



Logistica

Ceva, svolta francese

«Ma le regole valgono per tutti»

La denuncia: «Così rischiamo di morire. Noi siamo venuti per rispettare il contratto collettivo della logistica. Vogliamo garantire condizioni eque di lavoro a tutti i nostri addetti. Ma anche i concorrenti devono fare altrettanto altrimenti ci buttano fuori dal mercato». Parole dure. Pronunciate in perfetto italiano dal top manager Christophe Boustouller, responsabile della nuova Ceva Italia dopo l'investimento da oltre 100 milioni di euro del colosso francese Cma Cgm per rilevarla nell'aprile scorso.

Dalla Francia certo non si attendevano che soltanto un mese più tardi il Tribunale di Milano adottasse un provvedimento clamoroso: l'amministrazione giudiziaria della società. La Procura aveva scoperto un caporalato organizzato che poggiava su «un carousel di società cooperative per occultare un regime di sovrapprezzo retributivo ai danni di lavoratori costretti a ritmi gravosi, straordinari imposti sotto la continua minaccia di licenziamento e omesso versamento di contributi».

A distanza di pochi mesi i vertici francesi, guidati dallo stesso Boustouller, hanno rivoltato come un calzino la società cambiando tutta la prima linea dei dirigenti e lavorando in stretta collaborazione con l'amministratore giudiziario per scoperchiare questo intricato sistema di società cooperative. Interrompendo i legami con la Premium Net, società di outsourcing che solo in Italia fa lavorare circa 10 mila persone tra facchini e addetti al magazzino, tra i cui clienti figurano Tim, Wind e Johnson&Johnson.

Ora il tema è quello della svolta culturale. Il prefetto di Milano, Renato Saccone, un mese fa, a fine ottobre, ha convocato l'intera filiera della logistica mettendo allo stesso tavolo Assologistica, Assolombarda, Legacoop, Confcooperative, Confetra e i sindacati dell'intero settore. Il gruppo francese è disposto ad accelerare questo percorso. Lavorando però anche con i clienti finali. Che, ragionano a Parigi, devono accettare un rincaro sul prezzo di fornitura in modo da assicurare i diritti di tutti. A tal fine, i francesi stanno lavorando per offrire servizi a valore aggiunto in un settore estremamente polverizzato in cui la parte del leo-

100

milioni
l'investimento della francese Cma Cgm per rilevare Ceva Italia. La Procura, con la quale Cma collabora, ha scoperto un sistema di caporalato

ne comincia a farla Amazon. Ceva sta lanciando sul mercato un servizio di assistenza al cliente post-vendita, che permette ad esempio anche l'assemblaggio di un elettrodomestico di grandi dimensioni comprato online. Un segmento ancora inesplorato, che potrebbe interessare proprio al colosso Usa. Per farlo serve però rispettare i contratti in tutta la filiera. Una sfida titanica. La accoglieremo senza farli fuggire?

Fabio Savelli
© RIPRODUZIONE RISERVATA

75

le sedi di Ceva in Italia. Il gruppo ha oltre 1.400 dipendenti; offre servizi logistici (contratti, trasporto e gestione) e opera in tutti i settori (tranne gli alimenti freschi)

"Da spedizionieri a imprese tecnologiche"

Lo ha spiegato Zini (DHL Global Forwarding Italy) parlando del futuro della categoria

Roma - Le aziende di logistica sempre più dovranno diventare imprese tecnologiche. Il trasporto e la spedizione rimangono ovviamente fondamentali ma le aziende del comparto in futuro dovranno puntare sempre più sullo sviluppo tecnologico". Lo ha detto a Roma, in occasione dell'Agorà organizzata da Confetra durante la sua consueta assemblea annuale, Mario Zini, amministratore delegato di Dhl Global Forwarding Italy.

L'esperto manager del gruppo spedizionieristico ha precisato: "Non è più sufficiente garantire ai clienti il tracciamento della spedizione, serve dare anche visibilità in tempo reale del carico, performance del trasporto e dati qualitativi sulla spedizione". A proposito di sostenibilità ha aggiunto: "Potremo aiutare le aziende a raggiungere i propri obiettivi in termini di sostenibilità. Mostrare ad esempio l'incidenza delle emissioni di CO2 in base alle diverse alternative di trasporto.

Per consentire alle imprese di fare scelte diverse a seconda dei casi".

Zini, parlando di servizi a valore aggiunto da garantire ai caricatori, ha citato a titolo esemplificativo il programma Resilience 360 di Dhl Global Forwarding: "Si tratta di una raccolta di informazioni e fattori che possono impattare sulla logistica delle merci (scioperi, incidenti, incendi, ecc.) e grazie ai quali siamo in grado di dare ai clienti informazioni utili a loro per fare scelte anche preventive" sulla catena logistica dei loro prodotti.

Il numero uno di Dhl Global Forwarding Italy ha poi sottolineato che "le associazioni di categoria dovrebbero interrogarsi" sul perché la logistica è un settore la cui importanza è scarsamente percepita dall'opinione pubblica e dalla politica.

Sempre durante l'Agorà di Confetra è stato anche rapidamente affrontato il tema di Amazon come possibile nuovo entrante nel mercato delle spedizioni. "In questo momento può rappresentare un pericolo ma non ancora un competitor. Non ha sedi dislocate in tutto il mondo come i grandi operatori delle spedizioni merci" ha rilevato Zini. Che infine ha affermato: "Servono regole di accesso al mercato chiare, poi ognuno opera sul mercato secondo le proprie abilità". Fra le criticità da tenere in seria considerazione nel prossimo futuro il manager di Dhl ha menzionato "la sicurezza informatica poiché gli attacchi IT sono sempre più frequenti e portano con sé, fra le altre cose, anche il rischio di dispersione di dati preziosi".

Nicola Capuzzo

Confetra a sostegno del 5G

Roma - “5G per le Imprese. Più competitività per l’Italia”. È questo il tema del seminario che si svolge oggi presso la residenza dell’ambasciatore di Svezia in Italia, a Roma. L’evento è promosso dall’ambasciata di Svezia, dalla Camera di Commercio Italo-Svedese, dalla Ericsson e da Telia Carrer

Roma - “5G per le Imprese. Più competitività per l’Italia”. È questo il tema del seminario che si svolge oggi presso la residenza dell’ambasciatore di Svezia in Italia, a Roma. L’evento - promosso dall’ambasciata di Svezia, dalla Camera di Commercio Italo-Svedese, dalla Ericsson e da Telia Carrer - proverà ad offrire risposte a due domande, a partire dal dato che il 5G è fattore abilitatore di grandi investimenti, moltiplicatore formidabile di sviluppo e competitività per il Paese. E quindi: come possono le aziende fare leva su questa opportunità per crescere ulteriormente? E come può l’Italia amplificarne gli effetti in modo da attrarre maggiori investimenti per il Paese? Tre saranno i focus tematici attorno ai quali si strutturerà l’evento: Smart City, Manifattura e Logistica. Il direttore generale della Confetra, Ivano Russo, introdurrà quest’ultimo. «Blockchain, intelligenza artificiale, realtà aumentata, Big Data saranno sempre più strumenti indispensabili di un settore oggi come mai trainante per l’economia globale. Il secolo della logistica verde infatti oggi, attorno ai nostri temi, il ridefinirsi dei rapporti di forza geo-economici tra Stati e Continenti. C’è una dimensione politica di tutto ciò: si pensi alla Via della Seta o all’uscita della Gran Bretagna dall’Unione europea o ancora alla guerra dei dazi. E poi c’è una dimensione che riguarda il modello di business, e che attiene all’organizzazione produttiva, agli strumenti del ciclo operativo, alle capacità occorrenti per determinare un’impresa logistica performante e sempre più competitiva. La Logistica è oggi il laboratorio dentro il quale si stanno sperimentando i maggiori processi innovativi, e mi pare si vada verso la creazione di un grande ecosistema integrato capace di far dialogare, in tempo reale, committente, merce, vettori, destinatari finali - ha dichiara Ivano Russo presentando la partecipazione di Confetra all’incontro -. Dopo la giornata di studi, sullo stesso tema, promossa dal Centro Studi Americani, questo ulteriore appuntamento ci descrive quanto il nostro Paese venga giustamente percepito come un contesto potenzialmente interessante per i grandi investitori internazionali» ha concluso Russo.



Porto Marghera

Cancellata la «tassa» sui container Zanardo vende la maggioranza di Log-Os

Un po' la politica, con in prima fila Nicola Pellicani del Pd, un po' gli operatori, a partire da Confetra e dai presidenti delle Autorità portuali tra cui il veneziano Pino Musolino. La tassa sui container non ha avuto vita lunga e già ieri, dopo che lunedì notte era stata approvata in commissione Finanze alla Camera, è stata cancellata. Il «balzello» era nato da una buona intenzione, cioè dotare l'Agenzia delle Dogane di strumenti adatti (gli scanner) a verificare la merce dei contenitori, ma si sarebbe tramutata in un costo in più di circa 15 euro a blocco. Musolino aveva parlato di «provvedimento suicida» in un periodo storico in cui già i porti italiani fanno fatica a reggere la competizione di quelli del Nord Europa, ma anche di Koper o del

Nord Africa come Tangeri. «E' stato un lavoro importante frutto della collaborazione di molti», commenta soddisfatto Musolino.

Intanto ieri si è perfezionata la vendita della quasi totalità delle quote societari della Log-Os, società del gruppo Zanardo specializzata in logistica sanitaria, cioè nella fornitura di farmaci e vari trasporti da e verso le strutture ospedaliere. Damaso Zanardo ha deciso di affidarsi alla società Plurima, che ora detiene il 90 per cento, tenendosi però il 10 per cento e un posto in cda. Log-Os nel 2018 ha fatturato 4,5 milioni e impiegato 73 addetti. «E' un'ottima opportunità di inserimento in un progetto industriale di valenza nazionale», ha commentato Zanardo. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

De Micheli gela i terminalisti sull'Ires

L'iter della Finanziaria è ancora lungo, ma la previsione di un incremento dell'aliquota Ires per un'ampia platea di concessionari di beni pubblici, che il Governo ha inserito nel proprio maxiemendamento prima dell'esame del Senato (inizierà lunedì), pare blindata, malgrado il [disappunto manifestato](#) dalle maggiori associazioni di categoria della portualità.

Stamane, infatti, in un'intervista a *Il Sole 24 Ore*, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha rivendicato la scelta del Governo di deliberare l'aumento Ires, con la contestuale cancellazione della precedente versione dell'articolo 91 del disegno di legge, che prevedeva una limitazione all'1% del costo per l'ammortamento che i concessionari autostradali possono iscrivere a bilancio in relazione ai beni gratuitamente devolvibili (cioè quelli di proprietà pubblica che essi gestiscono come concessionari).

Una previsione, quest'ultima, che secondo De Micheli avrebbe comportato il "rischio di bloccare gli investimenti autostradali. E gli investimenti autostradali sono l'interesse del Paese". Affermazione su cui, alla luce degli ultimi avvenimenti, nessuno darebbe torto al Ministro, anche se non saranno pochi a chiedersi perché a pagare questi investimenti debbano essere concessionari di altri beni e non coloro che ne beneficiano.

Ma per la titolare di Porta Pia così l'articolo 91 è comunque norma "più equilibrata, nel momento in cui dobbiamo chiedere a chi le ha più risorse utili al Paese. Più equilibrata per tre ragioni: è spalmata su tutti i concessionari, è transitoria per soli tre anni, evita il rischio, che l'altra norma aveva, di bloccare gli investimenti autostradali". Improbabile che un simile endorsment possa preludere a cancellazioni o attenuazioni della norma.

Terminalisti e imprese portuali, semmai, potranno puntare ad ottenere qualcos'altro nel prosieguo dell'iter, oltre che a condurre in porto quanto già previsto da altri emendamenti che saranno discussi la prossima settimana: [credito d'imposta](#) sugli investimenti di chi opera in una ZES e [defiscalizzazione](#) degli oneri contributivi dei dipendenti dei terminalisti container di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto. Un obiettivo dichiarato (da Confetra e Assiterminal) è ad esempio l'estensione agli articoli 16 e 18 del comma 15bis dell'articolo 17, la norma grazie a cui le Autorità di Sistema Portuale possono oggi intervenire a sostegno delle crisi dei fornitori di manodopera temporanea.

Nel frattempo il predecessore di De Micheli è tornato in banchina. Nello stesso giorno in cui Gianluigi Aponte ha visitato il terminal MCT di Gioia Tauro, per la prima volta dopo il passaggio della totalità delle quote a MSC, anche Danilo Toninelli si è recato sui moli calabresi, proprio per rimarcare il proprio ruolo nella vicenda e, come d'abitudine, ne ha lasciato traccia video. Chi, seguendo la questione Ires, sia stato colto da irrefrenabili impulsi nostalgici, può quindi provare a cercar sollievo qui: <https://www.facebook.com/danilotoninelli.m5s/videos/761446770998254/>.

A.M.

Smart City, manifattura e logistica al centro del workshop promosso dall'Ambasciata di Svezia in Italia

Il DG di Confetra, Ivano Russo: Blockchain, IoT, Realtà Aumentata, Big Data sempre più strumenti indispensabili di un settore oggi come mai trainante per l'economia globale



E' questo il tema del workshop che si svolge oggi presso la Residenza dell'Ambasciatore di Svezia in Italia, in Via di Villa Patrizi. L'evento – promosso dall'Ambasciata di Svezia in Italia, dalla Camera di Commercio Italo Svedese, dalla Ericsson e da Telia Carrer – proverà ad offrire risposte a due domande, a partire dal dato che il 5G è fattore abilitatore di grandi investimenti, moltiplicatore formidabile di sviluppo e competitività per il Paese. E quindi: come possono le aziende fare leva su questa opportunità per crescere ulteriormente? E come può l'Italia amplificarne gli effetti in modo da attrarre maggiori investimenti per il Paese? Tre saranno i focus tematici attorno ai quali si strutturerà l'evento: Smart City, Manifattura e Logistica. Il DG di Confetra, Ivano Russo, introdurrà quest'ultimo. “Blockchain, IoT, Realtà Aumentata, Big Data saranno sempre più strumenti indispensabili di un settore oggi come mai trainante per l'economia globale. Il Secolo della Logistica verde infatti oggi, attorno ai nostri temi, il ridefinirsi dei rapporti di forza geoeconomici tra Stati e Continenti. C'è una dimensione “politica” di tutto ciò: si pensi alla Via della Seta o alla Brexit o ancora alla Guerra dei Dazi. E poi c'è una dimensione che riguarda il business model, e che attiene all'organizzazione produttiva, agli strumenti del ciclo operativo, agli skills occorrenti per determinare un'impresa logistica performante e sempre più competitiva. La Logistica è oggi il laboratorio dentro il quale si stanno sperimentando i maggiori processi innovativi, e mi pare si vada verso la creazione di un grande ecosistema integrato capace di far dialogare, in real time, committente – merce – vettori – destinatari finali” ha dichiarato Ivano Russo presentando la partecipazione di Confetra all'incontro. “Dopo la giornata di studi, sullo stesso tema, promossa dal Centro Studi Americani, questo ulteriore appuntamento ci descrive quanto il nostro Paese venga giustamente percepito come un contesto potenzialmente interessante per i grandi investitori internazionali” ha concluso Russo.

Giunta Confetra: "La logistica non è il bancomat del Governo"

La legge di bilancio ad oggi costerebbe al settore 180 - 200 milioni



"Mai il settore della logistica e del trasporto merci aveva subito un attacco simile: secondo i primi calcoli del nostro Centro Studi tra nuove tasse, costi aggiuntivi e tagli, tra 180 e 200 milioni di euro" ha dichiarato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, a valle dei lavori della Giunta confederale.

"Un attacco tragicamente distribuito: autotrasporto, terminal portuali, terminal ferroviari, marebonus, persino l'appalto di servizio si è reso più esoso nella gestione attraverso l'art 4 del DL fiscale. Evidentemente al Governo non è chiaro che il nostro comparto sta tenendo in piedi l'economia del Paese essendo lo strumento fondamentale sia dell'import che dell'export: uniche voci positive di un quadro economico nazionale stagnante da anni. Sono partiti dalla Plastic Tax per il Green New Deal e sono arrivati togliendo risorse allo shift modale ed al trasporto sostenibile: complimenti. Capolavoro paragonabile solo alla flat tax al rovescio: dai giganti concessionari autostradali ai piccoli concessionari portuali o ferroviari: più 3,5 %Ires per tutti.

A latere, il Governo ha trovato anche il tempo per cacciare senza ragione il Direttore delle Dogane, Mineo. E così - in piena preparazione della Brexit, sperimentazione del nuovo Regolamento UE sui controlli, e gestione della guerra dei dazi - avremo il quarto Direttore negli ultimi 4 anni. È davvero preoccupante il vuoto strategico e di visione che questo Governo manifesta nel settore della logistica e del trasporto merci, che giova ricordare rappresenta il 9% del PIL del Paese prodotto da quasi 110 mila imprese".

Giunta Confetra: logistica non è bancomat del Governo. Legge di Bilancio a oggi costa 180-200 mln al settore

(FERPRESS) – Roma, 10 DIC – “Mai il settore della logistica e del trasporto merci aveva subito un attacco simile: secondo i primi calcoli del nostro Centro Studi tra nuove tasse, costi aggiuntivi e tagli, tra 180 e 200 milioni di euro” ha dichiarato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, a valle dei lavori della Giunta confederale.

“Un attacco tragicamente distribuito: autotrasporto, terminal portuali, terminal ferroviari, marebonus, persino l’appalto di servizio si è reso più esoso nella gestione attraverso l’art 4 del DL fiscale. Evidentemente al Governo non è chiaro che il nostro comparto sta tenendo in piedi l’economia del Paese essendo lo strumento fondamentale sia dell’import che dell’export: uniche voci positive di un quadro economico nazionale stagnante da anni. Sono partiti dalla Plastic Tax per il Green New Deal e sono arrivati togliendo risorse allo shift modale ed al trasporto sostenibile: complimenti. Capolavoro paragonabile solo alla flat tax al rovescio: dai giganti concessionari autostradali ai piccoli concessionari portuali o ferroviari: più 3,5 %Ires per tutti. A latere, il Governo ha trovato anche il tempo per cacciare senza ragione il Direttore delle Dogane, Mineo. E così – in piena preparazione della Brexit, sperimentazione del nuovo Regolamento UE sui controlli, e gestione della guerra dei dazi – avremo il quarto Direttore negli ultimi 4 anni. È davvero preoccupante il vuoto strategico e di visione che questo Governo manifesta nel settore della logistica e del trasporto merci, che giova ricordare rappresenta il 9% del PIL del Paese prodotto da quasi 110 mila imprese”

«Nuove tasse, per la logistica conto da 200 milioni»

Roma - «Secondo i primi calcoli del nostro Centro Studi tra nuove tasse, costi aggiuntivi e tagli» sono in arrivo per il settore «tra 180 e 200 milioni di euro». Lo afferma il presidente di Confetra, Guido Nicolini

Roma - «Mai il settore della logistica e del trasporto merci aveva subito un attacco simile: secondo i primi calcoli del nostro Centro Studi tra nuove tasse, costi aggiuntivi e tagli, tra 180 e 200 milioni di euro». Lo afferma il presidente di Confetra, Guido Nicolini, a valle dei lavori della giunta confederale: «Un attacco tragicamente distribuito: autotrasporto, terminal portuali, terminal ferroviari, marebonus, persino l'appalto di servizio si è reso più esoso nella gestione attraverso l'art. 4 del Decreto Fiscale - continua Nicolini-. Evidentemente al governo non è chiaro che il nostro comparto sta tenendo in piedi l'economia del Paese essendo lo strumento fondamentale sia delle importazioni che delle esportazioni: uniche voci positive di un quadro economico nazionale stagnante da anni. Sono partiti dalla Plastic Tax per il Green New Deal e sono arrivati togliendo risorse al trasferimento modale e al trasporto sostenibile: complimenti. Capolavoro paragonabile solo alla flat tax al rovescio: dai giganti concessionari autostradali ai piccoli concessionari portuali o ferroviari, più 3,5 % di Ires per tutti - aggiunge Nicolini-. A latere, il governo ha trovato anche il tempo per cacciare senza ragione il direttore delle Dogane, Benedetto Mineo. E così - in piena preparazione dell'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea, sperimentazione del nuovo regolamento Ue sui controlli, e gestione della guerra dei dazi - avremo il quarto direttore negli ultimi quattro anni. È davvero preoccupante il vuoto strategico e di visione che questo governo manifesta nel settore della logistica e del trasporto merci, che giova ricordare rappresenta il 9% del prodotto interno lordo del Paese prodotto da quasi 110 mila imprese».

OLTRE 800 MILA ADDETTI

Il caso tipico della logistica, settore in cui dilaga il nero

Sara Monaci

La logistica è un settore controverso. Caratterizzato, spesso, dall'utilizzo di finte cooperative, dove si annidano situazioni di caporalato o di evasione fiscale. È quanto è emerso anche dalle ultime inchieste della procura di Milano: si va dalla Ceva Logistics, colosso francese attualmente commissariato nel ramo d'azienda della logistica italiana, all'Ortomercato di Milano, dove il direttore generale è finito agli arresti domiciliari (insieme al titolare della Ageas) per corruzione. E come se non bastasse, qualche giorno fa il titolare della Premium net, fino ad un anno fa nella galassia delle società a cui si appoggiava la Ceva, è stata oggetto di un maxi sequestro da 120 immobili, per aver violato il diritto del lavoro e aggirato le tasse nel magazzino-hub di Pavia.

Oltre alle inchieste, esiste un mondo magmatico fatto di contratti alternativi rispetto a quello regolare della logistica; difficili condizioni di lavoro; complicate relazioni sindacali, visto che la maggior parte dei lavoratori proviene da paesi stranieri.

Il settore conta 108 mila imprese con 800 mila addetti, concentrate soprattutto in tre regioni: Lombardia, Emilia e Veneto. Le attività stanno crescendo in modo particolare lungo la Brebemi. I magazzini si concentrano a Ovest di Milano, da Peschiera Borromeo a Carpiano. La principale azienda della logistica legata all'e-commerce, Amazon, si divide invece tra Piacenza e Milano.

I lavoratori arrivano da tutte le parti del mondo, tranne che dall'Europa: nei magazzini prevalgono marocchini, tunisini, egiziani e originari del Centro Africa, mentre il trasporto è "affidato" prevalentemente ai sudamericani. È diffusa la pratica di assumere i lavoratori in "cooperative spurie", vincitrici di appalti per gestione di magazzino e trasporto, a cui

l'azienda madre esternalizza il settore. Succede spesso che le aziende vincitrici siano prive di dipendenti, e subentrino a quelle precedenti prendendosi gli addetti già impiegati. Questo meccanismo mette anche in evidenza, però, che i consorzi vincitori siano spesso "scatole" vuote, ovvero un modo studiato a tavolino per esternalizzare i servizi raggirando i contratti della logistica. E infatti spesso vengono utilizzati i meno tutelanti contratti "multiservizi" o "servizi fiduciari". La paga oraria passa così da 9,5 euro all'ora a 4,5.

I consorzi, poi, in alcuni casi, dopo pochi anni falliscono, così da evitare di pagare tasse, contributi o addirittura salari.

Esternalizzare i servizi di logistica significa, in molti casi, rendere più difficile i controlli. A reclutare i lavoratori extracomunitari sono spesso i "caporali".

L'associazione datoriale Confetra, che riconosce i problemi, sottolinea che da circa 5 anni la situazione dei lavoratori è migliorata, e questo andamento positivo è confermato dalla Filt-Lombardia. I sindacalisti del Cub precisano invece che invitano i lavoratori a non accettare compromessi.

La recente inchiesta sull'Ortomercato di Milano dimostrerebbe come la logistica è un settore in cui, oltre al caporalato, si insinua la frode fiscale. Le indagini hanno colpito i vertici della società di gestione Sogemi. Ma a ben guardare le denunce, fatte negli anni da Lega Coop e Confcooperative, hanno messo in luce un sistema di fallimenti pilotati. La società finita sotto la lente degli inquirenti avrebbe nel tempo proposto prezzi troppo bassi, non sostenibili finanziariamente, alterando così il mercato. Si sarebbe servita infatti per la logistica nell'Ortomercato di sue società consorziate che apparivano e scomparivano. Secondo un esposto in procura, il "sistema dei fallimenti" sarebbe collaudato e usato per evadere Iva, tasse e contributi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Tavolo per la legalità nella logistica per espellere le poche mele marce»

L'INTERVISTA

GUIDO NICOLINI

La filiera di 110mila imprese ha alcune irregolarità solo nella distribuzione urbana

Bisogna riaprire il tavolo già convocato con il Mise, Mit, Interni e Lavoro

Alberto Grassani

Alcuni segmenti del settore della logistica sono di nuovo sotto i riflettori. La Procura di Milano sta passando al setaccio il comparto a caccia di illegalità, caporalato e lavoro nero, allargando l'inchiesta che ha portato al parziale commissariamento di Ceva logistics srl.



GUIDO NICOLINI
Presidente Confetra, Confederazione generale italiana del trasporto merci e logistica

Ma è chiaro che la gran parte delle 110 mila imprese che lavorano nella logistica italiana stanno dalla parte della Procura - spiega il presidente di Confetra, Guido Nicolini - e sperano che il settore, che ha un potenziale di crescita enorme, venga liberato da quelle risacche di criminalità.

È un fatto che la procura di Milano sta allargando le indagini sul comparto?

E fa benissimo a farlo, va bene che sia così. Sicuramente c'è un interesse della stragrande maggioranza delle imprese sane ed oneste,

che applicano il nostro CCNL logistica e trasporto merci e che rispettano le leggi, che le imprese con lavoro nero, irregolarità e caporalato siano stante e sbattute fuori dal mercato

Chiedete al governo un tavolo per la legalità, qual è l'obiettivo? Sì, il tavolo, insieme al ministero degli Interni, a quello del Lavoro, al Mise ed al Mit si è già riunito un paio di volte quattro anni fa. Poi non si è dato seguito a quel percorso: il lavoro che va affrontato in Italia è di riorganizzazione del ciclo operativo della distribuzione urbana e del facchinaggio nei magazzini. Un processo che permetterebbe di liberare tutta la filiera dai problemi che riguardano solo una piccola parte del settore.

In numeri?

La logistica in Italia conta circa 110 mila imprese, 800 mila addetti diretti, 85 miliardi di fatturato, il 9% del Pil del Paese. Settore complesso ed assai articolato, che include terminalisti portuali, interporti, doganalisti, agenti marittimi, raccomandatori, operatori del cargo ferroviario merci, officine delle flotte, operatori del cargo aereo, dei servizi postali privati, corrieri, autotrasporto, fumigatori, spedizionieri internazionali, spedizionieri industriali, imprese operanti nei magazzini, market place digitali e piattaforme. Su tutta questa filiera, la distribuzione urbana dell'ultimo miglio vale circa il 10% e in questa parte solo una componente è interessata da illeciti. Specifici casi degenerati ed in specifici settori di attività non vanno confusi con l'industria logistica italiana nel suo insieme. Così come nessuno confonderebbe i fenomeni odiosi del caporalato dei migranti in agricoltura con la filiera italiana del Food&Beverage, oppure i casi di sfruttamento della mano d'opera minorile in al-



La logistica in Italia. Il settore occupa 800mila addetti con 85 miliardi di fatturato

IL SETTORE

9%

Del Pil italiano

La filiera della logistica ha nel complesso un peso pari al 9 per cento del Pil

110 mila

Le imprese della filiera

Il settore conta circa 110 mila imprese, 800 mila addetti diretti, 85 miliardi di fatturato, I problemi su cui indaga anche la magistratura riguardano solo una piccola parte del comparto

cuni laboratori tessili con l'eccellenza del made in Italy in ambito Moda&Fashion.

Oggi pubblichiamo i dati sull'export italiano che guadagna quote di mercato nel mondo, qual è lo scenario della logistica in Italia?

Essendo l'Italia priva di materie prime ma vantando tuttavia una produzione industriale manifatturiera leader nel mondo, ed avendo una economia nazionale ormai strutturalmente trainata dall'export, appare chiaro che la logistica sia sempre più uno dei pilastri della competitività complessiva del Sistema Paese. Settore sempre più centrale nel Mondo, tra l'altro, anche alla luce di dinamiche globali - Via della Seta, Guerra dei

dazi, Brexit, 5G, grandi opere e Reti Ten T - che vedono attorno a dossier legati ai temi della connettività, il riarticolarsi di rapporti di forza tra Stati e Continenti. In cifre, con un Pil che oggi stagnante allo 0,2%, i trasporti dei corrieri crescono dell'8%, il sistema dei porti del 4% e il traffico ferroviario merci del 5%. Il potenziale della logistica, anche in termini di ricadute occupazionali è enorme. Tuttavia, noi rischiamo di avere un sistema ingolfato a causa dall'obsolescenza delle infrastrutture del Paese. Non si tratta del dramma del Morandi, della caduta di un viadotto o di altre criticità locali: è un'emergenza Nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autotrasporto, in Campania arriva il "costo di security"

di Paolo Bosso

Con una lettera alle associazioni di categoria Accsea, Assospena, Assoagenti e Confetra, la Fai-Confrtrasporto della Campania comunica che le imprese di autotrasporto che operano all'interno del cluster portuale della regione, in seguito all'assemblea della sezione container tenutasi venerdì, hanno stabilito un nuovo "costo di security" a partire dal primo febbraio 2020, per la movimentazione all'interno dei terminal delle aziende di autotrasporto strutturate. Si tratta di 25 euro per container, con cinque giorni di *free-time*, per il ritiro e l'ingresso dei contenitori pieni. Le aziende, inoltre, si riservano l'addebito di ulteriori costi per eventuali altri servizi come la sosta o altri tipi di movimentazione.

La riunione della sezione container, precisa la Fai, ha visto la partecipazione attiva dei dipendenti delle società di autotrasporto e delle organizzazioni sindacali presenti in azienda, «nell'ottica di migliorare e garantire condizioni di maggiore sicurezza dei propri collaboratori, dei dipendenti, anche all'interno dei loro terminal privati, e non solo per il personale viaggiante, nel rispetto del rinnovo del CCNL della logistica».

Il "costo di garanzia" si ispira ai principi dettati dal [Dlgs 81/08](#) (Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro) e sarà destinato al miglioramento degli equipaggiamenti, alla formazione specifica del personale e anche al recupero di una parte dei costi di servizio.

-

Cnel, nel 2019 messi a punto 12 nuovi ddl Treu, un successo le due consultazioni dei cittadini

(ANSA) - ROMA, 29 DIC - Dodici nuovi disegni di legge in aggiunta ai 22 depositati nei 60 anni di attivita', 39 atti ufficiali di cui 20 indirizzati a Governo e Parlamento, 187 iniziative con oltre 11mila partecipanti, 78 audizioni di organizzazioni rappresentative su temi d'attualita', ma soprattutto oltre 25mila questionari compilati dai cittadini nelle prime due consultazioni pubbliche, sul futuro dell'Europa e sulla sicurezza stradale. Sono alcuni numeri relativi all'attivita' svolta nel 2019 dal Cnel, il cui nuovo corso e' iniziato a giugno 2018 con l'insediamento della X Consiliatura, rende noto un comunicato di Villa Lubin. Bisogna inoltre aggiungere, prosegue la nota, i numeri dell'Archivio Nazionale Contratti (909 accordi registrati) e quelli dell'attivita' internazionale, campo nel quale il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro e' tornato ad essere voce autorevole nel Comitato Economico e Sociale Europeo. "Durante quest'anno, il Cnel e' tornato ad essere la 'casa costituzionale della partecipazione' cosi' come l'avevano immaginata i Padri costituenti e poi la legge 30 dicembre 1986 n. 936. Uno dei settori di punta e' l'Archivio dei contratti collettivi nazionali e la correlata banca dati con oltre 40mila records e, grazie a un nuovo software, e' maggiormente fruibile a tutti: un unicum nella produzione di dati nella Pa". Altra novita' e' stata la periodicitita' mensile delle Assemblee, che si e' resa necessaria in seguito all'intensificazione dell'attivita' istruttoria, e degli atti formali prodotti. "L'adesione dei cittadini alle due consultazioni pubbliche condotte, e' stata rilevante se paragonata ad iniziative analoghe di altri Paesi o della stessa UE e sta a dimostrare che esiste una preziosa domanda di partecipazione e che sussiste una capacita' operativa del Cnel di intercettarla ed inserirla nei propri processi istruttori", spiega il presidente Tiziano Treu. "Il principio di programmazione ha costituito l'elemento fondante di ogni nostra azione, sul piano organizzativo, funzionale e istituzionale - aggiunge Treu - Allo stesso tempo e' stata attuata una riforma generale dei regolamenti del Consiglio improntata al superamento di ogni ostacolo rilevato sul percorso di un pieno recupero di operativita', previa attivazione di una notevole fase consultiva, tra gli altri dell'Avvocatura generale dello Stato e del Consiglio di Stato, che preparasse il terreno per un intenso esercizio dei compiti affidati al Cnel". "Da gennaio ci impegneremo su tre fronti in particolare: welfare e pensioni con il gruppo tecnico che lavorera' a una proposta legislativa, le difficolta' del sistema produttivo rispetto al quale vogliamo costituire il board della produttivita' con le piu' rilevanti istituzioni competenti, il sostegno alla conferenza sul futuro dell'Europa come gia' condiviso con il Ministro Enzo Amendola", conclude Treu. (ANSA). COM-NM 29-DIC-19 16:44

La Spezia, Laghezza: "Basta guerra sulle banchine"

Genova - L'imprenditore portuale spezzino: "Urgente sedersi ad un tavolo: pubblico e privato trovino la soluzione".

Genova - "In questi giorni sul porto della Spezia si scrive tutto e il contrario di tutto. Si va dall'ipotesi di un licenziamento alla richiesta di revoca delle concessioni, dalle polemiche strumentali ai mancati investimenti. Un via vai di dichiarazioni che sta purtroppo trasformando un dibattito serio sul futuro del porto in una chiacchiera da bar, dove anche personaggi credevamo appartenere al passato cercano di ottenere spazio e notorietà". E' l'inizio di un lungo intervento del presidente di Confetra Liguria e imprenditore spezzino, Alessandro Laghezza: "Permettetemi a questo punto al di là delle cariche, di esprimere una posizione da imprenditore che ha investito moltissimo su questo porto. Recentemente siamo scesi in campo per rivendicare la realizzazione rapida delle nuove infrastrutture che servono al porto di La Spezia e agli altri scali liguri; abbiamo lanciato per primi l'idea di un Piano Marshall. Ad assistere quotidianamente alla "dance macabre" che si sta ballando sul porto, mi viene da pensare che il primo problema da risolvere sia quello degli uomini, uomini che siano in grado di tutelare e difendere un'industria, quella del porto, che garantisce lavoro a 3000 addetti diretti e 5000 indiretti. Uomini che non pensino ancora oggi di poter usare la più grande industria cittadina come vetrina per la loro sopravvivenza" "La Spezia - prosegue Laghezza - ha assolutamente bisogno di un terminalista indipendente che continui ad attrarre una pluralità di compagnie di navigazione e Lsct ha dimostrato di saperlo fare molto bene negli ultimi trent'anni; ha altrettanto bisogno di società indipendenti come la mia che gestiscano le attività doganali e logistiche. Ha bisogno di più treni ma anche di un autotrasporto che sia posto in condizione di operare al meglio, in modo. Il tutto smettendola una volta per tutte di inseguire modelli di integrazione verticale che non appartengono alla storia e al DNA di questo porto. In questo quadro di riferimento, non esistono alternative da porre in campo sul tema degli investimenti in banchine e gru: in carenza di questi investimenti entro pochi anni il Terminal non sarà più competitivo e questi investimenti deve farli Contship. Parallelamente non esistono alternative ai dragaggi, perché presto i moli non saranno più utilizzabili dalle grandi navi, e i dragaggi vanno sveltiti e realizzati dall'Autorità di Sistema Portuale" "Fissati questi paletti, occorre costringere, e ribadisco, costringere la parte pubblica e quella privata a sedersi al più presto allo stesso tavolo per definire un cronoprogramma rigoroso e condiviso. **Un tavolo al quale dovranno partecipare attivamente gli operatori logistici, visto che dal rispetto di questi impegni dipende il futuro delle nostre aziende.** Certo anche il Sindaco avrà un ruolo a questo tavolo: un ruolo di stimolo nel superiore interesse della città. Il tutto evitando (e mi riferisco a tutte le parti in causa) i protagonismi e la voglia repressa di condurre battaglie personali o, peggio, di retroguardia. Abbiamo davanti la responsabilità di costruire il futuro di quello che per tanti anni è stato il porto dei miracoli. Deve – conclude Alessandro Laghezza - continuare ad esserlo. Noi imprenditori ci siamo; ci siamo per fare la nostra parte con fatti e non con parole, in prima fila, come sempre"

Via alla rivoluzione dell'eco carburante sulle navi, ma il conto spaventa gli operatori

Genova - Dal primo gennaio parte il taglio delle emissioni. Gli analisti: "I costi? Li pagheranno i consumatori". Botta: "Conseguenze anche per spedizionieri, agenti marittimi e terminalisti"

Genova - Per chi vorrà comprare un nuovo televisore non cambierà poi molto: solo qualche dollaro in più. Per un crocierista invece la vacanza ai Caraibi potrebbe diventare più salata. Mancano 48 ore all'introduzione della norma che imporrà carburante pulito alla flotta mondiale e lo shipping si interroga ancora su chi pagherà la bolletta. Perché il carburante ammesso dal regolamento dell'Imo (l'International maritime organization, il ramo marittimo dell'Onu) è diventato rapidamente carissimo. Gli armatori che non hanno scelto gli scrubber, i catalizzatori in grado di rendere le emissioni di zolfo in atmosfera in linea con i nuovi parametri, saranno obbligati a fare il pieno di eco carburante che costa 263 dollari a tonnellata in più rispetto a quello convenzionale utilizzato sino ad oggi. Quella differenza rischia di finire così sul mercato, con effetti differenti, come nel caso del consumatore che vuole acquistare una televisione da 30 pollici o del passeggero di una nave da crociera, il cui portafogli secondo l'analisi di Boston Consulting, dal prossimo anno sarà comunque più leggero. Gli analisti sono però convinti che l'effetto economico sarà superato da quello culturale: con l'ondata ambientalista e grazie all'effetto Greta, il cliente è disposto a pagare di più se sa che sta compiendo un atto positivo per il Pianeta.

Gli operatori tremano

Il rischio di un rialzo del prezzo non c'è solo per i consumatori. A tremare è anche la catena logistica. E quella italiana non fa eccezione: «Non c'è dubbio che il 2020 sarà l'anno in cui dovremo affrontare il tema dei maggiori costi di carburante, dei tempi di guida e di attesa lungo la rete autostradale, non più solo in porto - spiega Giampaolo Botta il direttore generale degli spedizionieri genovesi - E' evidente che dovremo affrontare maggiori costi di gestione ed è altrettanto chiaro che il livello di efficienza produttiva sia sprofondato». Già, ma chi paga? «Al momento il costo è finito principalmente sulle spalle dell'autotrasporto» che già sta subendo, soprattutto in Liguria, danni pesanti dopo il crollo del Morandi e i problemi sulle autostrade. «Ma i camion non sono gli unici - continua Botta - Il conto arriverà anche a spedizionieri, agenti e terminalisti che hanno perso clienti, assorbito costi e visto ridurre la produttività». Così ai costi noti se ne aggiungeranno altri: «E se da una parte la ventilata richiesta di Congestion Surcharge da parte dell'autotrasporto ha un suo fondamento, dall'altro è innegabile che tutta la filiera logistica dell'import/export stia pagando un prezzo altissimo che finirà per colpirà la merce e dunque le tasche di tutti».

Chi paga il conto?

Il prezzo del pieno delle navi sarà più caro di 25 miliardi di dollari in tre anni, secondo Boston Consulting. Chi ha installato gli scrubber sulle navi «potrà risparmiare sino al 70% rispetto a chi non l'ha fatto» spiega ancora un report di Deutsche Bank. Sul fronte italiano il problema è noto: «La parcellizzazione del costo non elimina il problema - dice Botta - Lo rende solo meno evidente dal punto di vista politico. Dobbiamo però affrontarlo prima che il conto finale rischi di essere troppo salato per tutti».—