonte ISTAT). La maggior parte delle imprese (94,7%), possiede una sede. Per quanto riguarda la disponibilità di strumenti telematici la situazione sembra in progresso rispetto al recente passato, solo il 38,5% dichiara di non disporre del fax (valore che al sud – isole sale al 42,7%. Per quanto riguarda il computer il 37,6% dispone almeno di un computer non in rete e il 37,9% almeno un computer in rete; nel complesso il 66,3% dispone di almeno un computer e come accade per i fax la diffusione del computer è minore nelle isole e nelle imprese di dimensioni minori. Invece nelle imprese con più di 10 addetti il 97% possiede un computer

Tabella demografica x parco veicolare imprese autotrasporto in Sicilia **(Fonte Comitato centrale Albo)**

Provincia	Da 0 a 1 veicolo	Da 2 a 3 veicoli	Da 4 a 10 veicoli	Oltre 10 veicoli	totale
Agrigento	1.177	226	223	68	1.674
Caltanissetta	798	210	157	40	1.200
Catania	2.292	546	482	229	3.489
Enna	212	97	60	14	393
Messina	1.233	418	341	234	1.884
Palermo	2.360	740	462	371	3.385
Ragusa	977	232	126	62	1.397
Siracusa	984	232	148	100	1.275
Trapani	973	214	167	83	1.437

ALLEGATO B

--	--

Descrizione processi e loro evoluzione

ALLEGATO B

Lavorativi	<p>La formazione aziendale si è sempre basata sulla trasmissione di conoscenze, tecniche e competenze professionali in modo da fornire un know-how idoneo a svolgere un determinato compito. Tuttavia nell'ottica di sviluppare e crescere figure professionali quanto più flessibili ed idonee a sostenere il mondo dell'artigianato va approfondita anche la crescita del "fattore umano" e della stretta relazione fra quest'ultimo e lo sviluppo dei processi lavorativi e della realizzazione degli obiettivi prefissi.</p> <p>Formare il personale di un'organizzazione, permettergli di crescere e sviluppare obiettivi e missioni aziendali, passa necessariamente attraverso una buona conoscenza e capacità di gestione della "risorsa umana", spesso da considerare il più importante asset di un'azienda.</p> <p>Un piano formativo al passo coi tempi non può quindi prescindere dal tenere conto dell'esigenza di creare figure che siano in grado di gestire correttamente le risorse umane, capacità che nel medio termine può costituire discriminante tra il successo o il fallimento di un progetto.</p> <p>Per quanto riguarda l'evoluzione dei processi competitivi del trasporto siciliano, questo è legato alla potenzialità economica della n.s regione poiché il comparto vive in funzione del contesto territoriale di riferimento</p>
Organizzativi	<p>Con oltre 30.000 mila documenti normativi e regolamenti, l'autotrasporto è certamente diventato un'attività ad alto contenuto di specializzazione, anche alla luce della riforma della legge delega sul trasporto 1° Marzo 2005, n. 32 è stato emanato il D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286 "Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore, che introduce novità con riflessi non solo sulla struttura aziendale ma anche e soprattutto sui dipendenti: amministrativi e conducenti.</p> <p>L'introduzione della Direttiva 2003/59/CE su qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci.</p> <p>L'introduzione del cronotachigrafo digitale con il recepimento del Regolamento CE n. 2135/98.</p> <p>D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286 "Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore.</p> <p>La Direttiva 2003/59/CE su qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci.</p> <p>Cronotachigrafo digitale Regolamento CE n. 2135/98.</p> <p>Inoltre, le difficoltà strutturali su cui versa ciclicamente la nostra regione e la frammentarietà dell'intero settore economico impongono di investire sullo sviluppo delle competenze delle risorse umane. Con riferimento agli aspetti organizzativi, la necessità di aumentare l'efficacia e l'efficienza del comparto di riferimento comporterà modifiche sui processi organizzativi dettati principalmente dal riqualificare e qualificare gli addetti del comparto in riferimento alle nuove tecnologie e alla sicurezza sul luogo di lavoro.</p>
Innovazione	<p>Nel corso degli anni il settore ha assunto in Europa e in Italia una centralità sempre maggiore nel sistema del trasporto merci e il rapporto tra l'autotrasporto e alcune filiere produttive si è costantemente professionalizzato.</p> <p>La crescente relazione tra produttore, trasportatore e normative di riferimento ha obbligato l'impresa a non soffermarsi sul semplice servizio di trasporto, ma ad accrescere le sue conoscenze specifiche relative alle numerose filiere produttive.</p> <p>Si sta perpetuando così una "mutazione genetica", che sta trasformando l'impresa di autotrasporto da azienda a basso contenuto di Know-how ad alto contenuto di conoscenze e competenze professionali specifiche.</p> <p>Tale trasformazione è stata sostenuta anche e soprattutto dal nascente sistema della formazione obbligatoria a cui i titolari di impresa ed i lavoratori del settore sono soggetti.</p> <p>La semplice definizione di autotrasportatore non rende pienamente l'idea di un settore economico che si sta in larga parte specializzando. Il mercato sembra non voler riconoscere questa professionalizzazione in atto, fermandosi al modello di trasporto tradizionale.</p>

ALLEGATO B

	<p>In Italia e in Europa le merci viaggiano maggiormente su gomma e questo è dovuto al fatto che mentre il settore merci si specializza e trova le flessibilità che convengono alle aziende per una maggiore redditività, gli altri interlocutori modali ancora non sono in grado di soddisfare le esigenze di flessibilità essenziali per essere competitivi sui mercati.</p> <p>La tassativa normazione europea tesa ad aumentare la sicurezza stradale e a garantire standard qualitativi elevati sulla manipolazione e trasporto delle merci, non lascia spazio ad improvvise iniziative imprenditoriali.</p> <p>Per meglio comprendere questo fenomeno basta spostare l'attenzione sulle singole filiere per capire la complessità del settore e le sue specificità ed articolazioni: trasporto merci pericolose ADR, trasporto rifiuti, trasporto alimenti e quello a temperatura controllata ATP e trasporto di merci farmaceutiche, trasporti eccezionali.</p> <p>Per ogni singola categoria, impresa e conducente sono richieste e devono essere garantite conoscenze specifiche, osservare regolamenti tecnici e sviluppare una professionalità certamente non generica.</p> <p>La valorizzazione dell'autotrasporto, per il suo grado di specializzazione rispetto alle filiere produttive o catene logistiche, passa anche e soprattutto sulla formazione e l'aggiornamento continuo dei propri addetti.</p> <p>La nuova tecnologia digitale offre ampie opportunità di migliorare la gestione delle flotte. Le soluzioni di gestione dei dati permettono di estrarre informazioni utili che devono essere comunque raccolti ed archiviati, dando così ai gestori la possibilità di migliorare l'efficienza dei veicoli e dei conducenti di cui sono responsabili.</p> <p>Possono anche assicurare che i conducenti si attengano ai tempi di guida e di riposo previsti.</p>
Mercato	<p>I dati relativi al mercato del lavoro nel 2009 evidenziano una situazione disomogenea tra le aree centro-settentrionali del Paese e il Mezzogiorno. I divari esistenti sul territorio nazionale sono evidenti soprattutto dalla disamina dei tassi di disoccupazione. Dai dati ISTAT emerge che l'indicatore per l'Italia è pari al 8.4%, ma oltre 10 punti percentuali separano il tasso di disoccupazione del Nord-est (4.3%) da quello del Mezzogiorno (17.3%); tra i due estremi si posizionano il Nordovest (5.2%) e il Centro (7.6%). Rispetto alla media delle altre ripartizioni nel Mezzogiorno, il tasso di occupazione maschile e quello femminile sono inferiori, rispettivamente, di quasi 8 e di oltre 15 punti percentuali, mentre la differenza analoga calcolata sul tasso di disoccupazione è pari a 5.2 punti percentuali per i maschi e a 9.5 punti per le femmine.</p> <p>In questo quadro la Campania presenta una situazione lievemente peggiore di quella che interessa il Mezzogiorno. (fonte Osservatorio Economico Regione Campania anno 2008 da Unioncamere).</p> <p>In questo difficile quadro occupazionale, connesso direttamente alla fase di crisi e all'andamento dell'economia nel suo complesso, il settore economico del trasporto rappresenta una risorsa da coltivare in quanto è caratterizzato da una presenza capillare sul territorio di imprese piccole e medie ma spesso anche di microimprese che hanno manifestato una buona capacità di reagire alle turbolenze economiche e finanziarie.</p> <p>Tuttavia queste imprese oltre ai problemi legati alla stagnazione economica ne hanno altri connessi al diffuso abusivismo che comporta la presenza sul mercato di strutture produttive che praticano tariffe non regolamentate e non hanno i costi connessi all'erario e ai contributi previdenziali ed assistenziali. Tale situazione mette a rischio la sopravvivenza di tante piccole e medie imprese del settore che in tutti questi anni hanno puntato sulla legalità e sulla qualità ed affidabilità del servizio offerto agli utenti.</p> <p>Per risolvere queste problematiche da una parte ci vuole un lavoro più capillare da parte delle strutture preposte alla vigilanza e controllo del territorio e dall'altra una maggiore capacità da parte delle imprese di saper gestire le diverse opportunità di mercato in modo proattivo e che possano consentire un loro più forte posizionamento competitivo.</p>

ALLEGATO B

--	--

Descrizione tecnologie e prodotto/i e loro innovazione	
Tecnologie	<p>Nella logistica la tecnologia è determinante, ma altrettanto importante è la formazione degli uomini che la utilizzano: le strumentazioni sempre più sofisticate devono infatti consentire la massima espressione della professionalità degli operatori, sollevandoli dai compiti più onerosi in termini di tempo.</p> <p>Il settore della logistica, complici la contrazione dei costi e l'ottimizzazione del servizio al cliente, vede le aziende sempre più attente alle soluzioni in grado di gestire in modo efficiente i singoli prodotti, dal loro arrivo in azienda sino alla successiva spedizione, rispondendo anche alle indicazioni normative dettate dalle esigenze di tracciabilità.</p> <p>Per soddisfare simili esigenze viene utilizzato un insieme di tecnologie eterogenee, chiamate ad intersecarsi per ottimizzare l'intero processo.</p> <p>La logistica, quindi, coinvolge sempre più ambiti. Benché rimanga fondamentale disporre di uno spazio fisico in cui stipare e prelevare, nel modo più razionale, materie prime, semilavorati e prodotti finiti, i responsabili si chiedono, in primo luogo, quale tecnologia di identificazione adottare, anche per proteggere il proprio investimento. La possibilità di inviare, raccogliere e scambiare dati ed informazioni a supporto di chi si muove (in auto, a piedi, o in qualsiasi altro modo) per facilitare il suo spostamento (ad esempio con l'ausilio di un navigatore satellitare o con informazioni relative alle zone a traffico limitato) o per gestire servizi legati alla mobilità è attuabile per mezzo di una serie di strumenti e tecniche in rapida e continua diffusione. Conoscere in anticipo la situazione della viabilità permette ad esempio una migliore pianificazione degli spostamenti, riducendo sensibilmente il problema delle code e dei conseguenti disagi (stress, inquinamento, ecc.).</p> <p>Numerose città usano a questo scopo le tecnologie di infomobilità.</p> <p>Si parla, infatti, di infomobilità proprio ad indicare tutte quelle procedure, sistemi e strumenti basati sull'ITS (Intelligent Transport System) che permettono di migliorare la mobilità di persone e merci grazie alla raccolta, elaborazione e distribuzione di informazioni.</p> <p>I progressi dei servizi di infomobilità seguono gli sviluppi della tecnologia dell'informazione. Le applicazioni possono essere utilizzate sia dagli operatori della mobilità sia dagli utenti finali degli stessi servizi.</p> <p>I servizi di infomobilità costituiscono un supporto per la gestione dinamica del trasporto pubblico, del traffico stradale, delle</p>

ALLEGATO B

	<p>flotte di veicoli, delle infrastrutture di trasporto, ecc. grazie alla disponibilità di informazioni in tempo reale. Sono stati sviluppati sistemi informativi integrati dedicati al trasporto, dove tutti gli elementi sono reciprocamente interconnessi allo scopo di avere più efficienza, sicurezza e in qualche misura più sostenibilità ambientale</p>
Prodotto/i	<p>Il rischio in momenti di crisi è quello di fermarsi in attesa di tempi migliori, facendosi trovare impreparati a rispondere alle nuove sfide imposte dal mercato in fase di ripresa.</p> <p>I nuovi modelli di competitività si basano molto su un efficace binomio tra logistica e intermodalità. Normalmente, chi è leader di filiera ha una buona logistica.</p> <p>Nel settore del trasporto e della logistica (specialmente quello merci) i termini del cambiamento non sono tanto quantitativi quanto qualitativi. L'organizzazione del flusso delle persone, delle informazioni, dei flussi finanziari e delle merci significa prima di tutto saper gestire informazioni e dimostrare attenzione, interesse, oltre che conoscere il prodotto e le caratteristiche di filiera e/o canale distributivo.</p> <p>La crisi dei consumi determina per la logistica uno scenario a volumi praticamente costanti se non decrescenti con un impatto diretto sulle attività di produttori e distributori:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> l'andamento dei consumi con le sue brusche variazioni rende difficile fare previsioni sul futuro; <input type="checkbox"/> il contemporaneo aumento o l'instabilità dei costi dei principali fattori produttivi ; <input type="checkbox"/> la criticità sempre maggiore del servizio al cliente (l'aumento della frequenza di consegna e la riduzione della quantità media per consegna); <input type="checkbox"/> la necessità di differenziare e/o personalizzare i prodotti; <input type="checkbox"/> l'aumento dell'importanza dell'innovazione come fattore competitivo; <input type="checkbox"/> la difficoltà di fare previsioni a breve medio periodo rispetto all'andamento del mercato (la logistica in molti casi definisce e quantifica l'esito ed il costo della sua prestazione); <input type="checkbox"/> le scelte del cliente finale, che sceglie e premia il prodotto/canale/mercato in modo estremamente irrazionale; <input type="checkbox"/> la necessità di aumentare il livello di presidio commerciale distributivo con la chiara necessità di migliorare il servizio in un contesto di mercato dove aumenta la complessità nella gestione ed erogazione del servizio logistico. <p>Gli scenari futuri nel campo della mobilità e della logistica prevedono quindi: la tendenza allo sviluppo dell'outsourcing; una domanda ricorrente di centri logistici d'alta qualità; una maggiore flessibilità d'uso, temporale e localizzativa degli spazi (per far fronte ai flussi legati alla evoluzione del commercio e della produzione); l'adozione di strategie focalizzate sul cliente, con un approccio, quindi, innovativo nella realizzazione degli investimenti e non focalizzato sul prodotto.</p>

ALLEGATO B

--	--

Descrizione fabbisogni formativi:
--

ALLEGATO B

Descrizione fabbisogni formativi:	
Relazionali	<p>In Italia la formazione continua e permanente per i lavoratori dipendenti delle imprese artigiane assume una importanza strategica, visto il ruolo peculiare che queste imprese rivestono nel tessuto produttivo nazionale, sia in termini di fatturato che in termini di occupazione e occupabilità. Storicamente, i processi di formazione e di apprendimento si sono espletati principalmente attraverso affiancamento, apprendistato ed esperienza diretta nel luogo di lavoro; una formazione quasi completamente basata sul fare, sull'attività produttiva quotidiana e sullo scambio informale di conoscenze. Oggi questa modalità, quando non è accompagnata da percorsi formali di aggiornamento e formazione nel corso di tutta la vita lavorativa, risulta inadeguata per fronteggiare le trasformazioni tecnologiche, produttive e di mercato che si stanno imponendo con grande forza nei processi organizzativi e produttivi.</p> <p>L'analisi dei bisogni di formazione si configura come una vera e propria attività di ricerca, e l'identificazione dei bisogni diventa essa stessa momento di formazione per le persone che vi partecipano. Nella rilevazione dei bisogni si debbono avere presenti le caratteristiche strutturali e le dinamiche dell'organizzazione e si deve tener conto dei bisogni espressi dagli individui in termini di motivazioni, conoscenze e competenze.</p> <p>Gli strumenti più utili da utilizzare sono le interviste alle figure di responsabilità delle organizzazioni; i temi da affrontare nell'intervista debbono consentire un'analisi della struttura organizzativa al fine di costruire un organigramma che fotografi lo stato delle risorse e delle attività. La funzione dell'intervista è quella di riunire informazioni sull'attività e sulla struttura per far emergere eventuali bisogni e linee di sviluppo future. E' necessario inoltre fare delle interviste ai responsabili dei singoli settori per prendere in considerazione specificità e punti di vista che possono provenire da alcuni soggetti significativi. Servono poi discussioni in gruppo per le quali si utilizzano apposite griglie.</p> <p>Per i singoli destinatari dell'intervento formativo, bisogna predisporre strumenti di rilevazione quali, ad esempio, questionari descrittivi, per rilevare informazioni utili alla organizzazione dell'attività dei corsi di formazione. Raccogliendo le risposte al questionario, sarà possibile venire a conoscenza di una serie di dati rilevanti relativi ai soggetti da formare:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ dati anagrafici;➤ status, ruolo e funzioni lavorative abitualmente svolte;➤ analisi e giudizio personale sul lavoro svolto in termini di efficienza/efficacia e in termini di soddisfazione personale <p>caratterizzati da contenuti di conoscenza in continua evoluzione, da aspetti relazionali, di creatività e di iniziativa personale; tutte componenti determinanti di quello che possiamo definire il nuovo "lavoro di qualità". Sono, questi, gli aspetti intangibili legati alle qualità personali, al bagaglio di conoscenze e competenze condivise, al capitale umano, all'insieme delle relazioni di coloro che a vario titolo sono coinvolti nel processo lavorativo, cioè all'insieme del "sapere essere" e del "sapere fare" delle persone. Il punto di forza delle attività artigianali è sicuramente legato alla notevole conoscenza tecnica, all'elevato grado di specializzazione, all'alta qualità produttiva raggiunta, alla possibilità di adattarsi prontamente alle richieste dei singoli clienti. Tuttavia, nell'attuale contesto dell'economia globalizzata della conoscenza, questo modello è minato dalla consuetudine al lavoro isolato, con scarsa propensione alla comunicazione, alla collaborazione e condivisione tra le maestranze e gli addetti al settore, con scarse relazioni con i propri clienti e conoscenze poco strutturate delle loro richieste e soddisfazioni.</p>
FONDARTIGIANATO – Invito per la realizzazione di attività di Formazione Continua – 1° - 2011 Linea 1 "SVILUPPO TERRITORIALE"	

ALLEGATO B

Descrizione fabbisogni formativi:	
Di processo	<p>Dalla rilevazione dei bisogni si può attuare la pianificazione degli interventi formativi esplicitando gli obiettivi formativi.</p> <p>A questo proposito, occorre tenere conto di due variabili:</p> <ul style="list-style-type: none">- i bisogni formativi del soggetto / dei soggetti;- gli obiettivi specifici di apprendimento indicati dal profilo professionale. <p>La prima fase della <i>pianificazione</i> consiste</p> <ul style="list-style-type: none">➤ nell'<i>individuazione</i>, in cui il responsabile del progetto di formazione coglie gli elementi essenziali delle conoscenze e competenze che i soggetti in formazione devono acquisire;➤ nella <i>definizione</i> e nella <i>descrizione</i>, in seguito alle quali vengono rese esplicite le conoscenze (contenuti cognitivi teorici) e le competenze (capacità operative) che i soggetti devono acquisire col percorso formativo. <p>E' fondamentale una stretta correlazione fra gli obiettivi e i contenuti del percorso formativo: ad ogni obiettivo o gruppo di obiettivi, infatti, deve corrispondere un contenuto o gruppo di contenuti, da individuare, selezionare, ordinare tenendo naturalmente conto della propedeuticità e dei livelli di difficoltà crescente.</p> <p>Considerando la complessità dei contenuti della formazione, è possibile riorganizzarle in tre macro aree di carattere generale:</p> <ol style="list-style-type: none">1) area dello sviluppo personale motivazionale:<ol style="list-style-type: none">a) lettura dei propri bisogni come gruppo e come organizzazione;b) gestione delle conflittualità interpersonali;c) conoscenza delle modalità del lavoro di gruppo;d) gestione delle risorse umane.2) area dello sviluppo tecnico professionale:<ol style="list-style-type: none">a) conoscenze fondamentali e competenze inerenti la tipologia di servizio o l'attività svolta;b) conoscenza degli aspetti essenziali amministrativi, giuridici e fiscali del settore di intervento;c) implementazione delle capacità di valutazione;d) implementazione delle competenze progettuali.3) area dello sviluppo organizzativo:<ol style="list-style-type: none">a) capacità di confrontarsi con altri soggetti della organizzazione;b) conoscenza dei contenuti relativi alla mission dell'organizzazione;c) capacità di lettura dei bisogni emergenti dall'organizzazione;d) Capacità di lettura e comprensione dei bisogni dell'utenza

ALLEGATO B

Descrizione processi di apprendimento	
Strumenti e metodologie	<p>Nello specifico le metodologie didattiche che si utilizzeranno integrandole tra loro sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lezioni frontali • Studio di casi • Simulazioni <p>"Flessibilità" diventa la parola chiave della formazione ed è, in questo ambito, sinonimo di attività; per saper gestire la complessità dei flussi di formazione, legati all'accelerazione del cambiamento, è necessario che le informazioni diventino conoscenze per consentire specifici obiettivi di miglioramento di singole attività nel breve termine e per sostenere un vantaggio competitivo nel medio e lungo termine.</p> <p>Per questa ragione la formazione deve avere come caratteristica precipua la flessibilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per avere un approccio learner centered; - per aumentare la motivazione; <p>per facilitare l'apprendimento attivo ed esperienziale, nel rispetto dello stile di apprendimento e delle strategie cognitive individuali.</p> <p>E' consigliabile privilegiare forme partecipative e basate sull'esperienza. Si tratta di scegliere i formatori più adeguati per i tipi di intervento: esperto, docente, animatore, facilitatore della comunicazione. Connessa con gli aspetti evidenziati diventa la scelta delle metodologie didattiche più appropriate, che debbono essere attive: domande/dibattito sulla relazione del docente, discussioni in sottogruppi sui temi proposti, esercitazioni di tipo tecnico-applicativo e/o giochi e simulazioni, discussione di casi, analisi degli auto casi, role-playing.</p> <p>Nella scelta metodologica si dovrà tener conto del tipo di intervento, dei tempi e delle eventuali difficoltà di apprendimento, ponendo particolare attenzione alle seguenti variabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - percorsi da effettuarsi con il criterio della sequenzialità e per discipline parallele; - percorsi da effettuarsi con il criterio della pluridisciplinarietà e per moduli; - percorsi da effettuarsi con l'integrazione delle TIC (Information and Communication Technology) in aula e nei lavori di gruppo; - percorsi integrati con momenti in presenza e momenti a distanza; <p>che cosa fare in presenza e che cosa fare a distanza</p>
Modalità organizzative	<p>L'attività formativa abbraccerà più momenti: dal coinvolgimento delle imprese e reclutamento dei partecipanti ad i momenti formativi veri e propri nelle seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bilancio delle competenze iniziali - progettazione didattica - attività d'aula

ALLEGATO B

	<ul style="list-style-type: none">- verifiche di apprendimento- certificazione delle competenze
Documentazione (utilizzo materiali e prodotti di esperienze precedenti)	

ALLEGATO B

Contenuti formativi da sviluppare

Contenuti Formativi da sviluppare.

Le aree e i contenuti formativi di seguito elencati rappresentano le priorità di intervento individuate dalle Parti Sociali.

Le politiche per l'autotrasporto e la logistica a livello comunitario e nazionale:

- breve sintesi degli argomenti che saranno sviluppati in sede di formazione con la finalità di creare le giuste aspettative nei partecipanti;
- il piano di azione;
- panoramica italiana ed europea sullo stato attuale di questa industria (si presenteranno statistiche e numeri che rappresentano una fotografia del settore le tendenze e gli scenari futuri);

La struttura organizzativa delle imprese dell'autotrasporto:

- le strutture organizzative più utilizzate;
- i ruoli e le funzioni in relazione alla dimensione aziendale;
- strumenti tecnologici e software per la gestione della supply chain;

La riforma dell'autotrasporto alla luce della legge 32/2005:

- l'uso della forma scritta nel contratto di trasporto;
- l'applicazione dei contratti;
- linee della responsabilità di settore;
- la responsabilità nella catena logistica;
- i controlli e le politiche di intervento;

Normativa sociale e corretta esecuzione del trasporto:

- Contratto di lavoro

Sicurezza

La sicurezza nel trasporto merci e logistica, aree di intervento formativo

ALLEGATO B

Priorità dell'intervento
<p>"PREVENTIVO":</p> <ul style="list-style-type: none">X anticipare i bisogni di formazioneX aggiornare e migliorare le competenze professionali rispetto a opportunità di mercato/innovazioni tecnologiche/modificazioni dei processi produttivi/evoluzione delle professionalitàX adeguare la qualificazione professionale dei lavoratori <p>"CURATIVO":</p> <ul style="list-style-type: none">X rispondere ai bisogni formativi specificiX riqualificare i lavoratoriX aggiornare e migliorare le competenze professionali rispetto a opportunità di mercato/innovazioni tecnologiche/modificazioni dei processi produttivi/evoluzione delle professionalitàX acquisire nuove qualificazioni professionali

Descrizione ruoli e profili professionali destinatari dell'azione	
Ruoli	Il Piano formativo cui faranno riferimento tutte le attività progettuali da sviluppare, coinvolge tutti i ruoli utili nell'assetto organizzativo/produttivo delle imprese del comparto trasporto merci/logistica
Profili professionali	Addetto al trasporto merci Addetto trasporto merci e logistica Addetto movimentazione merci

ALLEGATO B

<p>AZIENDE/TERRITORI (descrizione dei bacini di riferimento e della tipologia, numero delle aziende e dei territori interessati)</p>	<p>Tutto il territorio regionale della Sicilia</p>
---	--

<p>PROGETTO/I (indicazione del Progetto/i finalizzato/i alla realizzazione del Piano Formativo)</p>	
--	--

ALLEGATO B

<p>PROGETTO/I (Indicazione del Progetto/i finalizzato/i alla realizzazione del Piano Formativo)</p>	
--	--

<p>PARTI SOCIALI</p>	<p>Timbro e Firme in originale CONFARTIGIANATO CONFARTIGIANATO IMPRESSE SICILIA Via Emmerico Amalfi, 11 90139 Palermo</p> <p>CNA CNA Regionale della Sicilia</p> <p>C.L.A.A.I. Prof. Elena Agre</p> <p>CASARTIGIANI CASARTIGIANI - SICILIA Via F. Guardione, 3 90139 PALERMO</p> <p>CGIL CGIL SEGRETERIA REGIONALE SICILIA PALERMO</p> <p>CISL CISL SEGRETERIA REGIONALE PER LA SICILIA - PALERMO</p> <p>UIL UIL UNIONE ITALIANA DEL LAVORO SICILIA</p>
-----------------------------	--

Data 08/09/2011