



mosaico EUROPA

Newsletter Numero 16

2 ottobre 2020



L'INTERVISTA

Marco Di Gioia, European Road Haulers Association, Segretario Generale



Quali, fra le misure prese in questa delicata fase a livello europeo per assicurare la libera circolazione delle merci, sono risultate a suo avviso efficaci?

Il primo intervento da parte della Commissione UE, in marzo, è stato quello riguardante i c.d. “Corridoi verdi”, mirato a garantire il flusso di merci nell’UE. Soluzioni tendenzialmente utili (snellimento procedure ai valichi di frontiera, consentendo massimo 15 minuti di attesa per l’attraversamento; controlli da effettuare senza che i conducenti debbano lasciare il mezzo; divieto di richiedere agli autisti documenti diversi dalla loro carta d’identità e patente di guida e,

se necessario, una lettera dal datore di lavoro; invito agli Stati membri a sospendere i divieti settoriali per il fine settimana, o notturni). Ma si è trattato di una comunicazione - con linee guida non vincolanti - che infatti sono state seguite in maniera frammentaria dai paesi membri. Una crisi come quella del Coronavirus richiede risposte ben diverse. Che in parte sono arrivate, anche se in ritardo. Misure ben più efficaci, misure concrete e soprattutto vincolanti, contenute nel “Relief Package” proposto dalla Commissione il 29 Aprile e adottate dal Consiglio il 20 maggio. A causa della pandemia, vari Stati membri avevano per tempo prorogato la validità

(continua a pag. 2)

PASSAPAROLA

Commissione europea: primo (e decisivo?) affondo sul clima

“Per noi l’obiettivo è ambizioso, raggiungibile e sarà di beneficio per l’Europa”. Con queste parole la Presidente Ursula von der Leyen aveva preannunciato, nel suo primo recente discorso al Parlamento Europeo sullo Stato dell’Unione, la proposta di incrementare, dall’attuale 40% al 55%, il taglio delle emissioni dei gas a effetto serra per il periodo 1990-2030. E puntualmente, qualche ora dopo, ecco la Comunicazione della Commissione affiancata da una corposa valutazione d’impatto. Un documento importante, dove i dati mostrano come siano oggi a disposizione la tecnologia, l’expertise e i mezzi finanziari per assicurare il successo in questa sfida che possiamo definire epocale e che sola consentirebbe la neutralità climatica entro il 2050. Un segnale di irreversibilità del percorso intrapreso, decisivo non solo per mettere in condizione l’Unione Europea di partecipare da protagonista alla conferenza dei Paesi firmatari dell’Accordo sul clima di Parigi, che si svolgerà

a Glasgow nel 2021, ma soprattutto per orientare mercati e decisioni degli investitori per i prossimi anni. I 350 miliardi di euro di maggiori investimenti richiesti, rispetto al passato decennio, troverebbero nel NextGenerationEU e nel Quadro finanziario pluriennale 21-27 la risposta necessaria. La Commissione chiede, infatti, che dei 1.800 miliardi di euro complessivi, il 30% sia dedicato agli obiettivi climatici. Se le risorse non sembrano un ostacolo, il percorso normativo desta poche preoccupazioni. Interminabile è la lista della legislazione che sarà necessario approvare per consentire l’allineamento agli obiettivi previsti. Giusto per citarne alcuni, il sistema di scambio delle emissioni (ETS), il regolamento sulla condivisione degli sforzi per le emissioni non ETS (ESR), la tassazione dell’energia, le norme sulle rinnovabili e sull’efficienza energetica, per non parlare del meccanismo di adeguamento all’importazione di carbone. Il target del 55% comporterà in

realtà la triplicazione dell’attuale sforzo di riduzione delle emissioni, concentrandosi sull’efficientamento energetico, in particolare degli edifici (che ha visto in questi anni un trend positivo insufficiente in tutta l’UE) e sulle rinnovabili; dovendo, in questo caso, raddoppiare i già buoni risultati registrati da eolico e fotovoltaico nel 2019, con un aumento al 65% della loro quota nella produzione lorda di energia. È evidente che l’impegno sulla strumentazione non è sufficiente per la sfida posta dalla Commissione. Anche se il Consiglio approverà le misure, starà poi agli Stati di garantire l’implementazione. Ad oggi dati precisi sull’impatto del cambiamento sui singoli Paesi non ne vengono forniti, ma è evidente che, come la von der Leyen ha affermato nel dicembre scorso, “gli approcci convenzionali non saranno sufficienti” e qui la società nel suo complesso sarà chiamata ad esprimersi. Intanto il [Climate Clock](#) continua a battere il tempo....

flavio.burlizzi@unioncamere-europa.eu

dei documenti professionali a livello nazionale (ad es. rinnovo della Carta di Qualificazione del Conducente, dei certificati ADR per trasporto merci pericolose e carte tachigrafiche, revisione veicoli). Ma con gli uffici ed i centri di prova chiusi, imprenditori ed autisti non in grado di raggiungere fisicamente i centri per rinnovare i propri certificati giunti a scadenza, si era allo stallo. Tuttavia la validità di tali provvedimenti di proroga era circoscritta solamente all'ambito nazionale, quindi coloro che effettuavano trasporti internazionali si trovavano impossibilitati a circolare e a svolgere servizi internazionali, nell'assenza di un mutuo riconoscimento delle estensioni tra Stati membri. Problema molto grosso, essendo la mobilità fra paesi l'essenza dell'autotrasporto di merci. Una situazione a macchia di leopardo non solo quanto al contenuto dei provvedimenti fra paesi UE; ma anche circa le tempistiche di validità. Era necessaria un'azione comunitaria, che anche se in ritardo come ho detto è giunta, anche grazie alla sensibilità del Parlamento europeo. Le altre Istituzioni hanno capito e si sono attivate. Con lo stesso atto sono anche state autorizzate dalla Commissione UE le richieste di una ventina di Stati membri di esenzione temporanea dalla normativa comunitaria sui tempi di guida e di riposo. Si è trattato di misure eccezionali e temporanee, necessarie per fornire la flessibilità di cui vi era bisogno per far circolare le merci in Europa- ad es. con tempi più lunghi di consegna causati da code ai valichi di frontiera (purtroppo ben più lunghe dei 15 minuti "raccomandati" dalla CE), e avendo pure accesso ridotto ai servizi di riposo e sanitari lungo la strada. Il tutto sotto forma di regolamento, quindi direttamente applicabile negli ordinamenti nazionali, divenuto applicabile il 4 giugno.

Cosa è necessario disporre per una progressiva rimozione delle restrizioni in vigore?

Si deve lavorare ad un'apertura graduale e vincolante. Abbiamo visto che l'approccio "raccomandazioni" non funziona. Solo un approccio coordinato e stringente a livello UE può garantire un rientro efficace. Questo purtroppo ancora non si ha, con i vari Stati Membri che hanno introdotto ad esempio una loro modulistica, ancora con contenuti e procedure diverse e tempistiche diverse. Anche per tale caso purtroppo, sono state presentate a maggio dalla CE solo delle linee guida. Si è anche intervenuti sul calendario dei divieti alla circolazione dei mezzi pesanti (ma a livello nazionale) sospendendoli a più riprese in vari paesi (fra cui l'Italia). Ci sono poi state le misure nazionali, poi estese a livello UE con il Relief Package di cui sopra. Anche i protocolli sanitari per l'autotrasporto sono importanti, e che siano concordati fra tutti gli attori della catena del trasporto. Anche qui abbiamo approcci nazionali ed approcci UE (ad es le linee UE-OSHA per aiutare i datori di lavoro e le imprese a fornire consulenza al personale in contesti non sanitari sul coronavirus sul posto di lavoro). Dal punto di vista pratico, il "fitness check" va fatto vagliando i ca-

ratteri di necessità e proporzionalità, obiettività e non discriminazione. Anche i controlli sanitari in frontiera dovrebbero essere effettuati solo in uno di essi, risparmiando i tempi di attesa e effettuandoli senza che il conducente lasci il veicolo e in base alla misurazione della sola temperatura. Ma lo snellimento deve andare di pari passo con la tutela dei lavoratori. Si deve garantire la salute degli autisti, che sono già stati anche troppo esposti. Uno dei più gravi problemi per l'autotrasporto è la carenza di autisti qualificati, oramai in tutta l'UE. Dobbiamo fare in modo che il COVID 19 non esaspera ulteriormente la problematica. Ne va della capacità del settore di continuare in futuro a trasportare le merci su tutto il territorio dell'Unione. Adesso si deve ripartire. Gli autotrasportatori, pur essendo stati colpiti molto duramente, hanno giocato un ruolo determinante per garantire l'approvvigionamento dei beni di prima necessità a tutti i cittadini europei, con mille difficoltà e rischi. Non ci siamo mai fermati. Le imprese adesso devono essere aiutate, in primis con norme ma anche con sostegno finanziario, sia dai singoli governi che dall'UE. Al tempo stesso si deve garantire lo stesso livello di controlli e rispetto delle regole. Ora più che mai si deve guardare alle norme sui tempi di pagamento, le problematiche sulla liquidità, i pedaggi.

Le difficoltà alle frontiere interne hanno riguardato gli addetti del settore come anche i service provider. L'Europa può fornire una risposta coordinata? In che modo?

L'autotrasporto è stato colpito molto duramente, come d'altronde tutti gli altri settori. Ad esempio, per l'Italia si è quantificato l'impatto in termini di mancate tonnellate trasportate su strada a causa della sospensione di alcune attività di produzione. In base ai dati ISTAT dal 23 Marzo 2020, è stata sospesa la produzione del 60 % del totale delle merci trasportabili: un impatto devastante sulle imprese di autotrasporto. L'Europa può e deve coordinare. Si tratta di un punto particolarmente sensibile ed importante. La Commissione si è mossa tardi, e non era preparata a fronteggiare la crisi. Ci si doveva attivare fin dai prodromi della crisi. Come detto, per le frontiere si sono utilizzate linee guida. È anche stata sviluppata una app per dispositivi mobili per fornire indicazioni sui tempi di attraversamento agli autisti. Certo può servire. Ma non è sufficiente. "Lesson learnt" ha affermato la Commissaria ai Trasporti Adina Valean. Questo per noi significa che è necessario attivare dei meccanismi o dei protocolli che per il futuro possano essere attivabili senza dover ogni volta ridiscutere il se, il come e il quando. Una sorta di "Crisis Management Plan" settoriale. Se una simile cosa si ripeterà, sapremo cosa fare e come. Soprattutto, andrebbero ripensati alcuni meccanismi comunitari in situazioni di emergenza. Per il Relief Package, bene l'aver azionato la procedura d'urgenza per attivare misure concrete ma comunque ciò ha richiesto del tempo, fra la segnalazione da parte dei portatori di interesse, l'elaborazione della proposta

da parte della CE, e quindi la discussione e approvazione di Consiglio e Parlamento. E quindi i tempi di entrata in vigore. Son passati oltre due mesi. Si devono mettere in piedi cabine di regia, unità di crisi che coinvolgano tutti gli stakeholder oltre che le Istituzioni. Da attivare senza indugio quando ce ne sarà bisogno, seguendo un crisis management plan chiaro, preciso, condiviso. Dobbiamo essere preparati. E che si riparta con norme chiare e adeguate, e magari anche ripensando alcune questioni forti per l'autotrasporto: digitale, verde ma anche sociale. A tale proposito l'approvazione finale del Pacchetto Mobilità, da ultimo approvato dalla Commissione Trasporti del Parlamento europeo, aiuterà molto. Ma dobbiamo lavorare ad una strategia per il trasporto stradale post-crisi. Che coniughi competitività e sostenibilità.

Cosa si aspetta il settore dei trasporti dalla prossima programmazione finanziaria 2021-2027?

Le misure devono in primo luogo tenere conto della specificità delle PMI – la gran parte delle imprese di autotrasporto nell'UE sono micro, piccole e medie imprese. Poi ci deve essere chiarezza sui fondi. Si parla molto di Green Deal anche nel quadro della ripresa, e naturalmente siamo assolutamente d'accordo. Carburanti alternativi, infrastrutture intelligenti, stazioni di rifornimento sono tutti obiettivi condivisibili. Ma non bisogna dimenticare che prima si deve poter tornare a lavorare come azienda. Per il bilancio 2021–2027 si deve essere chiari sulle misure a breve termine ed il tipo di sostegno finanziario che è di fondamentale importanza per far ripartire le aziende. Questo è un punto centrale. Ci vuole un *boost* a breve e brevissimo termine per la ripartenza, con procedure snelle. Il Recovery Plan deve riconoscere la specificità delle PMI di autotrasporto, che hanno una ridotta capacità di investimento. Gli obiettivi devono essere realistici e le misure di sostegno adeguate (e concrete). Il ricorso al regolamento EFSI potrà giocare un ruolo molto importante. Bene anche lo strumento Next Generation EU. Apprezziamo anche il riferimento al CEF (Connecting Europe Facility- che già si era mostrato generoso circa gli importi per il trasporto, in sede di ultimi negoziati). Ma esso riguarda le infrastrutture, e voglio ricordare che l'infrastruttura rappresenta solo una parte del quadro complessivo "trasporto di merci". Il trasporto non è (solo) infrastruttura, il trasporto è in primo luogo azienda, veicolo ed imprenditore/ conducente. Ho l'impressione che a volte questo, nelle discussioni a Bruxelles, venga dimenticato. Ad ogni modo abbiamo bisogno di maggiori indicazioni su precisamente quanto del bilancio andrà al settore dei trasporti e su quali progetti avranno la priorità attraverso i vari strumenti finanziari annunciati. La proposta di Recovery Package della Presidente von der Leyen è molto ambiziosa, così come il testo raggiunto in Consiglio a luglio, attualmente al vaglio del Parlamento. Auspichiamo un accordo finale che prenda in considerazione quanto sopra.

OSSERVATORIO EUROCHAMBRES

Le Camere europee in vetrina



Cambra de Terrassa

La formazione in Catalogna: le soluzioni della Camera di Terrassa

Sviluppo manageriale e collaborazione intergenerazionale sono i temi focali delle iniziative della Camera di Terrassa a beneficio delle imprese del territorio. Concepito come una rete di collegamento e di apprendimento per gli imprenditori locali, il network *Executive Training Plató* fonda sul trasferimento di conoscenze, lo scambio di esperienze e la creazione di reti i propri pilastri fondamentali, al fine di favorire la crescita dell'imprenditoria. Negli ultimi cinque anni il programma ha permesso il consolidamento di due gruppi operativi coadiuvati da esperti che si riuniscono in sessioni mensili durante tutto l'anno per discutere e condividere idee su temi quali innovazione, organizzazione e gestione del personale. Ispirata invece al progetto europeo parte del programma Erasmus+ *Wings4Success*, nel cui contesto i partner coinvolti hanno sviluppato, testato ed implementato tecniche di apprendimento intergenerazionale, la Camera catalana ha lanciato un *servizio di gestione intergenerazionale* di formazione e consulenza a favore di piccole, medie, ma anche grandi imprese. L'obietti-

vo è agevolare la crescita degli operatori indipendentemente dall'età, coniugando l'approccio innovativo dei più giovani con l'esperienza dei più anziani, per assicurare che la conoscenza rimanga all'interno dell'impresa. *Workshop, training*, o altro genere di dinamiche quali *escape room* o attività di *teambuilding* sono le azioni alla base dell'iniziativa, volte ad integrare e trarre vantaggio dalle competenze personali. Adattato alle singole esigenze, il servizio può essere personalizzato sulla base di tempistiche e di obiettivi differenti, oltre che dell'utilizzo di svariate metodologie per l'implementazione e la valutazione delle strategie intergenerazionali per il *business*.

stefano.dessi@unioncamere-europa.eu

Mentoring per i senior: nuovo servizio delle Camere austriache

All'avanguardia l'iniziativa *Reverse Mentoring* di WKÖ, basata su un progetto fondato anche grazie al programma Erasmus + : concepita come strumento di formazione digitale, punta a sovvertire i canoni classici dell'apprendimento verticale da senior a junior, per privilegiare la messa a disposizione di *expertise* e talento dei più giovani a favore dei più anziani. Non soltanto una modalità di approfondimento dei contenuti, ma anche un tentativo di adattare le meto-

dologie di lavoro e la comunicazione alle nuove esigenze richieste dalla trasformazione digitale. Il servizio prevede 4 step di lavoro: una volta determinate le tematiche e identificato il mentor, un incontro di definizione della strategia operativa, l'articolazione delle sessioni formative (un massimo di 6 incontri in 9 mesi), la valutazione finale e i report conclusivi. Sulla base delle esperienze soddisfacenti svoltesi con le grandi imprese, WKÖ ritiene che il rapporto fra *mentor* e *mentee*, al fine di risultare il più attrattivo possibile, debba essere sia inter-dipartimentale che inter-gerarchico. Non indifferente il peso di valori quali comprensione, empatia e competenze di comunicazione fra le parti, per far funzionare al meglio un meccanismo dinamico e innovativo. Dal punto di vista operativo, il programma può funzionare sia in maniera autonoma e strutturata, che essere costruito ad hoc sulla base di richieste specifiche. Nell'ambito organizzativo inoltre, *Reverse mentoring* richiede un impegno per la documentazione dei successi e la disseminazione dei risultati. Auspicabile fra gli *output*, infine, la costituzione di una community in materia di *mentoring*.

stefano.dessi@unioncamere-europa.eu



Il Patto per le competenze: pronti al lancio

A luglio, come forse si ricorderà, la Commissione ha proposto un Patto per le competenze, l'azione N.1 tra le 12 che compongono la *Nuova Skills agenda europea* (vedi ME n°14 - 2020). In previsione del lancio ufficiale a novembre, la CE ha lanciato un *sondaggio*, in scadenza il 12 ottobre, per definire il

contenuto della Carta che regolerà l'attività dei firmatari del Patto. A questi ultimi, la CE offrirà una serie di servizi di supporto distribuiti su 3 hub cui si potrà accedere gratuitamente: l'hub di networking garantirà il supporto nella ricerca di partner e nei primi incontri di partenariato, assistenza per effettuare collegamenti con gli strumenti dell'UE già esistenti (Europass, Skills Panorama, ecc.) e la promozione delle attività della partnership. Un polo della conoscenza fornirà webinar, seminari, *peer-learning*, aggiornamenti sulle politiche e sugli strumenti dell'UE e informazioni su migliori pratiche; l'hub di orientamento aiuterà nel reperimento di risorse, informerà sui finanziamenti dell'UE, faciliterà i rapporti tra i firmatari del Patto e le autorità nazio-

nali/regionali per individuare ulteriori possibilità di finanziamento. Nel sondaggio si chiede, ad esempio, di identificare altri servizi che i rispondenti vorrebbero fossero forniti. EUROCHAMBRES, in previsione della pubblicazione a fine ottobre del suo *Position paper* sulla nuova agenda, valuta positivamente la possibilità di firmare il Patto per le competenze, a condizione che la carta soddisfi le esigenze della comunità imprenditoriale e offra soluzioni che supportino le PMI piuttosto che sovraccaricarle di ulteriori oneri finanziari augurandosi che i 4 settori economici oggetto del Patto (salute, edilizia, turismo, auto e trasporti) siano in futuro ampliati.

diana.marcello@unioncamere-europa.eu

A MISURA CAMERALE

Un focus sulla legislazione UE



Unione dei mercati dei capitali all'orizzonte

La Commissione europea ha adottato un nuovo [piano d'azione per rafforzare l'Unione dei mercati dei capitali](#) e garantire la ripresa dell'UE dalla crisi economica causata dalla pandemia. Tre gli obiettivi fondamentali: rendere i finanziamenti sui mercati più accessibili alle imprese, in particolare le PMI, per garantire una ripresa verde e digitale; creare un'economia europea sicura e resiliente; integrare i mercati nazionali dei capitali in un mercato unico europeo. La transizione verso un'effettiva *Capital Market Union* è una riforma strutturale che si realizzerà nel lungo termine (vedi ME N°4- 2017), partendo dalle sedici azioni che la Commissione illustra nel suo documento. Tra queste, in particolare, l'Esecutivo europeo si impegna a proporre un nuovo Punto di Accesso Unico Europeo ai dati delle imprese (ESAP), che sarà complementare al Sistema di Interconnessione dei Registri delle Imprese (BRIS). La Commissione intende anche creare entro la fine del 2021 un meccanismo che porterà le banche a indirizzare le PMI verso sistemi alternativi di finanziamento, nel caso in cui le loro richieste di credito vengano rifiutate. Queste iniziative saranno accompagnate da una valutazione sulla necessità di un'ulteriore armonizzazione delle norme UE e di un regolamento unico rafforzato per i mercati dei capitali, che con una supervisione efficace garantiranno condizioni di parità e concorrenza leale tra gli operatori del settore.

chiara.gaffuri@unioncamere-europa.eu

Servizi pubblici dell'UE a portata di click

Dall'[analisi comparativa sull'eGovernment](#) nell'UE – pubblicata di recente dalla Commissione Europea – che valuta i progressi compiuti sulle componenti chiave del relativo Piano d'azione 2016/2020 – emerge che negli ultimi due anni l'offerta digitale di servizi pubblici è migliorata in tutta Europa. I *front-runners* europei sono Malta, Estonia, Austria e Lettonia. Secondo lo studio, la priorità politica di eGovernment dell'UE maggiormente sviluppata è la *User Centricity* (87%): oltre tre servizi pubblici su quattro possono essere completati interamente online e sono *mobile-friendly*. Il [nostro Paese](#) registra un 92% (+5%) su questo aspetto, riportando un risultato assoluto (100%) nella *Usability*, uno dei parametri che misura la “centralità dell'utente” e che indica se le funzionalità di supporto, aiuto e *feedback* interattivo sono online. Quanto a performance, l'Italia è caratterizzata dal più basso livello UE di penetrazione dei servizi online sul territorio nazionale (25%), e da un livello medio di digitalizzazione (71%), rientrando dunque tra quei Paesi che non sfruttano appieno le opportunità delle TIC. Buoni i risultati in termini di disponibilità di dati e informazioni (74%), e di diffusione della banda larga, mentre molto c'è ancora da fare per quanto concerne lo sviluppo delle capacità digitali degli utenti (32%) e per un'effettiva digitalizzazione delle imprese (31%) italiane.

chiara.gaffuri@unioncamere-europa.eu



Luci accese sullo Stato di diritto dell'Ue

Annunciata tra le principali iniziative del programma di lavoro 2020 della Commissione europea e parte del Meccanismo europeo globale per lo Stato di diritto,

la [prima relazione annuale sul Rule of Law](#) è il frutto di un dialogo ravvicinato con le autorità nazionali, ed esamina tutti gli Stati membri in modo obiettivo e imparziale. Il Report 2020, che va dunque inteso come strumento preventivo e di coesione, analizza i quattro pilastri della governance democratica – sistemi giudiziari nazionali indipendenti, quadri anticorruzione efficaci, pluralismo e bilanciamento dei poteri – e le misure di emergenza adottate nel contesto del coronavirus. Lo scenario fotografato ritrae un'Europa variegata, con standard anche molto elevati in alcuni Paesi, ma dove persistono problematiche serie e divisive. La volontà di garantire l'integrità dell'Unione trapela dal mandato appena ricevuto dalla Presidenza tedesca a negoziare con il Parlamento relativamente al meccanismo di condizionalità sullo stato di diritto legato al bilancio UE. Un passaggio molto delicato, che si scontra con l'atteggiamento di alcuni Paesi (Ungheria e Polonia su tutti), pronti a bloccare l'approvazione di Next Generation EU e del Quadro finanziario pluriennale 2021-27, nel caso in cui il punto di caduta dei negoziati rappresentasse una minaccia alle politiche messe in atto nei loro Paesi, considerate dai più assolutamente discutibili. Quanto all'Italia, la [Country Chapter](#) ci promuove ma incoraggia a rimediare ad alcune inefficienze, come l'eccessiva durata dei processi e la scarsa indipendenza dei media. Le valutazioni di impatto e le consultazioni delle parti interessate sono migliorate, e le riforme volte a creare un'istituzione nazionale per i diritti umani sono in discussione in Parlamento. Pieni voti invece sull'anticorruzione: la legge del gennaio 2019 ha stretto le sanzioni, e l'ANAC ha rafforzato il suo ruolo di promotore di una cultura di prevenzione e di supervisore degli appalti pubblici.

chiara.gaffuri@unioncamere-europa.eu



PROcamere

PROgrammi e PROgetti europei



L'Unione doganale: più smart e data driven

La Commissione europea ha pubblicato lo scorso 28 settembre un [nuovo piano d'azione per l'unione doganale](#), che mira a rendere le dogane dell'UE più innovative ed efficienti, con controlli rapidi e puntuali. Il Piano identifica diverse iniziative per migliorare la gestione del rischio, l'utilizzo del commercio elettronico, la promozione della conformità e l'azione congiunta delle autorità doganali. In particolare, la Commissione richiede una maggiore disponibilità, utilizzo e analisi dei dati a fini doganali, prevedendo altresì l'istituzione di un servizio interno per la raccolta, l'analisi e la condivisione dei dati in grado di orientare le decisioni strategiche (c.d. *EU "Joint Analytics Capabilities" initiative*). Tra le proposte legislative in *pipeline*, si segnala l'iniziativa dello "sportello unico" (*EU Single Window environment for Customs*), prevista per fine ottobre. Grazie ad esso, le imprese potranno espletare più facilmente le formalità alla frontiera e le autorità doganali potranno sviluppare una migliore collaborazione nel campo del trattamento, della condivisione e scambio di informazioni e della valutazione del rischio con le autorità partner. L'iniziativa potrebbe generare fino a 690 milioni di euro di risparmi per l'amministrazione doganale e per le imprese dell'UE durante i primi sette anni di attuazione graduale e, successivamente, tra i 140 e 200 milioni di euro all'anno. L'UE sosterrà gli Stati membri con l'introduzione di strumentazione moderna e affidabile. A tal fine, la Commissione ha già proposto, nell'ambito del prossimo QFP, un nuovo strumento finanziario per fornire il necessario agli

Stati membri. La Commissione distribuirà le attrezzature a partire dal 2021, una volta che i colegislatori avranno concordato i dettagli finali dello strumento finanziario. diana.marcello@unioncamere-europa.eu



Il sistema camerale a internet governance forum 2020

Internet Governance Forum (IGF) è un processo globale, condotto sotto l'egida delle Nazioni Unite, che favorisce il confronto e il dibattito tra tutte le parti interessate (stakeholders) permettendo di discutere, scambiare informazioni e condividere iniziative inerenti alla Governance di Internet. Si basa sui principi di trasparenza, apertura, inclusività e l'identificazione dei temi in agenda attraverso un "approccio dal basso". Il suo obiettivo è massimizzare le opportunità di dialogo e di scambio di idee tra tutti gli stakeholder sui vari aspetti della governance di Internet, creando così l'opportunità di condividere esperienze e identificare le questioni emergenti relative alla governance della Rete. Gli stakeholder dell'IGF sono essenzialmente riuniti in quattro gruppi (governi, industria, società civile, accademia/comunità tecnica), integrati da rappresentanti delle organizzazioni internazionali dei media e di altre comunità rilevanti per il progresso di Internet. Proprio in Europa si è costituito il processo dell'IGF Italia, proseguito in modo costante negli anni, che ha portato alla creazione di iniziative nazionali e regionali. Ad oggi si contano 81 IGF nazionali, 16 regionali, 17 iniziative dei giovani. La prossima edizione che si terrà dal 7 al 9 Ottobre 2020 si svolgerà in modalità virtuale e sarà organizzata dalla Camera di Commercio di Cosenza, Unioncamere e Infocamere e ospiterà temi e relatori di rilievo europeo ed internazionale come da programma disponibile al seguente link: <http://www.igfitalia2020.it/>

[programma](#). Per seguire l'evento basta registrarsi al link: <http://www.igfitalia2020.it/registrazione>.

massimiliano.manna@cs.camcom.it

Ripensare la formazione e l'istruzione per la trasformazione digitale: due nuove iniziative europee

La CE ha adottato il 30 settembre due iniziative, una relativa allo [spazio europeo dell'istruzione](#) (SEI) da realizzare entro il 2025 e un nuovo [piano d'azione per l'istruzione digitale](#). La prima comunicazione definisce i mezzi e le tappe per la realizzazione del SEI entro il 2025, con il sostegno del piano europeo di ripresa (NextGenerationEU) e del programma Erasmus+. Propone inoltre un quadro per la cooperazione con gli Stati membri e per la partecipazione dei portatori di interessi del settore dell'istruzione, compresa una struttura di rendicontazione e analisi, con obiettivi concordati in materia di istruzione al fine di promuovere e monitorare i passi compiuti. Il piano d'azione per l'istruzione digitale (2021-2027) prevede due priorità strategiche a lungo termine: promuovere lo sviluppo di un ecosistema altamente efficiente di istruzione digitale e potenziare le competenze digitali per la trasformazione digitale. Tra le tante iniziative, la Commissione creerà un polo europeo per l'istruzione digitale, che promuoverà la collaborazione e le sinergie tra i settori strategici pertinenti, istituirà una rete di servizi di consulenza nazionali e rafforzerà il dialogo con gli stakeholders. Intende inoltre aggiornare il quadro europeo delle competenze digitali al fine di includere l'Intelligenza artificiale e le competenze relative ai dati e supportare lo sviluppo di risorse per l'apprendimento dell'IA per scuole, organizzazioni di IFP e altri fornitori di formazione. Si svilupperà, inoltre, un certificato europeo di competenze digitali (EDSC) che consentirà di indicare il proprio livello di competenze digitali, corrispondente ai livelli previsti dal *Digital Competence Framework*.

diana.marcello@unioncamere-europa.eu



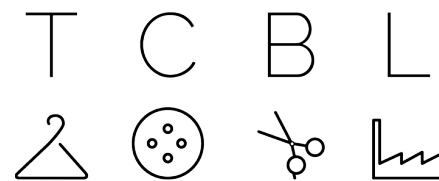
EsperienzEUROPA

Le best practice italiane

Uno sguardo sul progetto Textile and Clothing Business Labs Transformative Business Models for the Textile Clothing Sector (TCBL)

Parte di un consorzio di quindici partner, Unioncamere Veneto ha partecipato - da luglio 2015 a giugno 2019 - al progetto TCBL, una *Innovation Action* finanziata nell'ambito del programma comunitario Horizon 2020. Coordinato dal Comune di Prato, questo progetto da oltre € 8 milioni di budget e 48 mesi di durata era focalizzato essenzialmente sul settore del tessile ed abbigliamento ed includeva partner da Italia, Germania, Gran Bretagna, Paesi Bassi, Belgio, Portogallo, Slovenia e Grecia. TCBL intendeva testare ed ottimizzare nuovi modelli di business per rilanciare l'industria tessile e dell'abbigliamento e mirava a creare un "ecosistema trasformativo" - supportato da una piattaforma - che includesse un'area dedicata alla conoscenza e ai saperi, un'area dedicata ai servizi per il business e la concreta sperimentazione di nuovi modelli di business attraverso "laboratori viventi" (Design Labs, Making Labs, Place Labs). Attraverso tali strumenti il progetto ha lanciato delle "Open Calls" per finanziare soluzioni innovative e supportare l'avvio di nuove aziende nel mercato. L'obiettivo generale del progetto era quello di sviluppare e implementare una rete di laboratori aziendali basata su tre varianti: Design, Make and Place. I laboratori dovevano essere implementati in termini di sperimentazione nella vita reale e diffusione del mercato nelle aree della catena di approvvigionamento, localizzazione, af-

fari, gestione delle competenze e innovazione delle politiche. Il consorzio si era inizialmente impegnato a raggiungere un obiettivo di almeno 160 officine, laboratori e impianti di produzione nell'UE con almeno 15.000 lavoratori coinvolti. Ulteriori obiettivi includevano un ritorno del 5% della capacità produttiva nell'UE e una riduzione del 20% dell'impronta ecologica. Inoltre, il consorzio ha promesso di generare 10 nuove società all'interno della catena di approvvigionamento tessile e abbigliamento, come risultato diretto del progetto. È stato messo in atto un piano di risanamento, il cui scopo era quello di concentrare il lavoro del progetto su attività pratiche industriali/commerciali. In larga misura, questo è stato implementato con successo. Il progetto era piuttosto diversificato nel suo ambito di applicazione e gamma di attività e questo è stato, a volte, sia un vantaggio che uno svantaggio. Tuttavia, in termini generali, si può dire che il progetto abbia prodotto dei buoni risultati. L'istituzione della Fondazione TCBL, alla fine del progetto, è degna di menzione. Questa organizzazione è stata fondata per continuare il lavoro del consorzio, ora che il progetto ha raggiunto la sua conclusione dal punto di vista del finanziamento dell'UE. Tenendo conto degli obiettivi inizialmente dichiarati, è chiaro che alcuni (come le start-up e i seminari) sono stati raggiunti e si può sostenere che altri (numero dei



lavoratori e impronta ecologica) siano stati ragionevolmente affrontati. Inoltre, tenendo conto del progetto nel suo insieme e in considerazione delle basi già gettate per le attività post-progetto, si può affermare che TCBL si è concluso positivamente. Il valore aggiunto del progetto per l'area geografica su cui insistono maggiormente le attività di Unioncamere Veneto si può così sintetizzare: - il progetto ha rappresentato una vetrina on line per promuovere le attività dei laboratori tessili e digitali delle aziende interessate; - la certificazione mediante Label Cert a livello europeo. L' "etichetta parlante" verrà promossa a livello nazionale ed europeo grazie ad Unioncamere Veneto, che ha predisposto a fine progetto un'azione pilota implementata a livello europeo dalla Fondazione TCBL. Si spera che il consorzio istituito alla fine del finanziamento continui a portare avanti il lavoro, post progetto, a beneficio dei partecipanti e del settore nel suo insieme. Gli obiettivi generali del progetto rimangono pertinenti per il settore tessile e dell'abbigliamento europeo, che è composto in gran parte da organizzazioni di PMI. I risultati iniziali, promettenti in termini di laboratori e start-up di successo potrebbero, se ben guidati e diffusi, servire da punto di riferimento per una crescita simile su scala più ampia.

filippo.mazzariol@ven.camcom.it

mosaicoEUROPA

Supplemento a La bacheca di Unioncamere
Anno 13 N. 9

Mensile di informazione tecnica
Registrazione presso il tribunale
civile di Roma n. 330/2003
del 18 luglio 2003
Editore: Unioncamere - Roma

Redazione: p.zza Sallustio, 21 - 00187 Roma

Tel. 0647041
Direttore responsabile: Willy Labor

Lo staff di Unioncamere Europa

Flavio BURLIZZI

Coordinamento, Rapporti con EUROCHAMBRES, digitalizzazione, turismo, internazionalizzazione, ambiente
flavio.burlizzi@unioncamere-europa.eu

Chiara GAFFURI

Aiuti di Stato, e-Government, imprenditorialità, legalità, regolazione e vigilanza di mercato
chiara.gaffuri@unioncamere-europa.eu

Stefano DESSI

Monitoraggio bandi, Info-desk sistema camerale, Eventi, Comunicazione, Sito web e Newsletter
stefano.dessi@unioncamere-europa.eu

Diana MARCELLO

Competenze e occupazione, Affari generali
diana.marcello@unioncamere-europa.eu