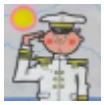
La nave dei sogni

il blog di Paolo Federici dedicato al mondo del trasporto (con un occhio di riguardo per il "marittimo"!)

Chi sono



Nome: Paolo Federici

se volete segnalare i disservizi di qualche operatore del settore "trasporti", le problematiche che nascono in un porto, le carenze strutturali di un aeroporto, le mancanze di collegamenti ferroviari, i ritardi negli sdoganamenti, le diverse interpretazioni delle leggi, le differenze con quanto avviene in altri Stati Europei ... insomma tutto quello che, a vostro avviso, rallenta lo sviluppo dell'Italia (magari anche le troppe pratiche burocratiche imposte!), questo spazio è a vostra disposizione.

vota questo blog su: WIKIO

DISCLAIMER: I messaggi presenti nel Blog e/o nel Forum rappresentano il pensiero di chi li scrive. Paolo Federici non è il moderatore di questo sito. Il pensiero dei partecipanti non coincide necessariamente con quello di Paolo Federici. Paolo Federici non è responsabile dei contenuti dei messaggi postati.

Paolo Federici

Crea il tuo badge

ci sono anche italiani onesti.

ormai sembra acclarato che la politica rappresenti la nazione: rubano loro, rubiamo tutti! Evadono loro, evadiamo tutti! Se qualcuno ci dice che ha trovato una maniera per evadere le tasse, anziché andare a denunciarlo, gli chiediamo come abbia fatto, così da "allinearci" all'andazzo. Preferiamo pagare in nero (il dentista, l'idraulico, l'elettricista, la badante, l'avvocato ...) convinti, così facendo, di aver "risparmiato". Senza capire che quel poco che possiamo aver risparmiato noi, qualcun altro dovrà pagarlo al posto nostro. Bisogna ripensare tutto il nostro modo di rapportarci con gli altri: gli altri siamo noi (come cantava Umberto Tozzi)!
I disastri ai quali assistiamo impotenti sono la conseguenza dell'abusivismo, dell'illegalità, della mancanza di controlli, dei condoni: la natura non perdona!
Accusare solo la politica non è corretto: se il politico di turno ha autorizzato la costruzione abusiva,

siamo NOI ad averla edificata. Se il governo in carica ha concesso dei condoni, siamo NOI ad averne usufruito.
E veniamo al mio "solito" campo, quello dei trasporti: se la dogana è così inflessibile è perché tante sono state le irregolarità. Solo che adesso si parte dal presupposto di colpevolezza, lasciando all'utente l'onere della prova: dimostrare la propria onestà e la propria innocenza.
In questo modo, alla fine, chi è veramente penalizzato è sempre e solo l'onesto, l'innocente, colui che si impegna al massimo per rispettare le leggi.
Continuare a vedere clienti che "se ne vanno" (portando le loro merci su altri "valichi" Europei, dove sono accolti con il massimo rispetto) rende ancora più amara la vita per gli "onesti" operatori italiani!
Se poi le leggi italiane sono impossibili da rispettare (impossibilia nemo tenetur, dicevano i latini) il confronto diventa davvero impossibile e la lotta per la sopravvivenza è quella che viene messa in campo.
Per non parlare degli interessi di "casta" (o di categoria) e qui torniamo sempre al dunque: imporre leggi "ingiuste" (le tariffe minime dell'autotrasporto sono "illegali", solo l'Italia le ha approvate nonostante che l'Antitrust Europea si sia già pronunciata "contro". Tutti gli altri Paesi le hanno abolite, da anni, e l'ultima, costretta ad abolirle, è stata la Grecia. Come dire che imporre tariffe minime ... ci mette sullo stesso piano della Grecia, così come era subito prima della sua crisi!) penalizza sempre più la nostra economia.
Oggi si respira aria di cambiamento: siamo pronti per entrare nel futuro?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 09/11/2011 15:24 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *giornalismo*, *denuncia*, *trasporti*
08/11/2011

BLACK LIST

due parole che possono determinare la chiusura della vostra azienda.
Facciamo un passo indietro: l'Italia (unica nel suo genere) ha ideato una legge (denominata BLACK LIST, appunto) per combattere i furbetti che, utilizzando paradisi fiscali, esportano valuta.
Cosa prevede la legge?
Che per inserire tra i COSTI/ACQUISTI, nel bilancio aziendale, i pagamenti fatti all'estero (in ben 73 Paesi del Mondo), bisogna PROVARE che il beneficiario esista veramente, che abbia fornito un servizio oppure merce, e solo allora quel trasferimento di denaro sarà perfettamente logico e corretto.
Ad esempio, per noi che operiamo nel mondo del trasporto, se paghiamo un NOLO marittimo alla M.S.C. (la più grossa Compagnia di Navigazione al mondo) dobbiamo dimostrare che la M.S.C. esiste veramente, che ha davvero gestito il trasporto per il quale stiamo pagando il nolo, e che il prezzo pagato è "equo".
Questo perché la M.S.C. ha sede in Svizzera e la Svizzera è uno dei 73 Paesi elencati nella BLACK LIST.
Ma altrettanto dobbiamo fare se affidiamo un trasporto alla Evergreen (compagnia di navigazione di Taiwan: anche Taiwan rientra nella lista!) oppure alla Yang Ming (idem ...!).
Se spediamo merce per "via aerea" dobbiamo accertare l'esistenza della EMIRATES (Dubai è nella "Black List"), della SINGAPORE AIRLINES (Singapore è nella "Black list"), della CATHAY PACIFIC (Hong Kong è nella "Black List"), e via di questo passo.
La questione sembra di poco conto, ma l'AGENZIA DELLE ENTRATE, durante alcune ispezioni fatte recentemente in aziende che intrattengono rapporti d'affari con qualcuno dei 73 Paesi della lista, ha dato una sua interpretazione della regola che prevede l'ESISTENZA "reale" della controparte.
Non basta intrattenere rapporti magari continuativi, non basta dimostrare che quella particolare

società è iscritta alla locale Camera di Commercio, non bastano scambi di corrispondenza che comprovano la realtà del rapporto ... è necessario anche produrre copia del BILANCIO aziendale della società estera debitamente certificato.
Ora, immaginiamo una piccola società di spedizioni di Singapore che decide di affidarci la gestione "locale" (in Italia) del trasporto di una decina di containers per i quali noi dobbiamo anche incassare il nolo-mare dal ricevitore e trasferirlo a quel corrispondente di Singapore: se NON abbiamo la copia del BILANCIO certificato di quella piccola azienda, la somma che gli abbiamo trasferito NON possiamo inserirla tra i COSTI di produzione.
Quindi avendo incassato 10.000 dal cliente italiano e trasferito 9.000 al corrispondente di Singapore, anziché un UTILE di 1.000 ... per l'AGENZIA DELLE ENTRATE abbiamo un UTILE di 10.000 (l'intero incasso, senza che venga tenuto conto del pagamento fatto).
Certo, ci viene data la possibilità di DIMOSTRARE la correttezza di quel pagamento di 9.000 a Singapore (chidendo, come detto, una copia del BILANCIO certificato della nostra controparte di Singapore), ma intanto l'AGENZIA DELLE ENTRATE fa intervenire EQUITALIA e noi dobbiamo pagare "immediatamente" le tasse su 10.000 (anziché su 1.000) gravate, tra l'altro, dalle sanzioni previste dalla legge.
Aumentate queste cifre in maniera esponenziale ed ecco che non vi resta che portare i libri in Tribunale e dichiarare fallimento.
Come al solito, le aziende sono lasciate da sole ad affrontare la burocrazia e le diverse interpretazioni personalistiche delle leggi.
Il pensiero che mi passa per la testa è molto semplice: per combattare una piaga reale (l'evasione fiscale e l'esportazione illegale di valuta) si penalizzano le aziende "serie", costringendole a fare i salti mortali per recuperare improbabili documentazioni a sostegno della loro attività.
Non sarebbe più logico che fosse l'AGENZIA DELLE ENTRATE a fare i controlli sulle aziende estere, per accertarne la reale attività?
Anche perché una cosa è se un "bilancio" lo chiede un'autorità statale, un'altra è se vado a chiederlo io! Giustamente l'azienda estera potrebbe rispondermi che, non essendo tenuta - nel suo Paese - alla pubblicazione del bilancio, non ci pensa proprio a fornirmelo.
O, altrimenti, potrebbe chiedermi di pagarla anche per quel "lavoro" in più, non previsto da nessuna norma internazionale.
Ricapitolando, **il primo problema è che la Black list Italiana non è allineata con quella dell OCSE. Ad esempio Hong Kong ha firmato accordi con tutti i Paesi Europei eccetto Italia e Grecia e quindi è entrato nella white list dell'OCSE. Mentre permane nella black list italiana. Il secondo problema è che solo l'Agenzia delle Entrate ITALIANA richiede quel particolare tipo di documentazione a comprova della correttezza dell'operazione.**
Continuiamo a farci del male: quando tutte le aziende sane e serie avranno chiuso, allora sì che ci renderemo conto dell'assurdità di questa legge.
Ma allora sarà troppo tardi.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 08/11/2011 12:29 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *giornalismo*, *denuncia*, *trasporti*

CONDOLIDATORE a cinque stelle

forse sarebbe il caso di fare come per gli alberghi: due stelle, tre stelle, quattro stelle ...
Anziché lasciare che nel nostro settore L'UNICA VARIABILE sia il prezzo, predisporre delle tabelle per l'assegnazione delle stelle!
Ad esempio (e qui faccio una lista "pro domo mea")
- chi ha un sito web interattivo che permette prenotazioni, controllo tariffario, cargo tracing ... etc: UNA STELLA
- chi ha un magazzino "doganale" che permette quindi di gestire merce "internazionale" in proprio:

UNA STELLA
- chi ha più di dieci anni di vita:
UNA STELLA (venti anni, DUE STELLE; trenta anni, TRE STELLE!)
- chi è membro di una associazione di categoria (Fedespedi, Confapi ...) o comunque titolare di licenza:
UNA STELLA
- chi è certificato A.E.O.:
UNA STELLA
Così che nel presentarsi alla clientela si potrà elencare (proprio come fanno gli alberghi) il numero di STELLE che si possiedono
A questo punto il cliente potrà sì scegliere "anche" e soprattutto in base al prezzo, ma ci sarà sicuramente chi vorrà valorizzare le stelle (come quando scegliamo un albergo: "vorrei un quattro stelle!")
Le variabili possono essere molteplici e discusse (succede anche per gli alberghi!) ma certamente sarà un "incentivo" a migliorare i servizi (oggi come oggi ci sono operatori del trasporto che NON hanno nemmeno la licenza, alcuni non hanno nemmeno un sito web ... per non parlare di quelli che non sono proprio associati da nessuna parte) ed un biglietto da visita certamente di valore quando ci si presenta alla clientela!
Anziché le STELLE ... possiamo inventarci un altro simbolo: il PALLET, la RUOTA, il TEU, la CLASSE!
Che ne pesante?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 08/11/2011 10:08 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
07/11/2011

DOMANDE & RISPOSTE

mi sono fatto parte diligente nel recuperare alcune informazioni che ritengo utili per chi lavora nel settore del trasporto e della logistica!

DOMANDA
Esistono in Germania, Francia, Inghilterra e Spagna "finanziamenti" all'autotrasporto come quelli in Italia? Io credo di no, ma "se esistono" è possibile sapere di quali cifre si tratti (possibilmente degli ultimi 10 anni)?

RISPOSTA
Non esistono finanziamenti all'autotrasporto negli altri Paesi europei comparabili con quelli concessi in Italia (solo ultimamente ben 400 milioni di euro) Esiste solo la possibilità di riduzione delle accise sul gasolio cosiddetto professionale e, in Germania, aiuti per il combinato. Ti evidenzio in appresso gli importi per 5 Paesi particolarmente importanti per la nostra economia e per un raffronto. Sono stati previsti per la verità aiuti.
A) ITALIA
La riduzione è di euro 77/1000 lt
La richiesta di rimborso è annuale
B) BELGIO
La riduzione è di euro 81,3/1000 lt
La richiesta di rimborso é mensile
C) FRANCIA
La riduzione è di euro 46,91/1000 lt.
La richiesta di rimborso è trimestrale. Il livello di indicizzazione del costo del gasolio viene redatto

ogni 2 mesi per permetterne il ribaltamento nella fattura del trasporto
D) GERMANIA
non più prevista
E) SLOVENIA
La riduzione è di euro 29,53/1000 lt
La richiesta di rimborso è mensile, trimestrale o annuale
F) SPAGNA
La riduzione è di euro 200/1000 lt. L'intervento è però limitato a 50.000 litri per anno il che significa una percorrenza molto bassa (circa 20.000 km)
La richiesta di rimborso è trimestrale

DOMANDA
Esistono in Germania, Francia, Inghilterra e Spagna "tariffe" ufficiali 'governative' per i trasporti camionistici (similari alle nostre **"tariffe minime" pubblicate sul sito del Ministero dei Trasporti**)

RISPOSTA
In nessun altro Paese europeo esistono tariffe di trasporto. L'Ultimo Paese ad averle annullate è stata la Grecia anche a seguito dell'apertura di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea. La liberalizzazione dei mercati ha comportato l'annullamento di tutte le normative considerate un vincolo al libero confronto tra le parti. Di qui la scomparsa anche del regime di contingentamento autorizzativo. Il contingentamento rimane solo negli accordi bilaterali tra Paesi UE ed extra UE.

DOMANDA
Quante sono, per ogni Stato, le società di autotrasporto (così da compararle con le circa 200.000 che, si dice, abbiamo noi in Italia)

RISPOSTA
Sul numero delle imprese di trasporto conto terzi e sui relativi parchi non esistono in Italia statistiche ufficiali. Circolano leggende metropolitane che vengono adattate a seconda delle tesi che si vogliono sostenere. Il numero riportato nelle statistiche ufficiali della Commissione europea aggiornate al 2008 (Eurostat e DG Trasporti) è di 89.466. Nella intervista del Presidente del Comitato tecnico della Consulta pubblicata su TIR agli inizi del 2008 risulta che le imprese di autotrasporto hanno in media 5 veicoli.
Questi i dati sul numero delle imprese di autotrasporto nei Paesi più importanti per noi rilevati dal documento statistico della Commissione più sopra riportato:
Italia: 89.466
Francia : 40.058
Germania: 36.442
Spagna: 139.527
Inghilterrra: 33.967
Polonia: 87.241
Slovenia: 6.464

DOMANDA
Ci sono stati SCIOPERI negli ultimi 10 anni, in altri Stati Europei (e quali ne sono state le motivazioni!)?

RISPOSTA
Ci sono state sporadiche azioni di sciopero nel settore specialmente in Francia ed in Spagna. Non

siamo in grado di quantificarle. In Grecia ci sono state violente manifestazioni di protesta l'anno scorso a seguito della Legge che, sulla base di una messa in mora della Commissione come più sopra detto, ha liberalizzato il settore togliendo tariffe e contingenti autorizzativi.
E' però importante rimarcare al riguardo che **negli altri Paesi, nessuno escluso, operano al massimo due Associazioni di rappresentanza non nove come da noi**. In Francia ha chiuso l'unica Associazione di PMI (UNOSTRA) che è confluita nell'unica rimasta (FNTR). Lo sport tipicamente italiano per il quale una rappresentanza sindacale non si nega a nessuno, comporta anche questi risultati e non solo nel settore dell'autotrasporto. Si rifletta sul fatto che in Germania ad esempio non esistono salari minimi sindacali. Uno studio presentato di recente a Parigi evidenzia una differenza di circa il 24% in meno in DE Ovest e del 50% circa per le imprese dell'ex DDR (il tutto rispetto agli autisti francesi sulla lunga distanza)

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 07/11/2011 17:14 | link | commenti (3)
categorie: *giornalismo*, *trasporti*, *economia*

DEPOSITO IVA: un mezzo passo indietro

dopo che lo scorso 7 settembre, la Dogana Italiana aveva dato disposizioni altamente restrittive alla pratica del DEPOSITO IVA (con grande gioia degli altri porti ed aeroporti europei, che hanno visto così aumentare i transiti di merci destinate all'Italia!), imponendo pratiche fideiussorie complicate e farraginose, ora ... un piccolo passo indietro è stato fatto.
Sarà possibile richiedere il DEPOSITO IVA senza bisogno di produrre fideiussioni aggiuntive, a condizione che si faccia una domanda per ottenere l'esonero dal prestare garanzia.
Con alcune limitazioni:
- l'esonero è concesso entro il limite massimo dell'ammontare dell'IVA relativa alle operazioni di importazione ovvero alle immissioni in libera pratica di beni non comunitari introdotti in deposito IVA, effettuate nell'anno precedente (e già quell' *"ovvero"* darà adito a discussioni, perché non è chiaro se si intenda che una cifra escluda l'altra ...!). Se dunque un'azienda è in crescita ... l'esonero lo potrà avere solo per una parte della sua reale necessità!
- la dogana avrà 90 giorni per concedere l'autorizzazione (e intanto la merce che fa? Rimane ferma, in sosta, in porto o in aeroporto? Così le maggiori spese penalizzeranno non poco chi voglia chiedere l'esonero.)
Insomma, al solito, una decisione alla carlona: poco chiara, soggetta all'interpretazione personale del funzionario coinvolto e, soprattutto, inutile (se devo aspettare 90 giorni per ottenerla, meglio lasciar perdere).
Come al solito, la cura è peggio della malattia.
Aspettiamo la prossima ... medicina!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 07/11/2011 16:30 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*, *economia*

AUTOTRASPORTO ... qualche riflessione!

da anni il mondo dell'Autotrasporto protesta:

- protesta contro il Governo al quale chiede finanziamenti a pioggia (in 10 anni sono arrivati 5 miliardi di euro. Il Governo in carica, solo negli ultimi due anni, ha fatto arrivare all'autotrasporto più di 1 miliardo di euro). Poi guardiamo in Europa e NESSUN ALTRO Stato "aiuta" l'autotrasporto. Ed infatti siamo sotto osservazione da parte dell'Europa per questa nostra

ANOMALIA.

- protesta contro il Ministro dei Trasporti al quale chiede l'approvazione di TARIFFE MINIME (una volta si chiamavano "TARIFFE A FORCELLA", poi è intervenuta l'Antitrust dichiarandole illegali. Allora adesso la storia si ripete, con un semplice cambio di nome. Quindi anche le nuove "TARIFFE MINIME" saranno, ben presto, dichiarate illegali). Però intanto va detto che IN NESSUN ALTRO Stato Europeo esistono TARIFFE GOVERNATIVE. Ancora, dunque, siamo sotto osservazione da parte dell'Europa per questa nostra ANOMALIA.

- protesta per la MANCATA APPLICAZIONE della legge Europea che prevede l'obbligo dei pagamenti a 30 giorni. Richiesta assolutamente condivisibile e corretta. Ciò che non si capisce è perche SOLO il mondo del'autotrasporto dovrebbe averne diritto (ed il bello è che il Ministero dei Trasporti sta legiferando in merito). Perché - dico io - una legge che deve essere VALIDA per tutti, viene invece resa valida solo per chi fa la voce più grossa (non dimentichiamo che gli autotrasportatori possono bloccare l'Italia mettendo i camion di traverso)?. Insomma, solo chi si impone con la forza ottiene ragione?

- protesta accusando altre categorie (ad esempio gli spedizionieri) assimilandoli ai "bagarini" che fanno compra vendita di trasporti terrestri sulla pelle degli autotrasportatori. Possibile che non riescano a capire che gli SPEDIZIONIERI "ITALIANI" - nel gestire trasporti non solo nazionali ma anche e soprattutto internazionali - sono i loro migliori alleati? Lo SPEDIZIONIERE gira il mondo offrendo i suoi servizi e cerca, per quanto possibile, di "portare a casa" lavoro, distribuendo così ricchezza in Italia (non solo agli Autotrasportatori, ma anche alle Compagnie di Navigazione, alle Compagnie Aeree, alle società di Logistica, alle strutture Doganali e di Controllo).

Intanto il "mercato" seleziona sempre più aziende estere (ed autotrasportatori esteri) ai quali affidarsi.
Continuare a piangersi addosso, reclamando improbabili aiuti dallo Stato ed incomprensibili tariffe statali, non è una soluzione.

Bisogna invece creare delle SINERGIE tra Autotrasporto e mondo della Spedizione e della Logistica, per una politica congiunta di lotta, sì, ma contro le Multinazionali Estere: quelle sono il nemico comune contro il quale rivolgere le forze.
Continuare a farsi la guerra tra "poveri" serve solo a rafforzare proprio quel nemico.
Ma è così difficile da capire?

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 07/11/2011 14:02 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *idee*, *trasporti*, *economia*
06/11/2011

Milano condivide il dolore di Genova

per domani, lunedì 7 novembre, era in programma un convegno sul connubio tra Genova e Milano.
Già più di cento persone avevano aderito all'iniziativa che avrebbe dovuto tenersi presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, con inizio alle 17.00 e termine alle 23.00.
Erano previsti interventi di personalità del mondo del trasporto e della logistica sia di Genova che di Milano.
Ma, dopo i fatti degli ultimi giorni, il Propeller Club port of Milan, organizzatore dell'evento, ha deciso di ANNULLARE la manifestazione per esprimere così il proprio cordoglio alla città di Genova e condividere la giornata di lutto.

Paolo Federici
(segretario del Propeller Club Port of Milan)
postato da: PaoloFederici alle ore 06/11/2011 14:42 | link | commenti (1)
categorie: *incontri*, *trasporti*
05/11/2011

il "FORUM" della Logistica

ho partecipato al "forum della logistica" (tenutosi ieri, al Centro Congressi della Fiera di Milano) ed ho ascoltato, con attenzione, il discorso del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, onorevole Altero Matteoli.
Ha detto, molto chiaramente, che NON CI SONO SOLDI, quindi le infrastrutture, necessarie all'Italia per crescere, lo STATO non le può costruire.
A scuola mi avevano insegnato che, con le tasse, lo STATO costruisce strade, ponti, scuole e ospedali.
Oggi vedo che strade e ponti non se ne costruiscono più (lasciamo un attimo da parte la polemica sul "ponte" per eccellenza), le scuole sono solo oggetto di tagli e gli ospedali ... pure.
A questo punto mi chiedo cosa ci facciano con le mie tasse, oltre che spartirsele in emolumenti e prebende tra migliaia di privilegiati (a partire dai parlamentari, per finire alle migliaia di "occupatori di poltrone" nelle regioni e nelle province).
Ma, tornando al mondo del trasporto, dico che se il Ministero dei Trasporti non ha soldi per COSTRUIRE strade, porti, aeroporti, infrastrutture in genere ... allora tanto vale chiuderlo: ha senso tenerlo aperto solo per pagare un Ministro che (volente o nolente) NON può fare il suo lavoro?
Poi però leggo che il progetto del ponte sullo stretto (e quello della "TAV") devono andare avanti.
Allora forse il problema non è che NON ci siano soldi, ma che quelli disponibili sono stati impegnati in maniera (forse) impropria!
Se si spendono per certi progetti (magari non prioritari), è chiaro che poi non ci siano fondi per "altri" progetti (magari più urgenti e necessari).
Come dire, siccome ho speso i soldi per andare allo stadio, stasera non ho soldi per dare da mangiare alla mia famiglia.
La soluzione mi pare ovvia.
Sempre Matteoli ha poi affermato che ci vorrebbe una gran dose di coraggio per chiudere porti ed aeroporti in eccesso (in Italia abbiamo "troppi" porti e "troppi" aeroporti: la concentrazione e le sinergie sarebbero altamente necessari). Ma Don Abbondio Matteoli quel coraggio non lo ha. E lo confessa amabilmente.
Poi ha preso la parola il presidente di Conftrasporto (la maggiore associazione degli autotrasportatori italiani) il quale ha puntualizzato come in Italia il 94 per cento del trasporto venga fatto via strada.
Quasi un vanto (dal suo punto di vista) per un settore che continua ad attingere alle casse dello Stato (solo nell'ultimo anno hanno portato a casa un miliardo di euro!).
E pensare che proprio il fatto di essere "assoggettati" alla necessità di muovere le merci via strada è uno dei maggiori handicap dell'Italia (infatti nel resto dell'Europa la crescita è anche una realtà grazie al combinato, al trasporto ferroviario, fluviale, marittimo ...).
In compenso, nell'elogiare l'operato del Governo (il riferimento specifico è al Piano Generale della Logistica) ha richiesto la nomina di un nuovo sotto-segretario con delega esclusiva all'attuazione del Piano stesso.
Se Berlusconi adesso avrà bisogno di "comprarsi" un altro voto nominando un nuovo sotto-segretario, l'assist gli è arrivato per tempo.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 05/11/2011 21:06 | link | commenti (3)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*

04/11/2011

ROTTERDAM diventa un porto ... di mare!

strano come titolo, vero?
Eppure noi siamo abituati a pensare al porto come un luogo che si affaccia sul mare, mentre i maggiori "porti" del mondo sono collocati sugli estuari dei fiumi.
Rotterdam, ad esempio, è collocato sulla foce del Nieuwe Maas ed il nome Rotterdam nasce dal fatto che c'è una diga (dam) su un piccolo fiume, il Rotte, che si unisce al Nieuwe Maas proprio nel cuore della città.
Anversa, altro esempio, è situata sulla riva destra della Schelda, a circa 90 km dal mare del Nord!
Amburgo, poi, sorge sulle rive del fiume Elba. Esattamente nel punto in cui i fiumi Alster e Bille sfociano nell'Elba, che 110 km più a nord-ovest sfocia a sua volta nel Mare del Nord.
New York è sullo sbocco del fiume Hudson, **Buenos Aires** e **Montevideo** sono entrambi sulla foce del Rio De La Plata.
Shanghai è situato sul fiume Huangpu presso il delta del Chang Jiang.
Vabbè, basta così: avrete capito che in giro per il mondo il concetto di PORTO (che noi intendiamo affacciato sempre e solo SUL mare) è diverso.
E allora ecco la novità: ROTTERDAM, non potendo più estendersi "sul fiume" si trasferisce in mare aperto.
Gli olandesi, infatti, stanno costruendo il più grande porto d'Europa (che poi significa mettere in atto una sfida casalinga: il più grande porto europeo attualmente è proprio Rotterdam, quello sul fiume!) rubando spazio al mare.
Stanno costruendo una nuova diga marittima fissa di 3,5 chilometri di lunghezza (tanto per rimanere al metro italiano: la stessa lunghezza del ponte sullo stretto!) che servirà a proteggere dal mare il nuovo porto.
Per costruirla stanno sistemando in acqua ventimila blocchi di cemento (cioè degli enormi cubi di 2,5 metri di lato e del peso di 40 tonnellate cadauno)
utilizzando una gru speciale costruita apposta per portare a termine questa operazione.
700 persone stanno lavorando all'impresa che finirà nel 2013 e doterà Rotterdam del "nuovo" porto (finalmente "sul mare").
Ieri una delegazione del porto di Rotterdam era a Milano a raccontarci la loro visione del futuro, un futuro che per loro è già realtà.
Ma ci hanno anche spiegato di come l'evoluzione del loro porto sia dovuta ai collegamenti ferroviari che dal porto raggiungono tutta l'Europa ed anche della rete di canali navigabili che permette il trasporto "interno" via fiume.
Solo noi, in Italia, siamo ancora rimasti al trasporto camionistico.
Ci hanno raccontato dell'efficienza della Dogana Olandese (che significa un unico interlocutore per

le molteplici esigenze della clientela. Quello che noi chiamiamo "sportello unico" e che è ancora un sogno nel cassetto).
Ci hanno mostrato gli "scanner" che controllano velocemente tutti i containers movimentati nel porto (per loro i controlli radiometrici sono un gioco da ragazzi, mentre per noi sono un problema insormontabile).
Insomma, ci siamo sentiti davvero piccoli.
Ed abbiamo capito che il mondo sta andando avanti, alla grande ed anche senza di noi.
A quando la sveglia?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/11/2011 00:20 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *incontri*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
28/10/2011

Luca Castigliego a "Piazza Pulita"

la nostra voce comincia ad allargarsi sul piano nazionale.

Dopo che da anni ripetiamo la nostra "tiritera" (troppa burocrazia sta affossando le nostre aziende) finalmente siamo riusciti anche a farci sentire in un programma di grande importanza.
Ieri sera, a LA7, il presidente di Spedapi (Luca Castigliego) ha "urlato" la nostra rabbia nei confronti di una politica che continua ad inventarsi lacci e lacciuoli per rendere sempre più complicata la nostra attività.
E pensare che noi chiediamo una cosa molto semplice: "rendere valide anche in Italia le stesse regole che valgono nel resto dell'Europa".
Sì perché troppo spesso l'Italia si "inventa" regole inesistenti per burocratizzare e complicare la vita a chi opera sul nostro territorio.
La cosa avvilente è stata sentire la risposta della politica: "le regole ci sono state imposte dall'Europa".
Ma quando mai?
Questo è il modo più subdolo di cambiare le carte in tavola.
MAGARI potessimo avvalerci, in Italia, delle regole Europee:
vorrebbe dire PAGAMENTI A 30 GIORNI (la legge in Europa c'è, ma l'Italia non l'ha ancora recapita),
vorrebbe dire DEPOSITO IVA senza vincoli (la legge in Europa c'è, ma l'Italia si è inventata - dallo scorso settembre - la necessità di garanzie fideiussorie),
vorrebbe dire LIBERO COMMERCIO con tutto il mondo (solo l'Italia ha la legge del Black List che coinvolge 73 Stati del Mondo con i quali è super- complicato fare affari),
vorrebbe dire CANCELLAZIONE DELLA SCHEDA DI TRASPORTO (un documento inesistente

nel resto del'Europa),
vorrebbe dire SEMPLIFICAZIONE DEI CONTROLLI RADIOMETRICI,
vorrebbe dire UNIFORMITA' DI INTERPRETAZIONE DELLE NORME,
vorrebbe dire PAGAMENTO DEI DAZI E DELL'IVA CON BONIFICI (ancora oggi, dopo 20 anni da quando è stata promulgata la legge, dobbiamo andare fisicamente negli uffici delle dogane a portare gli assegni circolari),
vorrebbe dire ABOLIZIONE DELL'INTRASTAT per le aziende di servizi,
vorrebbe dire CONTROLLI a posteriori e non "anticipati",
e potrei continuare, ma ormai sono anche un po' stufo di ripetere inutilmente sempre le stesse cose.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 28/10/2011 12:22 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *televisione*, *incontri*, *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
27/10/2011

oggi sull'AVVISATORE MARITTIMO

IL CASO
CONTROLLI SANITARI, L'EUROPA È DIVISA

Genova - "Se a Rotterdam (porto di entrata) il controllo non lo fanno (perché la legge Europea non lo prevede) ed a Milano lo pretendono, cosa si può fare? Portare la merce a Genova e fare finta che sia sbarcata là", scrive sul proprio blog Paolo Federici, operatore Nvocc e vicepresidente di Spedapi. Il riferimento è a una vicenda al limite del surreale, che secondo Federici è emblematica di come la burocrazia metta i bastoni fra le ruote alla logistica in maniera insensata.

Questi i fatti: nel 2010 Federici importa una partita di merce attraverso il porto di Rotterdam. E' merce in transito, quindi accompagnata dal documento detto T1 che viene emesso per questo tipo di merce. Deve essere sdoganata a Milano, punto di destinazione, dove opera l'azienda di Federici. Si verifica però un intoppo imprevisto: "Sì, perché - scrive ancora Federici -la dogana italiana "interpreta" le leggi europee in maniera diversa dagli altri stati europei (ovviamente in maniera ben più vessatoria!). Come faccio a spiegarlo ad un giapponese? Per loro la legge europea è una legge uguale in tutta Europa! E invece no. I controlli sanitari in Italia sono "diversi" rispetto agli stessi controlli sanitari negli altri stati europei. Addirittura cambiano da città a città (in Italia). Andiamolo a spiegare ad un americano! Mi sono trovato con merce arrivata via Rotterdam per la quale secondo l'Olanda non era necessaria l'ispezione sanitaria, invece secondo l'Italia ... sì! Solo che il controllo non poteva essere fatto a Milano, in quanto va fatto nel porto di entrata". E così si arriva a pensare di chiedere il certificato nel porto di Genova, come se la merce fosse sbarcata sotto la Lanterna invece che a Rotterdam. Tutto comunque inutile: "Alla fine non sono riuscito a importarla, ho dovuto distruggerla".

Una conclusione paradossale a una vicenda che, se fosse la norma, darebbe filo da torcere a chi si occupa di statistiche portuali. Cosa succederebbe se la merce conteggiata come sdoganata a Genova in realtà provenisse da Rotterdam? Naturalmente si tratta di un caso estremo, che anzi suscita perplessità presso l'Ufficio della sanità marittima di Genova, secondo cui non una procedura del genere non sfuggirebbe ai controlli. Nel frattempo, come riconosce lo stesso Federici, le cose sono migliorate. "Le cose sono cambiate con la direttiva europea 212 del 2010, per quanto riguarda gli alimenti, ma il caso potrebbe ripresentarsi per i pellami". Si è però dovuto aspettare l'intervento dell'Europa, come avviene spesso in casi di mala burocrazia italiana. Un altro cambiamento è dovuto al fatto che fino a poco tempo fa la dogana di Milano non era riconosciuta come punto d'ingresso per la merce, mentre oggi non è più così. Sul piatto restano però ancora molti problemi per chi importa merce in Italia. Il più recente è il cambiamento del regime di deposito Iva. Ne ha

parlato per primo sul Secolo Xix il presidente di Fedespedi, Piero Lazzeri, avvertendo del rischio che la merce abbandonasse i porti italiani. “Ci sono navi - conferma Federici - che hanno deciso per questo motivo di scegliere porti francesi”. Difficile quantificare il danno, se si tratta di casi isolati o di un fenomeno diffuso. Ma le rimostranze degli operatori non si fermano qui. Altro tema caldo è quello dei controlli radiometrici. “A Rotterdam i controlli li fanno, a costo zero per l’importatore, che paga solamente se si accerta un’anomalia, Allora il controllo diventa più approfondito, con una spesa che non supera i 300 euro. In Italia invece si controlla tutta la merce di un certo tipo, ad esempio certi metalli come il titanio, e riguarda tutti i container con quella merce, a costi che vanno da 300 a 1.000 euro”.

Alberto Ghiara
postato da: PaoloFederici alle ore 27/10/2011 13:09 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*, *dogana*
26/10/2011

Semplificazione normativa e amministrativa

nel piano d'azione presentato oggi dal Governo a Bruxelles, si parla, tra l'altro, di "semplificazione normativa e amministrativa" da rendere effettiva entro il 15 novembre!
Perché non riesco a crederci?
Forse perché negli ultimi due anni non solo non hanno semplificato, ma - anzi - hanno complicato alla grande le normative e le procedure!
Non ci resta che attendere.
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 26/10/2011 20:39 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *trasporti*
24/10/2011

Gli "INDIGNADOS" della logistica e del trasporto

ha abbondantemente superato le centomila visita (si avvia velocemente verso le 150.000) questo blog dedicato principalmente alle problematiche legate al mondo dei trasporti.
Molti degli articoli sono spesso riproposti anche sulla stampa specializzata, ma la peculiarità del blog è quello di permettere l'inserimento dei commenti da parte dei lettori, dando vita così ad una discussione di più ampio respiro.
Se volete segnalare i disservizi di qualche operatore del settore "trasporti", le problematiche che nascono in un porto, le carenze strutturali di un aeroporto, le mancanze di collegamenti ferroviari, i ritardi negli sdoganamenti, le diverse interpretazioni delle leggi, le differenze con quanto avviene in altri Stati Europei ... insomma tutto quello che, a vostro avviso, rallenta lo sviluppo dell'Italia (magari anche le troppe pratiche burocratiche imposte!), questo spazio è a vostra disposizione.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 24/10/2011 11:16 | link | commenti
categorie: *politica*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
21/10/2011

DOGANA ITALIANA ... ahi ahi ahi!

continuo a ricevere telefonate (e mail!) da clienti arrabbiati per le problematiche legate alle loro importazioni (ma anche "esportazioni"!).

Si sfogano con me ... per i problemi causati loro da un ente statale: la DOGANA!
Eh, sì, perché la DOGANA ITALIANA "interpreta" le leggi Europee in maniera diversa dagli altri Stati Europei (ovviamente in maniera ben più vessatoria!): come faccio a spiegarlo ad un giapponese? Per loro la legge Europea è una legge UGUALE in tutta Europa! E invece no.
I controlli SANITARI in Italia sono "diversi" rispetto agli stessi controlli sanitari negli altri Stati Europei. Addirittura cambiano da città a città (in Italia). Andiamolo a spiegare ad un americano! Mi sono trovato con merce arrivata via Rotterdam per la quale secondo l'Olanda NON era necessaria l'ispezione sanitaria, invece secondo l'Italia ... sì! Solo che il controllo NON poteva essere fatto a Milano, in quanto va fatto nel PORTO di entrata. Ma se a Rotterdam (porto di entrata) il controllo NON lo fanno (perché la legge Europea non lo prevede) ed a Milano lo pretendono, cosa si può fare?
Portare la merce a Genova e fare finta che sia sbarcata là.
Così si può fare il controllo (al porto) e tutti sono contenti.
Assurdo, ma purtroppo questa è la realtà con la quale dobbiamo confrontarci.
Le regole (ad esempio, quelle per il Deposito IVA) continuano a cambiare a suon di circolari scritte in burocratese (con contraddizioni plateali tra quanto impone Roma e quanto decide Milano. Tra quanto fa Venezia e quanto invece dispone La Spezia). E noi a sudare le classiche sette camicie per spiegarlo ai nostri corrispondenti esteri.
I controlli RADIOMETRICI in Italia sono tutt'altro rispetto ai controlli che vengono fatti in Olanda o in Germania. Non solo per quanto riguarda le procedure, ma anche - e soprattutto - per quanto riguarda i costi. Fare un controllo radiometrico in porto può costare da 200 a 1.500 euro. In che cosa consiste la differenza? Nessuno lo sa: è una questione che rimanda al sesso degli angeli.
Per non parlare dei ritardi (di settimane, ormai) per far eseguire un controllo radiometrico. Ritardo che ovviamente comporta anche spese di sosta ... non previste. Sia chiaro, non è che in Nord Europa non facciano i controlli: solo che li fanno velocemente ed a costo zero per l'importatore.
E poi ci sono i controlli sull'origine della merce (la famosa questione del MADE IN ITALY), che vengono fatti solo per la merce che ENTRA in Europa da un porto Italiano. Se la stessa merce (destinata comunque in Italia) ENTRA in Europa da un porto NON italiano, non ci sono controlli. Sarebbe come avere una botte che perde da 10 buchi e tapparne uno solo. Non serve proprio a niente (se non a TOGLIERE lavoro ai porti italiani, in favore degli altri porti Europei: a me ricorda il caso classico del marito che per far dispetto alla moglie ... si evira!).
Ma, a sentire i massimi vertici della Dogana, viviamo nel Paese con la Dogana più efficiente!
Ah, ormai siamo a novembre ma i pagamenti dei dazi continuiamo a farli portando assegni circolari in Dogana. Il "conto" in banca non sono ancora stati capaci di aprirlo (e dal giorno in cui è stata promulgata la legge sono passati più di venti anni! Ma ci rendiamo conto, venti anni per NON essere capaci di aprire un conto in banca!)
Cosa potrà succedere ancora di peggio?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 21/10/2011 17:43 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
19/10/2011

ma a noi ... chi ci rappresenta?

se è vero, come è vero, che oltre il 40 per cento degli italiani dichiara che NON intende votare (visto il teatrino della politica che investe, ormai trasversalmente, tutti gli schieramenti portando così ad una repulsione sempre più vasta nei confronti di quel mondo) una analoga disaffezione si sta manifestando nel mondo associativo.
Se è vero, come è vero, che il 99 per cento delle persone non si sente tutelato da "questa" politica (è così che sono nati gli "indignados") una analoga situazione vivono le PMI: sappiamo tutti che il vero motore dell'economia italiana è dato dall'attività indefessa delle PICCOLE E MEDIE

IMPRESE, raccolte quasi totalmente in quell'associazione (nata nel 1947) che va sotto il nome di CONFAPI.
Ecco dunque che **diventa difficile assistere alle discussioni, oggi sempre più accese e riportate dai giornali, che vedono CONFINDUSTRIA confrontarsi con il GOVERNO.**
Un'associazione che NON rappresenta la maggioranza delle aziende italiane, si confronta con una politica che NON rappresenta la maggioranza degli italiani!
Lo spiega molto bene Paolo Galassi in questa sua lettera aperta:

le ragioni di una rappresentanza di interessi chiara e coerente
In questi giorni si sono verificati importanti strappi nel mondo della rappresentanza degli interessi delle imprese industriali. Le ragioni vanno cercate nella incoerenza tra le aspettative delle imprese ed i risultati di azioni intraprese dalla loro associazione di riferimento, ma ancor prima le ragioni si trovano nella mancanza di una identità chiara e coerente della rappresentanza stessa.
Non si può pensare di tutelare contemporaneamente gli interessi di grandi aziende e PMI; di imprese industriali, gruppi bancari e centrali cooperative; di imprese di mercato e imprese statali. Quando si va al tavolo delle trattative di chi si farà realmente gli interessi? Che scelte si prenderanno tra interessi evidentemente contrapposti? Si privilegerà il costo dell'energia per gli utilizzatori o per i produttori? Questi sono problemi che in Confapi Milano non esistono.
Una organizzazione di rappresentanza degli interessi delle PMI deve esprimere una cultura di mercato, deve lavorare per vere liberalizzazioni, deve contrastare i cartelli (perché il costo della benzina non scende mai?), non può sostenere le aziende che vivono di privilegi a discapito della libera concorrenza e magari socializzano le proprie perdite attraverso la CIG, generando lauti profitti per i propri azionisti.
Questa mentalità è quella che porta a concepirsi come un'istituzione, ad atteggiamenti autoreferenziali, a cercare di creare un monopolio della rappresentanza di tutte le imprese, ad obbligare le associate che vogliono dimettersi a vincoli contrattuali di oltre due anni. Non è con comportamenti vessatori che si conquista la fiducia degli imprenditori. Questi sono problemi che in Confapi Milano non esistono.
Una organizzazione che vuole rappresentare le PMI non le può mortificare fin dal suo statuto prevedendo che le aziende associate esprimano un numero di voti proporzionale alla loro dimensione aziendale, per cui comandano sempre le grandi imprese. In Confapi Milano ogni impresa rappresenta un voto indipendentemente dalla sua dimensione: queste sono le basi della democrazia.
I leader di una organizzazione imprenditoriale devono essere degli imprenditori, i leader di una organizzazione industriale devono essere persone che vivono la fabbrica, i leader di una associazione che vuole rappresentare le piccole imprese non possono sostenere pubblicamente che le piccole imprese non hanno alcuna possibilità di competere negli scenari internazionali, ma devono trasformarsi in altro, devono diventare medie imprese, pena la loro sopravvivenza. Con queste dichiarazioni, dimostrano di non avere rispetto per la stragrande maggioranza della propria base associativa. Questi sono problemi che in Confapi Milano non esistono.
L'unica associazione che dal 1947, in Italia, ha rappresentato e rappresenta solo le piccole e medie imprese private industriali e di servizio alla produzione è CONFAPI e lo fa raccogliendo la fiducia di 120.000 aziende che impiegano 2,3 milioni di lavoratori, lo fa contrattando i contenuti dei contratti collettivi nazionali di lavoro e perseguendo, magari senza una assillante presenza mediatica, obiettivi di tutela degli interessi delle PMI e del mondo del lavoro nella prospettiva dello sviluppo del sistema industriale.
CONFAPI MILANO, associando circa 3.000 imprese, è l'associazione territoriali più grande di tutto il sistema Confapi e continua a crescere mettendosi al servizio delle imprese attraverso la concretezza della propria azione che scaturisce dall'orgoglio di rappresentare in modo chiaro e coerente una della parti sociali migliori del nostro Paese: i piccoli e medi imprenditori industriali e di servizio alla produzione.

Paolo Galassi

Veniamo a noi, al mondo del trasporto.
Anche nel nostro settore il confronto esiste tra l'associazione che dovrebbe rappresentare tutte le aziende del settore (CONFETRA) e il GOVERNO.
Solo che a guidare CONFETRA c'è il rappresentante della più grande multinazionale del trasporto oggi esistente.
Ecco dunque che i problemi evidenziati da Galassi per quanto riguarda le PMI in genere, sono esattamente gli stessi che affliggono la nostra categoria.
Ma, in fondo, niente di nuovo sotto il sole.
Esattamente questa stessa denuncia la facevo ad aprile 2010.
Ecco il link:
click
Ditemi voi cosa è cambiato da allora!
Paolo Federici (con Luca Castigliego)
postato da: PaoloFederici alle ore 19/10/2011 15:23 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*
14/10/2011

RIFLESSIONI SULLO SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA

(a cura del contrammiraglio Franco Magazzù)

ho frequentato il porto della Spezia sin da ragazzo, ricordo quando, assieme ai compagni di scuola dell'Istituto Nautico, ci recavamo presso la sede distaccata sul molo Garibaldi per seguire le lezioni o svolgervi le “attività marinaresche”.
Rammento l'oleodotto di collegamento della raffineria “SHELL” (poi “IP”) con il terminale petrolifero posto in testata al suddetto molo e un operaio della raffineria che mi spiegava, con la massima naturalezza, che sotto la conduttura correva un canale completamente cementificato, lungo il quale scorreva dell'acqua che, in caso di perdite, avrebbe scongiurato pericolosi ristagni di infiammabili trasportando a mare gli idrocarburi. Raccontava di questo, come di un'ottima soluzione per evitare pericolosi incendi. A quel tempo non si prestava eccessiva attenzione alla tutela dell'ambiente e men che mai a quella del mare, non si parlava di panne galleggianti a mare per un eventuale contenimento né tantomeno, di idonee attrezzature atte ad assorbire gli sversamenti.
Data la pericolosità intrinseca del porto, per le alacri attività connesse alla movimentazioni di merce con gru e mezzi di trasporto, (erano quelli i tempi della “Merce Varia” e delle “Rinfuse”) il percorso per raggiungere la sede portuale era, su disposizione del Preside, quello più breve: dal varco del Canaletto.
Innanzi a quel varco si snodavano numerosi binari con i relativi scambi e spesso, una o due locomotive a vapore manovravano per i necessari cambi di destinazione della merce.
Questo incrociar di treni ci faceva gioco per arrivare tardi in aula, invocando, con eccessivo zelo, le necessarie precauzioni di sicurezza che sconsigliavano l'attraversamento dei binari durante le manovre dei convogli ferroviari.
Presso la radice del molo Garibaldi, vi era un punto di rifornimento dell' acqua necessaria per alimentare le caldaie delle locomotive a vapore, era una struttura in cemento armato, alta circa dieci metri, la cui parte finale era costituita da una cisterna dalla quale, inclinando un apposito braccio, l'acqua fluiva nella locomotiva.
Non ci rendevamo conto, da ragazzi spensierati, del progresso che avanzava e del mutare degli

scenari: le locomotive a vapore sarebbero state dismesse, la raffineria avrebbe cessato l'attività.
Nel 1996, in qualità di Capo Ufficio della sezione tecnica della Capitaneria di Porto, provvedevo a far demolire la cisterna per il rifornimento delle locomotive e l'oleodotto che, scavalcando il viale S.Bartolomeo, scorreva fino alla testata del molo Garibaldi.
Le due opere erano ormai inutili ed occorreva recuperare superficie e migliorare la viabilità per un più razionale utilizzo di un porto, sempre affamato di aree per le molteplici attività che in esso si svolgono.
Durante la ricreazione, dal tetto a terrazza dell'edificio scolastico portuale assistevamo alle operazioni di imbarco/sbarco merce su certe piccole navi, che saltuariamente si ormeggiavano alla sottostante banchina, avendo trasportato una quarantina di scatoloni in ferro detti “Containers”.
Era il 1969 e qualche anno dopo l'Armatore Angelo COSTA, presidente di confitarma, avrebbe dichiarato che non vedeva un grosso futuro per i containers che comportavano una significativa tara e, quando vuoti, dovevano essere riportati indietro per essere nuovamente riempiti.
Il mutar dei tempi non gli avrebbe dato ragione, già quindici anni dopo, questo nuovo sistema di trasporto aveva preso ampio campo nello scenario mondiale, molte navi erano specializzate ed interamente dedicate al solo trasporto di questo genere di imballaggio della merce, per giungere poi ai giorni nostri, ove si constata che il container ha permesso di condizionare le più diverse tipologie di merci, omogeneizzandole e standardizzandone il trasporto e ciò indipendentemente dal tipo di vettore impiegato: nave, treno, rotabile gommato.
Possiamo oggi dire che la globalizzazione procede grazie anche al container: le materie prime vengono prelevate laddove convenienti, trasportate presso quei paesi specializzati nella produzione e/o ove la manodopera risulta più conveniente, per poi indirizzare il prodotto finito verso i paesi consumatori.
Il porto ha ora due binari di collegamento con la rete nazionale, che permettono un traffico continuo bidirezionale e una rete stradale che, baypassando quella cittadina, si collega direttamente alla rete esterna alla città.
I migliorati collegamenti hanno permesso di decongestionare la viabilità urbana, di sveltire i tempi di trasferimento da e per lo scalo enfatizzando, non ultimo, il rapporto sinergico con la piattaforma logistica di Santo Stefano Magra.
Ma la sfida continua e non ci si può fermare, coscienti che la complessa realtà della rada interna del golfo della Spezia, nella globalità del suo ecumene marittimo: Marina Militare, traffici mercantili, settore peschereccio e mitilicoltori, cantieristica, nautica da diporto, indotto, rappresenta la più grossa risorsa della città.
Non possiamo farci del male da soli cercando di impedirne la naturale evoluzione al passo con i tempi, rischiando negative ricadute economiche e riduzioni di posti di lavoro.
Quello che invece va ricercato è l'equilibrio tra tutte le valenze enunciate, al fine di promuovere il più proficuo sviluppo di ciascuna di esse.
Potenziate le banchine, adeguati gli spazi e la viabilità, predisposti gli idonei fondali, una nuova importante necessità deve essere soddisfatta per mantenere i giusti ritmi di efficienza e competitività con gli altri scali, pena il contrarsi delle relazioni di traffico.
In previsione della realizzazione della rete ferroviaria ad alta velocità (TEN), è necessario essere ben collegati con gli interporti siti nella pianura Padana, crocevia di queste reti ferroviarie.
Dal punto di vista strategico/economico, è della massima urgenza provvedere alla raddoppio della ferrovia “Pontremolese”, pena il rischio di essere esclusi dai principali mercati e dalle relazioni commerciali, ritrovandoci con una struttura portuale di notevoli potenzialità ma strozzata e incapace di raggiungere ritmi e rese adeguate.
Si noti che l'alta velocità è stata concepita principalmente per il trasporto, in tempi celeri, della merce e, in subordine dei passeggeri.
Conclusi questi interventi, soggettivamente non ritengo si possa spingere oltre l'implementazione portuale, pena la perdita di vivibilità e degli aspetti paesaggistici che già tanto hanno sacrificato sull'altare della struttura portuale.

Molta attenzione dovrà essere posta per scongiurare l'emissione di polveri ed abbattere la rumorosità, permettendo a chi vive nelle vicinanze delle zone operative di non subire danni. Il nostro scalo, anche adeguatamente rassettato ed abbellito, deve giungere ad essere vissuto come una risorsa amica ove trovare lavoro e spazi ricreativi.
E' indubbio, che in una realtà lavorativa come quella della Spezia, non si può vivere unicamente di paesaggi e di territorio incontaminato, come è altrettanto vero che non si deve sacrificare tutto al fine di potenziare un porto oltre ogni ragionevole necessità, i saggi latini dicevano: in medio stat virtus.
Franco MAGAZZU'
postato da: PaoloFederici alle ore 14/10/2011 09:16 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
12/10/2011

CONFAPI TRASPORTI alla CeMAT ASIA

le piccole e medie imprese del mondo del Trasporto, aderenti a CONFAPI, saranno presenti anche a Shanghai nell'ambito della fiera denominata CeMAT ASIA e dedicata agli operatori della logistica e del trasporto.
La possibilità di partecipare a questa fiera è dovuta all'impegno della dirigenza di Confapi Trasporti ed all'aiuto arrivato da PROMOS.
La delegazione sarà guidata dai giovani di Confapi Trasporti, Alessandro Castigliego e Federico Fuochi.
La fiera inizia il 25 e termina il 28 ottobre ed ospita 480 esibitori (tra i quali, appunto, CONFAPI TRASPORTI presente con un proprio stand). Si estende su uno spazio di 28.000 metri quadri e sono attesi 60.000 visitatori in arrivo da tutto il mondo.
Tra le numerose attività già programmate, CONFAPI TRASPORTI avrà anche alcuni incontri con le delegazioni cinesi di analoghe associazioni di spedizionieri ed operatori della logistica.
Ancora una volta, le PMI dimostrano, nei fatti, la loro disponibilità ad andare a cercare "lavoro" incontrando partner esteri, presentandosi in una delle maggiori fiere di settore, promuovendo le proprie attività in maniera precisa e costante.
Certamente le PMI (il vero motore dell'economia italiana) non restano mai con le mani in mano a piangersi addosso, come sembra essere sempre più di moda nel nostro malandato Paese.
Se poi davvero, il tanto decantato e promesso DECRETO SVILUPPO dovesse vedere la luce, forse anche l'Italia potrà rialzare la testa.
Le PMI sono pronte ad affrontare la sfida.
Paolo Federici

(una chicca non da poco: CONFAPI TRASPORTI è l'unica realtà italiana presente in questa fiera!)
postato da: PaoloFederici alle ore 12/10/2011 11:48 | link | commenti
categorie: *incontri*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*

la portacontainer Rena

anche le grandi navi moderne, nulla possono contro la forza del mare.
Ecco la portacontainer Rena ... in balia delle onde:

postato da: PaoloFederici alle ore 12/10/2011 11:18 | link | commenti
categorie: *trasporti*

se non sei cinese ... allora ti controllo!

sta succedendo qualcosa di strano.
E' arrivata, a La Spezia, una nave della Compagnia di navigazione Hanjin (Compagnia di navigazione Coreana).
Come è in uso nel mondo dello "shipping" le varie Compagnie di Navigazione sono solite scambiarsi il "carico", quindi containers di proprietà della COSCO (Compagnia di navigazione Cinese) vengono caricati anche sulle navi HANJIN e viceversa.
Oggi, dunque, a La Spezia è arrivata la Hanjin Lion e 187 containers sono stati assoggettati al controllo dello SVAD.
Questo comporta costi extra e ritardi nello svincolo.
La stranezza è che sono TUTTI gestiti con polizza di carico Hanjin.
Mentre quelli gestiti con polizza di carico Cosco, escono liberamente, tempestivamente e senza controllo.
Il messaggio che passa è molto semplice: se prenoti con COSCO ... vai tranquillo. Se invece prenoti con HANJIN, ti ritrovi a dover pagare spese extra, non previste, e a dover affrontare ritardi non indifferenti all'importazione.
La domanda, ovvia, è dunque: CUI PRODEST?
E' vero, a pensar male si fa peccato, ma - come ci insegnano - spesso si indovina.
Se qualcuno sa dare una spiegazione LOGICA a quanto sta succedendo, questo spazio è a sua disposizione.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/10/2011 10:38 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*
04/10/2011

ecco come si lavora in Italia

mentre in tutto il resto d'Europa si applica la normativa che permette il DEPOSITO FISCALE/DEPOSITO IVA, senza alcun vincolo particolare, in Italia il 7 settembre 2011 viene emanata una circolare da parte della Direzione dell'Agenzia delle Dogane (a firma ing. Walter De Santis) con la quale viene disposta la necessità di richiedere garanzie particolari a chi intende avvalersi del DEPOSITO FISCALE/DEPOSITO IVA.
Tale circolare termina dicendo: "Si pregano le Direzioni in indirizzo di impartire le occorrenti disposizioni di tipo organizzativo per la pratica attuazione delle innovazioni introdotte e per

diffonderne la conoscenza presso le Associazioni di categoria operanti in ambito locale."
Quindi, in italiano "comprensibile" ai più, significa che ogni singola Dogana dovrà/potrà organizzarsi come meglio crede per rispettare la direttiva.
Ed ecco dunque insorgere differenze sostanziali tra l'interpretazione "restrittiva" data da una dogana (ad esempio Milano) rispetto a quella "semplificativa" data da un'altra dogana (ad esempio La Spezia).
Nei fatti significa che chiedere il DEPOSITO FISCALE/DEPOSITO IVA a Milano diventa quasi impossibile, mentre niente cambia rispetto alle facilitazioni procedurali esistenti a La Spezia.
Ora, sia chiaro, noi vorremmo che tutte le dogane si allineassero a "facilitare" le operazioni.
E invece (avevate dei dubbi?) ecco partire svariate (e diverse) circolari, una di ogni singola dogana, una diversa dall'altra, una che contraddice l'altra ... così da rendere ancora più caotica una situazione altamente confusionaria.
Questo - vale ricordarlo - mentre in Europa il problema proprio non esiste.
Tanto è vero che già alcune navi dirette a Genova hanno pensato bene di fermarsi a Le Havre e scaricare là la loro merce (anche quella per l'Italia).
In cosa consiste il problema?
Cerco di spiegarlo: l'IVA è una tassa al consumo, quindi è il "consumatore" che la deve pagare. Il negoziante, nel vendere la merce, incassa l'IVA dal consumatore per poi trasmetterla allo Stato (cioè il negoziante fa da tramite, così come il datore di lavoro "trattiene" le tasse al dipendente facendo da tramite e versandole allo Stato).
Già questa "operazione" (incasso per conto terzi) è un qualcosa che il negoziante deve fare in maniera assolutamente gratuita, ma almeno - sarebbe il caso - dovrebbe essere lasciato libero di incassare l'IVA prima di obbligarlo a versarla.
Invece no: lo STATO l'IVA la vuole subito, fin dal momento che la merce importata varca il confine.
Con le autorizzazioni di DEPOSITO FISCALE/DEPOSITO IVA veniva data la possibilità a chi importa di versare l'IVA solo nel momento in cui la merce viene IMMESSA in consumo (che non vuol dire che l'importatore o il distributore o il negoziante l'abbiano già incassata!).
Adesso invece questa facoltà è stata tolta, salvo che l'importatore ogni volta che "importa" qualcosa non sia disposto ad accendere una fideiussione a garanzia che l'IVA, quando la merce verrà immessa in consumo (quindi comunque prima di incassarla dal consumatore finale!), sarà versata allo Stato.
Solo che le fideiussioni non si ottengono gratuitamente, quindi comunque c'è un aggravio di costi per l'importatore italiano rispetto all'importatore olandese o tedesco.
Ma c'è anche un altro lato oscuro: la fideiussione deve rimanere aperta ... almeno per due anni, il tempo che la dogana ha per fare le verifiche ed accertare che quella particolare importazione non sia soggetta a qualche dazio e/o IVA extra.
Mi pare ovvio che tra pagare SUBITO l'IVA all'importazione (anche se questo comporta l'ottenimento di un prestito bancario al tasso di interesse corrente) ed accendere una fideiussione da tenere "accesa" per due anni per la stessa somma (quindi dovendo pagare gli interessi per due anni anziché per il tempo che passa tra l'importazione e la vendita), la prima sia la soluzione meno gravosa.
Al solito, in Italia cerchiamo sempre e solo di farci del male: così a gioirne saranno sempre e comunque gli altri stati Europei che non devono "sottostare" a queste assurde regole.
Pare (voci di corridoio) che già sia in approntamento una circolare che modifichi quanto previsto dalla circolare del 7 settembre (di Roma) e renda vano quanto previsto dalal circolare del 30 settembre (di Milano).
Così, finalmente, la confusione regnerà sovrana.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/10/2011 14:24 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*

commissione trasporti: cosa bolle in pentola!

ieri sera, a Milano, il Propeller Club ha incontrato alcuni rappresentanti della Consulta e della Commissione Trasporti della Camera, per discutere sul tema "Le attività della Consulta e della Commissione Trasporti e Infrastrutture della Camera, quali piani e quali priorità, valutazione e confronto con la situazione europea"
Avrebbe dovuto esserci il Presidente (Mario Valducci) ma impegni urgenti gli hanno impedito di partecipare.
Però c'erano il sottosegretario Bartolomeo Giachino e l'onorevole Vincenzo Garofalo.
Giachino ha invitato i partecipanti a sottoporre delle domande, ed io non mi sono fatto sfuggire l'occasione: "mi ero presentato per fare le domande all'onorevole Valducci, e per l'occasione ho qui un elenco in otto punti, per segnalare alcuni problemi e, contestualmente, proporre le soluzioni.
Avevo fatto anche una cosina simpatica, usando un acronimo sia nella parte dei problemi che in quella delle soluzioni. In entrambi i casi le iniziali formano proprio il cognome Valducci. Se avessi saputo che venivano Giachino e Garofalo, magari avrei fatto in modo di mantenere le otto domande usando acronimi diversi, ma il succo non sarebbe cambiato. Ecco comunque i problemi:
***V**incoli per "Pagamenti Dazio e Iva"*
***A**bolizione "Deposito IVA"*
***L**egge "black list"*
***D**oppi "Controlli Doganali"*
***U**nico paese con legge del "Made IN"*
***C**ompilazione "Scheda di trasporto"*
***C**omplicazioni doganali*
***I**ntrastat: "anche per i servizi"*
Ed ecco le soluzioni "immediate" (a costo zero, come suol dirsi)
***V**elocizzare pagamenti: aprire un c/c*
***A**utorizzare il "Deposito fiscale"*
***L**iberalizzare traffici*
***D**elegare le Dogane dell'interno*
***U**nificare la legge Europea*
***C**ancellare la "Scheda di Trasporto"*
***C**oncretizzare lo "Sportello Unico"*
***I**nvalidare il sistema "Intrastat"*
Chi legge con assiduità il mio blog, ci ritroverà tutti i miei cavalli di battaglia che, alla fin fine, si riducono ad una semplicissima domanda: **"l'Italia è parte dell'Europa, sì o no?"**
Perché quelle OTTO regole burocratiche che rallentano il nostro operato ce le abbiamo solo noi italiani.
Eliminarle vorrebbe dire riportare l'Italia in Europa.
Perché invece continuiamo a burocratizzare il paese anziché andare verso la liberalizzazione?
La risposta di Giachino non si è fatta attendere: "queste questioni non riguardano l'attività della Commissione Trasporti ma vanno poste al Ministero dell'Economia, in parte, ed all'Agenzia delle Dogane, per gli altri punti"
Ne prendiamo atto !
In effetti noi rivolgiamo queste domande al sottosegretario GIACHINO perché è l'unica persona disponibile ad ascoltarci e che ha a cuore lo sviluppo della logistica e del trasporto in Italia .
La realtà è che mentre il Ministero dei Trasporti cerca di rivitalizzare un settore si in crisi, ma con ampie possibilità di ripresa, che da solo potrebbe far crescere il PIL, il Ministero dell'Economia e l'agenzia delle Dogane continuano ad emanare norme restrittive e penalizzanti per le nostre imprese.
Siamo tutti convinti che si debbano combattere frodi e evasione fiscale ma non con norme che penalizzano proprio le imprese che dovrebbero essere protette.

E quindi ora giriamo le nostre domande ai diretti interessati (onorevole Alberto Giorgetti, Sottosegretario al Ministero dell'Economia e Finanze - dott. Giuseppe Peleggi, direttore dell'Agenzia delle Dogane)
Paolo Federici
p.s.: per quanto riguarda invece la puntualizzazione del sottosegretario circa l'aver fornito io dei numeri sbagliati, riferendosi ad un mio articolo nel quale scrivevo che i finanziamenti per l'autotrasporto, quest'anno, sono arrivati ad un miliardo di euro, posso solo dire che io il dato lo ho preso da un'intervista rilasciata proprio da Giachino tre settimane fa e presente sul sito dell'INAIL nonché su quello di LIBERO: ***click***
Insomma, io la buona volontà ce l'ho messa: ho segnalato i problemi e suggerito le soluzioni.
Se poi qualcuno vorrà degnarsi di provvedere, bene.
Altrimenti continueremo ad andare a fondo, sapendo che tanto la colpa è sempre degli altri (degli altri Ministeri, intendo!)
postato da: PaoloFederici alle ore 04/10/2011 00:12 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*, *economia*
29/09/2011

la lettera

anch'io ho letto la LETTERA ed a mio parere TRE sono in punti salienti da tenere presenti:

Key challenges are to increase competition: cioè **dobbiamo essere più competitivi e per farlo bisogna slegare le aziende italiane da tutti i lacci e lacciuoli della burocrazia imperante e sempre più pressante**

The full liberalisation of local public services and of professional services is needed: cioè - ad esempio - **dobbiamo smetterla con questioni come le tariffe minime imposte dal Governo a chi richiede servizi di autotrasporto!**

Improve administrative efficiency and business friendliness: cioè, **gli uffici pubblici (uno su tutti: la dogana!) devono agire nell'interesse della clientela e non solo come vaso costrittore che penalizza lo sviluppo dell'economia**

Paolo Federici

e per chi se la fosse persa, ecco il testo INTEGRALE:

Frankfurt/Rome, 5 August 2011.

Dear Prime Minister,
The Governing Council of the European Central Bank discussed on 4 August the situation in Italy's government bond markets. The Governing Council considers that pressing action by the Italian authorities is essential to restore the confidence of investors.
The Euro area Heads of State or Government summit of 21 July 2011 concluded that «all euro countries solemnly reaffirm their inflexible determination to honour fully their own individual sovereign signature and all their commitments to sustainable fiscal conditions and structural reforms». The Governing Council considers that Italy needs to urgently underpin the standing of its sovereign signature and its commitment to fiscal sustainability and structural reforms.
The Italian Government has decided to pursue a balanced budget in 2014 and, to this purpose, has recently introduced a fiscal package. These are important steps, but not sufficient.

At the current juncture, we consider the following measures as essential:
1. We see a need for significant measures to enhance potential growth. A few recent decisions taken by the Government move in this direction; other measures are under discussion with social partners. However, more needs to be done and it is crucial to go forward decisively. Key challenges are to increase competition, particularly in services to improve the quality of public services and to design regulatory and fiscal systems better suited to support firms' competitiveness and efficiency of the labour market.
a) A comprehensive, far-reaching and credible reform strategy, including the full liberalisation of local public services and of professional services is needed. This should apply particularly to the provision of local services through large scale privatizations.
b) There is also a need to further reform the collective wage bargaining system allowing firm-level agreements to tailor wages and working conditions to firms' specific needs and increasing their relevance with respect to other layers of negotiations. The June 28 agreement between the main trade unions and the industrial businesses associations moves in this direction.
c) A thorough review of the rules regulating the hiring and dismissal of employees should be adopted in conjunction with the establishment of an unemployment insurance system and a set of active labour market policies capable of easing the reallocation of resources towards the more competitive firms and sectors.

2. The government needs to take immediate and bold measures to ensuring the sustainability of public finances.
a) Additional-corrective fiscal measures is needed. We consider essential for the Italian authorities to frontload the measures adopted in the July 2011 package by at least one year. The aim should be to achieve a better-than-planned fiscal deficit in 2011, a net borrowing of 1.0% in 2012 and a balanced budget in 2013, mainly via expenditure cuts. It is possible to intervene further in the pension system, making more stringent the eligibility criteria for seniority pensions and rapidly aligning the retirement age of women in the private sector to that established for public employees. thereby achieving savings already in 2012. In addition, the goverment should consider significantly reducing the cost of public employees, by strenghtening turnover rules and, if necessary, by reducing wages.
b) An automatic deficit reducing clause should be introduced stating that any slippages from deficit targets will be automatically compensated through horizontal cuts on discretionary expenditures.
c) Borrowing, including commercial debt and expenditures of regional and local governments should be placed under tight control, in line with the principles of the ongoing reform of intergovernmental fiscal relations.

In view of the severity of the current financial market situation, we regard as crucial that all actions listed in section 1 and 2 above be taken as soon as possible with decree-laws, followed by Parliamentary ratification by end September 2011. A constitutional reform tightening fiscal rules would also be appropriate.
3. We also encourage the government to immediately take measures to ensure a major overhaul of the public administration in order to improve administrative efficiency and business friendliness. In public entities the use of performance indicators should be systematic (especially in the health, education and judiciary systems). There is a need for a strong commitment to abolish or consolidate some intermediary administrative layers (such as the provinces). Actions aimed at exploiting economies of scale in local public services should be strengthened.
We trust that the Government will take all the appropriate actions.

Mario Draghi, Jean-Claude Trichet

postato da: PaoloFederici alle ore 29/09/2011 12:22 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
28/09/2011

sciopero dell'autotrasporto

è stato annunciato uno sciopero di 5 giorni (dal 3 al 7 ottobre) degli autotrasportatori italiani!
Mi piacerebbe sapere cosa ne pensa il sottosegretario ai trasporti, on. Giachino, al quale potrei indirizzare questa mia lettera aperta:

caro Giachino
subire i ricatti non è mai un'arma vincente!
Ormai sono anni che al Ministero dei Trasporti vanno ripetendo che i soldi dati all'autotrasporto (non più tardi di qualche giorno fa è stato confermato uno stanziamento di circa un miliardo di euro solo per l'anno in corso!) sono necessari per evitare il blocco dei tir.
Questo perché il blocco dei tir comporterebbe un danno di circa un miliardo di euro al giorno, per l'economia italiana.
Sta di fatto che inizialmente la richiesta del mondo dell'autotrasporto era di 300 milioni di euro.
Poi hanno annunciato uno sciopero e la cifra è salita a 700 milioni (e lo sciopero non c'è stato).
Poi hanno annunciato un altro sciopero e la cifra è salita a 1 miliardo (e lo sciopero non c'è stato).
Adesso hanno annunciato un altro sciopero di cinque giorni, alzando dunque la posta.
Visto che cinque giorni di sciopero comporterebbero perdite per l'economia italiana pari a 5 miliardi, a quale cifra si troverà l'accordo per l'ennesimo ricatto?
Paolo Federici
(l'altra domanda alla quale NON riesco ad avere risposta è: CHI si è intascato il miliardo di euro stanziato quest'anno?)
(p.s.: Ieri si è tenuto un incontro in Confapi Milano proprio per "spiegare" agli associati la questione dei costi minimi e si è parlato di tutta la legge 286. Erano presenti i rappresentanti di oltre 50 imprese di produzione e qualcuno comincia a ventilare l'ipotesi di trasferire la sua ditta oltre confine così non sarà più soggetta a tutte queste complicazioni!)

postato da: PaoloFederici alle ore 28/09/2011 11:10 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*
27/09/2011

la "FORZA LAVORO" !

ho provato a fare una comparazione tra il lavoro di un IMPIEGATO di una società di trasporti olandese o tedesca ed una italiana.

Esaminiamo la gestione di una spedizione di un container, destinato a Dubai.

L'olandese (così come il tedesco) chiama la Compagnia di Navigazione, prenota la spedizione, poi incarica un suo autotrasportatore di fiducia per il posizionamento del container. Quindi inserisce i dati dell'esportazione nel computer ed automaticamente la dogana autorizza la pratica. Manda al cliente la polizza di carico e la fattura e la pratica è chiusa.

L'italiano, invece, dopo aver prenotato l'imbarco con la Compagnia di Navigazione deve

sottoscrivere un contratto "scritto" con l'autotrasportatore, non prima di aver verificato che il prezzo pattuito sia conforme con quanto previsto dalle tabelle pubblicate sul sito del Ministero dei Trasporti. Dopodiché dovrà compilare un documento particolare (la scheda di trasporto) che deve riportare tutta una serie di informazioni che vanno, ovviamente, recepite con telefonate e/o richieste da farsi in parte al cliente ed in parte all'autotrasportatore. Poi, dopo aver emesso la fattura, dovrà curarne la registrazione con l'Intrastat (se il cliente è Europeo) oppure dovrà attenersi alle normative della legge cosiddetta "Black List" (se il cliente è il ricevitore finale di Dubai!). Intanto dovrà preoccuparsi per quanto riguarda le regole di carico/scarico (regole, come sappiamo, solo italiane) mentre per espletare le operazioni doganali potrà trovarsi a vagare tra diversi uffici visto che l'apertura dello Sportello Uunico è ancora in alto mare. Poi, mancando lo scarico dell'MRN nel sistema computerizzato della dogana italiana (almeno, su alcuni porti il ritardo è ancora calcolabile in mesi ...!), lo spedizioniere dovrà farsi parte diligente per recuperare tutta una serie di documenti alternativi (copia della fattura, del bonifico, della bolla di entrata nel paese estero). Cose fattibilissime, ci mancherebbe, solo che necessitano di una cosa basilare: il tempo.

Eccoci dunque alla questione "tempo": a causa di tutte queste burocraticizzazioni che abbiamo solo noi (ma non c'è un Ministero delle Semplificazioni, in Italia!?) gestire una spedizione da noi vuol dire metterci almeno quattro volte di più (di tempo!) che non gestirla in Olanda o in Germania.

Tradotto in "costo del lavoro", in Olanda una sola persona fa il lavoro che, in Italia, viene fatto da quattro persone. Quindi a noi italiani, la stessa operazione, alla fin fine ci costa quattro volte di più che in Olanda.

E, sia chiaro, non perché noi italiani siamo meno capaci, o più lenti, o più imbranati rispetto ai nostri colleghi d'oltralpe. Anzi, noi siamo molto più capaci, molto più veloci e molto più preparati, avendo a che fare con procedure ferraginose e complicate che renderebbero impossibile ad un olandese attenervisi.

Ma alla fine lassù, nella stanza dei bottoni, dove dovrebbero studiare le riforme per rimettere in piedi l'Italia e renderla più competitiva, continuano ad inventarsi nuove regole restrittive così da renderci sempre meno competitivi, continuando ad affossare l'economia.

Vi avevo parlato, solo pochi giorni fa, delle nuove restrizioni legate al deposito IVA ed ecco, già oggi, la notizia: alcune navi che dovevano arrivare in Italia hanno invertito la rotta e scaricheranno le loro merci nel porto di Le Havre. Il presidente del Porto di Genova ha dichiarato: "Sulla rotta dall'Atlantico verso l'Italia, non c'è che l'imbarazzo della scelta: Portogallo, Spagna e Francia hanno tutti regimi più favorevoli." Che poi significa semplicemente NON costringere gli importatori ad anticipare somme NON dovute. Ma anche questo, lassù nella stanza dei bottoni, non lo capiscono.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 27/09/2011 17:24 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*

rassegnazione

mi dicono: *"i tuoi prezzi sono cari ..."*
Però da oltre venti anni siamo leader del settore.
I casi sono due: o tutti coloro che si affidano a noi non sanno fare i conti, oppure NON è vero che siamo cari!

Mi dicono: *"mi hanno fatto un'offerta con dei prezzi più bassi dei tuoi"*

Poi però scopro che quella spedizione è rimasta ferma per quasi un mese, creato ritardi e problemi al cliente. Magari avrà sì risparmiato poche decine di euro, ma in compenso ha avuto un danno enorme alla produzione. Sarà davvero valsa la pena?

Mi dicono: *"il tuo nolo è maggiore del 10 per cento rispetto ad un altro"*
Poi mi accorgo che quell'altro ha una regola "non scritta": maggiora del 20 per cento i volumi! Cioè se una spedizione occupa un volume pari a 10 metri cubi, con me il cliente paga per 10 mentre con l'altro paga per 12.
Se la matematica non m'inganna, quel nolo inferiore del 10 per cento rispetto al mio, alla fine comporta un risultato maggiore.
(un nolo di 100 moltiplicato per 10 metri cubi, significa 1000 ... mentre un nolo di 90 moltiplicato però per 12 metri cubi, significa 1080!)

Per non parlare di quando mi dicono che hanno avuto un'offerta a 1.200 (esempio), ma controllando la fattura noto che la somma pagata è 1.700.
Chiedo "scusa, ma se ti hanno fatto un'offerta a 1.200 perché poi ti hanno fatturato 1.700?"
Non ci crederete, ma la risposta ha dell'incredibile: *"Beh, l'offerta è indicativa, serve per fare comparazioni con quello che offre il mercato. Poi la fattura invece riporta la somma finale, che comprende cose difficili da preventivare, come le variazioni di caf/baf, oppure le soste al porto, o magari le addizionali per la restituzione del vuoto ..."*
Incredibile vero?
Certo che se io quoto 1.500 e poi fatturo 1.500 ... non ho speranza nei confronti di chi quota 1.200 (anche se poi fattura 1.700).

Ormai mi sono rassegnato.
Anche se adesso lo hanno messo in discussione (avete saputo la storia dei neutrini che hanno superato la velocità dela luce?) Einstein ha sempre ragione quando dice che due cose sono infinite ...

Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 27/09/2011 10:32 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
22/09/2011

le INFRASTRUTTURE italiane

proviamo a fare delle COMPARAZIONI "chilometriche" così magari diventano più evidenti le differenze!

Prediamo tre Stati "EUROPEI": Italia, Francia e Germania

La Francia è la più grande (ha un'estensione quasi il doppio dell'Italia) ma una popolazione equivalente (65 milioni loro, 62 noi!)
La Germania ha un'estensione simile alla nostra (350 mila chilometri quadrati contro 300 mila) ma una popolazione molto più numerosa (82 milioni contro 62 milioni)

STRADE:
France 1,027,183
Germany 644,480
Italy 487,700

proporzionalmente (sia per area che per popolazione) abbiamo molti meno chilometri di strade rispetto agli altri due

FERROVIE:
Germany 41,981
France 29,640
Italy 20,254

qui il dato è ancora peggio: nonostante un'estensione territoriale simile, abbiamo LA META' di chilometri di ferrovia rispetto alla Germania. E nonostante lo stesso numero di "persone", abbiamo un terzo di chilometri in meno rispetto alla Francia.

VIE D'ACQUA
France 8.501
Germany 7.467
Italy 2,400

ma dove mostriamo le nostre carenze e nelle vie FLUVIALI. La differenza rispetto a FRANCIA e GERMANIA è davvero enorme (io posso capire che il nostro territorio abbia una conformazione diversa - noi abbiamo le Alpi e gli Appennini - ma allora se NON possiamo sviluppare vie d'acqua come gli altri DOBBIAMO sviluppare LE STRADE e LE FERROVIE!)

La conclusione è che abbiamo strade sempre più intasate, traffico (soprattutto merci) sempre più mosso via strada, ferrovie che anziché crescere "dismettono" interi tratti, impossibilità di sviluppare le vie fluviali ... e allora?

Dove pensiamo di andare?

Gli INTERPORTI (nati come centri di smistamento tra TRENO e CAMION - i treni dovevano collegare gli INTERPORTI e poi i CAMION dovevano servire per la distribuzione locale) sono ormai diventati soltanto degli enormi autoparchi, perdendo completamente la loro funzione iniziale.

Ed il Governo?

Anziché "promuovere" i trasporti via TRENO o via MARE (eh sì, le famose autostrade del mare ... quelle sì che le abbiamo solo noi, ma nessuno pensa di svilupparle!) continua a "foraggiare" l'autotrasporto, in maniera - tra l'altro - impropria, ma questo ve lo racconterà un'altra volta (nessuno si chiede a chi davvero vadano i finanziamenti ...!?)

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 22/09/2011 11:17 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*
21/09/2011

adesso ci si mette anche l'ISTAT

mi è arrivata una comunicazione dall'ISTAT che devo compilare un formulario sul loro sito e che questa compilazione è obbligatoria (nel senso che se non lo faccio ... mi multano!? O mi mandano in galera? Boh).

Sta di fatto che questa è la ciliegina sulla torta.
Intanto mi devo leggere 11 pagine di "istruzioni per la compilazione" ... scritte in ottimo burocratese!
Ormai non mi dedico più a fare il mio lavoro (i TRASPORTI) ma a riempire carta su carta, documenti su documenti, stampati su stampati ... in una complicanza del lavoro incredibile.
Mentre nel resto dell'Europa gongolano, perché loro NON hanno tutta questa burocrazia che li uccide.
Aggiorniamo l'elenco delle "assurdità" che ci toccano da quando si è insediato il nuovo Governo ed il suo "Ministero della Semplificazione"?

- Scheda di trasporto
- Intrastat (anche per società di servizi)
- Nuove normative IVA (che non cambiano nella sostanza, ma solo nella forma)
- Legge Black List (con 73 Paesi Esteri serve una documentazione suppletiva)
- Legge Made in Italy (valida solo in Italia e quindi penalizzante)
- Doppi controlli doganali (al porto e nell'interno)
- Tariffe minime autotrasporto (assurde, incomprensibili e - presto - illegali)
- Contratti "solo" scritti (e non verbali)
- Nuove regole carico/scarico
- Studi di settore (a volte ... ritornano)
- Ritardo apertura dello Sportello Unico
- Problematiche legate ai controlli radiometrici
- Cancellazione del deposito Iva e deposito fiscale (mentre nel resto dell'Europa agevolano, da noi complicano)

E da oggi, perdiamo ancora dell'altro tempo a compilare un inutile formulario Istat.
Grazie Italia
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 21/09/2011 16:00 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*
17/09/2011

i primi mille

diminuisce il fatturato ... ma si sale in classifica

è uscito, per il decimo anno consecutivo, l'elenco dei prime mille operatori dei servizi di trasporto e logistica.
Intanto grazie al ***GIORNALE DELLA LOGISTICA*** che continua con questa importante pubblicazione!
E, come al solito, eccomi a commentarlo!
La somma del fatturato dei primi mille è sempre salita, dal 2000 al 2008, mediamente del 5/6 per cento.
Poi nel 2009 è drasticamente calata rispetto all'anno precedente (di un bel 12 per cento).
Questa è la logica conseguenza della crisi che ha investito il mondo intero in quell'anno.
Ma c'è una cosa che mi piace notare: un'azienda che fatturava 2 milioni di euro nel 2000 si posizionava al 945mo posto della classifica, e rimaneva verso il basso della classifica per anni (era ancora al 940mo posto nel 2006).
E nel 2008 chi fatturava 2 milioni di euro era al 910mo posto.
Ma nel 2009, ecco il balzo in avanti: 820mo posto!
Cosa significa?

Che nella classifica dei prime mille sono entrati anche operatori che hanno fatturati molto bassi (nel 2000 l'ultimo posto - il millesimo in classifica - era occupato da chi fatturava 1.830.000 euro, nel 2009 siamo scesi a 63.000 euro!) a significare che le piccole e medie imprese sono sempre più pronte ad occupare gli spazi lasciati liberi dalle grosse multinazionali.
Non ci credete?
Eppure questi sono i risultati dei soliti "primi della lista" (non metto i nomi, ma solo alcune cifre - in milioni di euro - del fatturato 2008 e del 2009, con la percentuale IN MENO riscontrata)
(da) (a) (meno pct)
742 623 16
509 421 18
425 392 8
480 385 20
451 381 16
485 372 24
416 317 11
390 313 20
416 290 31
310 237 24
Insomma, tra i primi 20 dell'elenco NESSUNO ha aumentato il fatturato ... qualcuno ha "tenuto" ma la maggior parte ha avuto dei cali impressionanti!
E così, tante PMI hanno potuto approfittarne.
Ma non dicevano, dieci anni fa, che i piccoli erano destinati a sparire?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 17/09/2011 12:11 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
16/09/2011

ogni tanto ... dovremmo anche lavorare!

io ho un'azienda che si occupa di trasporti internazionali.
Negli ultimi anni buona parte del mio tempo è stata dedicata a:
- preparare formulari che abbiamo solo noi italiani (le schede di trasporto)
- cercare di capire la struttura tariffaria delle cosiddette "tariffe minime dell'autotrasporto", ancora NON chiara
- sistemare procedure farraginose ed inutili (intrastat, da poco in vigore anche per le aziende di servizi)
- adeguarsi a legislazioni assurde e duplicative, dovendo comunicare gli stessi dati a due diversi organismi (ministero del tesoro e agenzia delle entrate: per ottemperare alla legge cosiddetta "black list")
- comprendere le nuove normative IVA che non sono chiare in merito a cosa vada registrato sotto l'uno o l'altro articolo di legge
- sollecitare la possibilità di pagare i diritti doganali con un bonifico bancario (cosa che, seppur stabilita per legge già da 20 anni, non è ancora operativa) evitando le continue perdite di tempo: oggi come oggi dobbiamo andare in Dogana con l'assegno circolare per pagare i diritti doganali di ogni singola importazione
E meno male che è stato creato il MInistero della Semplificazione.
Adesso, con la nuova manovra, l'IVA passa dal 20 al 21 per cento.
Non contesto la decisione, ma il fatto che SE oggi la legge verrà pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, da DOMANI io dovrò fatturare con la nuova aliquota IVA.
Poiché, come è facile immaginare, il nostro sistema di fatturazione è computerizzato, per una tale variazione anche il software va aggiornato.

Ecco che dunque questa notte dovrò passarla in ufficio a fare le modifiche strutturali al software. Poiché noi chiediamo il pagamento anticipato delle somme dovuteci, mi troverò con delle discrepanze tra quanto pagato dai miei clienti (o comunque in corso di pagamento) e quanto risulterà dalla fattura (se io ho chiesto IERI di farmi avere la somma dovuta per i diritti doganali import ... e questa somma mi arriva LUNEDI', sdoganando lunedì la somma sarà già variata, quindi va rifatto tutto!)
Dunque ancora una volta, anziché darci una mano per sviluppare nuovo lavoro, ci complicano la vita costringendoci a perdere tempo per andare dietro alle loro decisioni.
Sia chiaro, non contesto la variazione dell'IVA: dico solo che non si può pensare di promulgare una legge al venerdì (e non siamo ancora sicuri che OGGI sia davvero pubblicata) e pretendere che dal lunedì dopo le aziende già si siano messe in regola con tutte gli adempimenti burocratici necessari.
Ma forse non serve nemmeno più reclamare ... tanto lassù, nella stanza dei bottoni, hanno altre priorità ed altri problemi.
E di noi, cosa volete che gli importi?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 16/09/2011 10:33 | link | commenti (2)
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
13/09/2011

13 settembre 2021: dialogo semiserio con una buona dose di fantapolitica

"Nonno, nonno, raccontami una favola!"
"Ti racconterò di quando noi eravamo i padroni dei mari. Tutto il mondo era racchiuso in un immenso lago, dal quale si poteva uscire solo attraversando le colonne di Ercole, ma nessuno si azzardava. Finché un capitano coraggioso, un italiano che si chiamava Cristoforo Colombo, decise di tentare l'impossibile. E' così che abbiamo scoperto l'America. Se da una parte si poteva uscire attraverso le colonne di Ercole, dall'altra parte abbiamo creato un canale navigabile, tagliando via chilometri di terra. Un ingegnere italiano, Luigi Negrelli, ha progettato quell'opera immensa, celebrata addirittura dal massimo musicista italiano, Giuseppe Verdi. Poi è arrivato il momento delle navi giramondo. Sempre un italiano, Gianluigi Aponte, ha creato la più grande Compagnia di Navigazione del mondo, la M.S.C.. Il nostro mare (fino dai tempi antichi l'avevamo chiamato così, MARE NOSTRUM. Ma anche MEDITERRANEO, perché era in mezzo alle terre) era il centro di tutti i più importanti traffici marittimi. Tutte le navi che andavano dalle Indie Orientali all'America passavano dal Mediterraneo. Anche le navi che andavano da Nord (Europa) a Sud (Africa), transitavano nel Mediterraneo. Il porto più grande del Mediterraneo ce l'avevamo noi, Gioia Tauro. Voluto da un grande italiano, Angelo Ravano."
"Nonno, cosa è una nave?" - il ragazzino, pur vivendo in una gloriosa città di mare, Genova, non ha mai visto una nave!
"Hai ragione, figliolo. Oggi nel Mediterraneo non si vedono più navi. I traffici si sono spostati in un altra parte del globo terrestre. Si è aperto il passaggio a Nord-Ovest e così le navi non hanno più bisogno di transitare nel nostro mare. Adesso vanno tutte a Rotterdam, una città che si trova su un piccolo fiume e che non è nemmeno sul mare!"
"E gli italiani? I navigatori, gli inventori, i geni ... che fine hanno fatto?"
"Sono diventati tutti ferrovieri: aspettano il treno che arriva da Rotterdam. Però anche in questo sono rimasti indietro. Una volta arrivato a Milano, il treno non va più avanti. Noi siamo gli unici ad usare ancora i carri a quattro ruote per spostare le merci. E li chiamiamo sempre camion (che non è nemmeno una parola italiana, ma francese!)."
"Nonno, ma che razza di favola è questa? Di solito le favole hanno il lieto fine!"
"Hai ragione, figliolo. Ecco: un italiano - uno che deve ancora nascere o forse è già nato, ma è

ancora un bambino - un giorno inventerà la macchina del tempo. Così tornerà nel passato e convincerà gli italiani del ventunesimo secolo a non lasciarsi sfuggire l'opportunità di essere sempre i primi nel mondo del trasporto. Gli basterà convincere i politici a fare poche cose: dotare l'Italia della stessa burocrazia doganale che hanno in Olanda, sistemare Gioia Tauro così come gli inglesi hanno fatto con Singapore, costruire ferrovie efficienti come quelle che hanno in Germania, sfruttare i canali navigabili come avviene in Francia."
"Nonno, ma questa non è una favola. E' un sogno. Ed i sogni muoiono all'alba."
"Beh, allora buonanotte. Vado a sognare quel mondo favoloso che potevamo avere e non abbiamo mai avuto."
"Ho deciso: da grande farò il viaggiatore del tempo. Così potrò tornare indietro e cambiare la storia."
Che bello essere bambini e sognare un futuro (o un passato?) roseo!?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/09/2011 15:44 | link | commenti (3)
categorie: *cultura*, *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*

continuiamo a farci del male

una circolare dell'Agenzia delle Dogane **click** ha stabilito che in Italia dal 7 settembre 2011 **NON E' PIU' POSSIBILE procedere con le pratiche del DEPOSITO IVA** (se non seguendo delle procedure farraginose e quasi impossibili da realizzare)

Questo cosa significa?

Che QUESTO TIPO DI OPERAZIONI potranno essere fatte solo dagli importatori che:

(A) sono certificati A.E.O. (in Italia questa certificazione ce l'ha qualche decina di operatori del settore, ma POCHISSIMI importatori. Da contarsi sulle dita della mano!)
(B) sono esenti in base all'articolo 90 (in Italia questa esenzione ce l'ha qualche decina di operatori del settore, ma POCHISSIMI importatori. Da contarsi sulle dita della mano!)
(C) presenteranno una specialie fideiussione a scalare (che, oggi come oggi, è difficilmente ottenibile)

Tutti gli altri (quindi il 99,9 per cento degli importatori!) sono IMMEDIATAMENTE tagliati fuori dalle agevolazioni del DEPOSITO IVA.

Questo mentre in tutto il resto dell'Europa le regole sono ben altre, sicuramente più flessibili e senza tutti questi lacci e lacciuoli che impediscono, solo a noi italiani, di poter competere con il resto d'Europa.

Il DEPOSITO IVA è un sistema che permette di pagare l'IVA all'importazione SOLO al momento dell'immissione in consumo dei prodotti (poiché l'IVA è una tassa a carico del consumatore finale, l'azienda importatrice la "VERSA" sempre e solo per conto di altri. Fargliela versare contestualmente al momento in cui la incassa era un modo per evitare di costringere gli importatori ad anticipare somme spesso stratosferiche. E poiché queste "anticipazioni" hanno comunque un costo economico, alla fine questo costo andava a gravare comunque sull'utilizzatore finale. Evitarlo era un modo per aiutare l'economia. Cancellarlo è un modo per affossare l'economia)

La cosa che proprio NON RIESCO A CAPIRE è perché continuiamo ad ostinarci a farci del male, applicando regole TUTTE e SOLO Italiane che vanno solo ed esclusivamente a svantaggio delle aziende italiane.

Mentre nel resto dell'Europa si fanno delle grasse risate visto che quelli che per noi diventano problemi per loro sono invece nuove opportunità.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/09/2011 13:32 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
06/09/2011

piccole soddisfazioni

noi gestiamo alcuni servizi di consolidato marittimo, in primis l'import dal Giappone.
Arrivi settimanali, regolari, continuativi.
Ormai da tanti ma tanti anni.
Normalmente se una nave arriva al lunedì, il martedì svincoliamo il container al porto ed il mercoledì è in svuotamento al nostro magazzino di Milano (la mattina, perché al pomeriggio la merce è già sdoganata e può essere ritirata!)
La bolla doganale è telematica, quindi nell'arco di 24 ore è disponibile e trasmessa via mail.
Anche la nostra fattura è telematica, quindi anch'essa viene preparata tempestivamente e trasmessa via mail.
Negli ultimi dieci anni non ricordo di aver avuto un solo reclamo per merce danneggiata o perduta.
Però qualcuno che mi dice: "ma voi siete cari ... altri costano meno!", lo trovo, eccome.
Continuamente.
Oggi mi ha chiamato un mio ex-cliente: era abituato a ricevere la merce con noi con la solita regola del lunedì-martedì-mercoledì (se la nave arriva il giorno "A", lo svincolo viene fatto il giorno "B" e la merce è sdoganata e pronta per il ritiro il giorno "C").
Si lamenta perché quel mio concorrente al quale ha affidato l'ultima spedizione ... non gli ha ancora consegnato la merce, nonostante che la nave sia arrivata prima di ferragosto.
Lui ha urgente bisogno della merce, ha la produzione ferma, la gente che si gira i pollici in fabbrica ... non sa come risolvere il problema, dovrà pagare anche delle soste, però ha risparmiato qualche decina di euro.
Perché quell'altro "costa meno".
Beh, mi ha firmato il ROUTING ORDER per essere sicuro che le prossime spedizioni tornino ad essere gestite da noi.
Anche se i miei prezzi sono più cari.
Ma, forse, ci sarà un perché, vero?
Paolo
p.s.: in fondo, anche mio nonno lo diceva sempre che ***chi più spende meno spende!***
postato da: PaoloFederici alle ore 06/09/2011 17:13 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
05/09/2011

controllo radiometrico

dal 7 aprile 2010 è entrata in vigore una nuova normativa che regolamenta il controllo radiometrico delle merci in importazione, per rilevare livelli anomali di radioattività delle merci.
Quando la dogana "sospetta" che un container possa essere radioattivamente irregolare, ne dispone il controllo radiometrico.
Si tratta di prendere un tecnico con la sua bella macchinetta che rileva la radioattività e fargli fare un giro intorno e dentro quel container.

Problemi:
- quel container può essere stivato sopra o sotto altri containers e quindi si rende necessario operare lo scartaggio (lo spostamento di alcuni containers per rendere disponibili quell'uno da controllare)
- il terminal portuale non permette di operare nei suoi spazi quindi bisogna prendere il container e portarlo "altrove" per fare il controllo (caricando il container su un camion, arrivando "altrove", scaricando il container per il controllo, ricaricandolo poi a controllo avvenuto per riportarlo al terminal)
Soluzioni:
a La Spezia
- sapendo in anticipo che un certo container dovrà essere controllato radiometricamente, al momento dello sbarco dalla nave quel container viene stivato in un'area predisposta così da evitare sia lo scartaggio che il trasferimento ad altro terminal. Così facendo il controllo radiometrico incide per un costo di circa 100/150 euro. Se per una qualche mancanza, non era stato preannunciato il controllo e quindi si rende necessario lo scartaggio, questo comporta un aggravio di costo di circa 80/100 euro. Insomma, se va bene, si pagano circa 150 euro, e se va male se ne pagheranno 200.
a Genova
- non si può evitare lo scartaggio nè effettuare il controllo al terminal di arrivo. Così facendo il controllo radiometrico incide per un costo di circa 600 euro (ma quelli bravi riescono a farlo con 550 euro!)
La domanda, ovvia, è: **perché la stessa identica operazione a Genova deve costare 4 VOLTE di più di quanto invece costa a La Spezia?**
Ma non dovrebbe essere GENOVA il porto più efficiente, più strutturato, più capace, più equipaggiato!
Al solito, a Genova non sono interessati alle "soluzioni" dei problemi, ma solo ad incassare quanto più possibile, ancora memori della loro atavica certezza che "tanto da lì bisogna passare".
Attendo risposte ...
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 05/09/2011 16:23 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *dogana*
28/07/2011

Trasporti & Logistica: i nuovi istituti superiori ...!

sono anni, per non dire decenni, per non parlare di secoli ... che il nostro settore (TRASPORTI & SPEDIZIONI) vive senza che esistano scuole per insegnare, alle nuove generazioni, questo "vecchio" lavoro.
Salvo poche eccezioni dovute, per lo più, alla pazienza di qualche "addetto ai lavori" (mi viene in mente la Scuola Nazionale dei Trasporti della Spezia, nata nel 1991 per iniziativa della Camera di Commercio locale ... oppure il C-LOG, che è il Centro di Ricerca dell'Università Carlo Cattaneo - LIUC sulle tematiche inerenti il mondo della Logistica e dei Trasporti) la carenza permane.
Una delle iniziative della nuova riforma della scuola (voluta dal Ministro Gelmini) è quella che ha inserito, tra i nuovi istituti superiori, anche quello dedicato a **TRASPORTO E LOGISTICA.**
Le speranze erano tante (io stesso mi sono dato da fare per realizzare un libro di testo, dedicato al TRASPORTO, soprattutto MARITTIMO) perché finalmente sembrava arrivato il momento di trovare una connessione tra SCUOLA e LAVORO, anche per il nostro settore, così importante seppur bistrattato.
Il mondo del TRASPORTO, tutto, si è mosso per suggerire le tematiche, per indicare le linee, per elencare gli argomenti ... tanto è vero che lo stesso PROPELLER CLUB, pochi mesi fa, ha organizzato un importante convegno sul tema.
A quel convegno sono seguiti articoli sulla stampa specializzata, contributi delle associazioni di categoria, finanche "elenchi" partoriti dall'esperienza di chi, in quel mondo, vive e lavora da

sempre.
Negli ultimi giorni, finalmente, è uscito il PROGRAMMA (stilato dal Ministero dell'Istruzione) con il dettaglio delle ore e delle materie che dovranno essere studiate da chi intende prepararsi per entrare nel NOSTRO mondo (quello, ripeto, dei TRASPORTI, delle SPEDIZIONI e della LOGISTICA).
Me lo sono letto attentamente ed una cosa è chiara: non si parla proprio nè di TRASPORTI nè di SPEDIZIONI, nè di via MARE nè di via AEREA, nè di CAMION nè di TRENI.
E' tutto incentrato sulla sola LOGISTICA e chi frequenterà quegli istituti imparerà, forse, a gestire un magazzino.
Quindi siamo daccapo.
Per imparare a fare lo SPEDIZIONIERE ... bisogna aspettare la prossima riforma.
Ma noi non ci saremo.
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 28/07/2011 08:20 | link | commenti (3)
categorie: *cultura*, *politica*, *scuola*, *denuncia*, *trasporti*
20/07/2011

siamo sempre più FUORI dall'Europa

uno tra gli strumenti che permettono una gestione snella e veloce delle operazioni di importazioni è la pratica del DEPOSITO FISCALE e del DEPOSITO IVA.
Uno strumento che negli altri Paesi Europei esiste da tempo e che noi, al solito, abbiamo impiegato tempo per rendere operativo anche in Italia.
Solo che adesso, su richiesta della Direzione della Dogana, la commissione Finanza della Camera ha reintrodotto delle limitazioni (incomprensibili per noi che siamo addetti ai lavori) con l'unica conseguenza di tornare ad essere "diversi" rispetto al resto del'Europa, così da lasciare agli altri Paesi Europei (ed in modo particolare ai porti del Nord Europa) i vantaggi di una normativa Europea che l'Italia si ostina a non applicare.
Pensare che in Belgio (dove da 400 giorni sono senza Governo) riescono ad essere più efficienti che da noi, la dice lunga sull'aiuto che la politica da al mondo del lavoro, continuando solo a caricarci di procedure burocratiche e limitazioni operative che saranno accolte con gioia e con plauso ... dagli altri Stati Membri dell'Europa: loro sì che beneficieranno delle nostre regole ottuse ed inutili.
Grazie ai cervelloni che, così facendo, continuano ad affossare la già fragile econimia italiana.
Ma perché lamentarsi? Abbiamo - a sentire loro - la migliore organizzazione doganale del mondo!
Che poi dopo vent'anni - non mi stancherò mai di ripeterlo - i signori della Dogana non siano ancora stati capaci di APRIRE UN CONTO IN BANCA per permettere i pagamenti dei diritti doganali a mezzo bonifico, questo non fa testo.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 20/07/2011 15:36 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*

ormai anche i prezzi li decidono ... i clienti!

un amico mi segnala che gli è arrivata una richiesta.

caro Paolo,
per affidarci la gestione di un traffico di containers (in import) ci chiedono di applicare QUESTE tariffe:

THC - ALZATA - SVINCOLO - ISPS - VERIFICHE .... AL COSTO (con giustificativo)

SPESE PRATICA: nessun addebito
OPERAZIONE DOGANALE: euro 50 senza alcun addebito per le bolle successive (già sappiamo che trattandosi di 8/10 diverse tipologie di merce ci saranno 7/9 bolle successive per ogni singola importazione)
POSIZIONAMENTO in zona BERGAMO (richiesta ROUND TRIP via camion, INDIPENDENTEMENTE che la nave arrivi a Genova o La Spezia):
- euro 480 x 20'
- euro 500 x 40'
- euro 525 x 40' hc
NESSUNA FRANCHIGIA ALLO SCARICO (cioè se il container arriva la mattina e lo scaricano nel tardo pomeriggio, NON intendono pagare alcunché)

Come se non bastasse, ecco le condizioni di pagamento:
- DAZIO/IVA a 30 giorni dalla data della bolla doganale
- TUTTO IL RESTO: 90 giorni data fattura fine mese

Quindi NON solo si dovrebbe ANCIPARE di tasca nostra DAZIO ed IVA (ma solo per un mese!) ma dovremmo ANTICIPARE di tasca nostra tutte le altre spese garantendo un credito di almeno 90 giorni (senza garanzie, ovviamente! E senza interessi, altrettanto ovviamente.)

Tutto questo per NON guadagnare niente, ma, anzi, per offrire la nostra professionalità ... GRATUITAMENTE (visto che per le SPESE PRATICA non intendono riconoscerci alcunché)

Se poi vogliamo discutere anche della questione "POSIZIONAMENTO", sappiamo che esistono tariffe MINIME per legge che NOI dobbiamo pagare agli autotrasportatori, senza avere il diritto di rivalerci sulla clientela che può "decidere" di pagarci (come in questo caso) somme INFERIORI.

Il bello è che il mio NO ... ho paura che resterà isolato (o comunque saranno pochi a farmi compagnia): saranno invece molti quelli che diranno "SI'", ritenendo queste condizioni di sicuro interesse per il bene delle loro aziende di spedizione, visto che aumenteranno i volumi.

Ma il mondo è bello perché è vario!

Auguri

Ovviamente condivido in pieno ... e voi, cosa ne pensate?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 20/07/2011 12:30 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
13/07/2011

la legge "NON" è uguale per tutti?

se un ufficio DOGANALE "interpreta" una legge in un modo ed un altro ufficio DOGANALE interpreta quella stessa legge in un ALTRO modo, cosa possiamo fare?
Prendere il TESTO ed esaminarlo, utilizzando quella cosa che abbiamo in comune (la lingua italiana) e vedere di capire quale sia le versione giusta.
Dunque, dobbiamo IMPORTARE un macchinario che viene spedito dall'estero per sostituire (in garanzia) analogo macchinario non funzionante. Ovviamente il macchinario NON FUNZIONANTE sarà rispedito (RI-ESPORTATO) al mittente.
Le legge (Direttiva 78/1018/CEE del Consiglio, del 27 novembre 1978, relativa all'armonizzazione

delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative concernenti il regime degli scambi "standard" di merci esportate per riparazione) dice che:

PER REGIME DEGLI SCAMBI "STANDARD" S'INTENDE IL REGIME DOGANALE CHE CONSENTE D'IMPORTARE, IN ESENZIONE TOTALE O PARZIALE DAI DAZI ALL'IMPORTAZIONE, DEI PRODOTTI IN SOSTITUZIONE CHE SI SOSTITUISCONO ALLE MERCI DI OGNI SPECIE ED ORIGINE ESPORTATE FUORI DEL TERRITORIO DOGANALE DELLA COMUNITA PER ESSERE RIPARATE, COMPRESI IN TALE NOZIONE IL RIATTAMENTO E LA MESSA A PUNTO, IN APPRESSO DENOMINATE "MERCI D'ESPORTAZIONE".

I PRODOTTI DI SOSTITUZIONE POSSONO ESSERE IMPORTATI, ALLE CONDIZIONI STABILITE DALLE AUTORITA' COMPETENTI, IN VIA ANTICIPATA RISPETTO ALL'ESPORTAZIONE DELLE MERCI D'ESPORTAZIONE.

Ora, a me sembra chiaro che le parole "CONSENTE D'IMPORTARE, IN ESENZIONE TOTALE O PARZIALE DAI DAZI ALL'IMPORTAZIONE, DEI PRODOTTI" significhi CONSENTE D'IMPORTARE, IN ESENZIONE TOTALE O PARZIALE DAI DAZI ALL'IMPORTAZIONE, DEI PRODOTTI.

E che "I PRODOTTI DI SOSTITUZIONE POSSONO ESSERE IMPORTATI" significi I PRODOTTI DI SOSTITUZIONE POSSONO ESSERE IMPORTATI.

Ma il funzionario doganale dice che quella normativa si applica solo all'ESPORTAZIONE.

E che per l'importazione si deve pagare DAZIO ed IVA!

Io posso capire che venga chiesta la garanzia del pagamento del DAZIO e dell'IVA qualora non avvenisse, entro un ragionevole lasso di tempo, l'esportazione del macchinario danneggiato ... ma NON capisco come si possa sostenere che QUELLA normativa non è applicabile al nostro caso!

Tra l'altro sulla questione è intervenuta ancora la CEE (con il REGOLAMENTO (CEE) N. 2473/86 DEL CONSIGLIO del 29 luglio 1986) che scrive:

considerando che occorre prevedere un sistema di esenzione parziale o totale dai dazi all'importazione applicabili ai prodotti compensatori o alle merci che si sostituiscono ad essi, onde evitare che siano tassate le merci esportate dalla Comunità a fini di perfezionamento

Alle condizioni previste dal presente regolamento e fatte salve le disposizioni specifiche applicabili al sistema degli scambi standard previsto dal titolo IV e fermo restando l'articolo 22 del regolamento (CEE) n. 1999/85, il regime di perfezionamento passivo consente di esportare temporaneamente merci comunitarie fuori del territorio doganale della Comunità al fine di sottoporle ad operazioni di perfezionamento e di immettere i prodotti compensatori risultanti da tali operazioni in libera pratica nel territorio doganale della Comunità in esenzione totale o parziale dai dazi all'importazione.

L'autorità doganale consente che i prodotti di sostituzione siano importati in via anticipata rispetto all'esportazione delle merci di temporanea esportazione, alle condizioni da essa stabilite (importazione anticipata).

L'importazione anticipata di un prodotto di sostituzione comporta la costituzione di una garanzia a

copertura dell'importo dei dazi all'importazione. Tale garanzia è svincolata previo pagamento dei dazi all'importazione esigibili.

Possiamo dire che NON ESISTE ALCUN DUBBIO sulla concessione che fa il legislatore: L'IMPORTAZIONE ANTICIPATA E' POSSIBILE, L'ESENZIONE DAL PAGAMENTO DI DAZIO ED IVA PURE ED IL TUTTO E' ASSOGGETTATO ALLE REGOLE DEGLI SCAMBI STANDARD!

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/07/2011 15:00 | link | commenti (6)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*

spedizioni e trasporti (i numeri!)

un interessante articolo pubblicato sul SOLE24ORE riporta i "numeri" del mondo delle spedizioni e trasporti.
Le PMI (Piccole e Medie Imprese) del settore, solo in Lombardia, sono 4.737, su un totale "italiano" che si avvicina alle 25.000 unità.
Così suddivise:
- MILANO e provincia 2.963
- BRESCIA e provincia 325
- BERGAMO e provincia 329
- VARESE e provincia 244
- MONZA BRIANZA e provincia 260
- COMO e provincia 194
- PAVIA e provincia 130
- MANTOVA e provincia 91
- CREMONA e provincia 72
- LODI e provincia 62
- LECCO e provincia 50
- SONDRIO e provincia 17

Chi ha paura delle multinazionali?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/07/2011 12:58 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
06/07/2011

sconti autostradali

nella Gazzetta Ufficiale n. 147 del 27 giugno 2011 è stato pubblicato il dato relativo agli SCONTI AUTOSTRADALI che verranno concessi agli autotrasportatori

Vista la delibera adottata dal Comitato Centrale per l'Albo n. 10/2011, con la quale sono state destinate le risorse disponibili per l'anno 2010 in Euro 60.640.817,57;
Considerato che, ai sensi della predetta Direttiva, possono essere destinati fondi per il 90 % di tale importo, provvisoriamente determinato in Euro € 54.576.735,81, ai fini della riduzione dei pedaggi autostradali pagati nell'anno 2010;

Si tratta di **Euro € 54.576.735,81**

Qualcuno sa dirmi CHI siano i beneficiari di questa somma?

Potrei dirvelo io, ma rivelarlo potrebbe rivelarsi pericoloso.

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 06/07/2011 15:57 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*
01/07/2011

Dogana Italiana: gioia e dolori!

venti anni dopo (la legge alle quale bisogna riferirsi è la numero 202 del 12 luglio 1991) stiamo ancora aspettando che venga aperto un conto in banca a nome della Tesoreria dello Stato per permettere il pagamento dei diritti doganali a mezzo bonifico.
Stiamo parlando di "APRIRE UN CONTO UN BANCA", non di costruire il ponte di Messina e nemmeno di sistemare la Salerno-Reggio Calabria.
E' vero, l'autorizzazione ad APRIRE UN CONTO IN BANCA è arrivata "solo" con un'altra legge (la n. 244 del 24 dicembre 2007)
(Già qui ci sarebbe da ridire: possibile che siano necessari più di 16 anni per AUTORIZZARE qualcosa già fissato per legge!?).
Ma non basta la legge: ci vuole un decreto attuativo (qualcosa che spieghi ai signori della Dogana come devono fare per andare in banca ad aprire un conto) e questo è arrivato il 5 febbraio 2010.
Mancano solo le istruzioni operative che avrebbero dovuto esserci entro la fine di marzo 2011, poi entro la fine di giugno 2011 ... e adesso (pare!) ci saranno entro la fine di dicembre 2011.

Intanto l'informatizzazione delle Dogane ha fatto sì che le registrazioni delle avvenute esportazioni si facciano per via telematica. Quando si emette una bolla doganale, il finanziere che "assiste" all'uscita dallo Stato riporta, in un database, il numero di riferimento che identifica l'uscita (il cosiddetto MRN). La normativa prevede che tale "visto uscire" debba essere apposto entro le 48 ore dall'effettiva uscita delle merci dal confine. Il numero di MRN con il relativo appuramento viene poi reso disponibile su internet. Così gli esportatori possono CONTROLLARE la regolarità dell'operazione. Ma cosa succede se il finanziere NON FA IL SUO DOVERE? Abbiamo scoperto che solo a Milano diverse migliaia di operazioni doganali risultano "INAPPURATE". La Guardia di Finanza si è "dimenticata" di registrare l'uscita. Così adesso gli esportatori si trovano a dover LORO provare l'avvenuta esportazione della merce. Producendo tutta una serie di documenti alternativi (copie dei pagamenti, dei documenti di trasporto, dell'avvenuta importazione nel paese di destinazione ... etc). Naturalmente questo è un LAVORO, che comporta una notevole perdita di tempo (ed una incredibile produzione di carta). Ma anche se la colpa della mancata registrazione è della Guardia di Finanza, l'onere della prova grava sulle spalle dell'incolpevole esportatore che può essere chiamato a pagare somme talvolta esagerate in quanto, fino a prova contraria, viene considerato alla stregua di un contrabbandiere. E chi controlla gli esportatori? La Guardia di Finanza, ovviamente. Quindi viviamo l'assurda situazione per cui la Guardia di Finanza punisce l'incolpevole esportatore in conseguenza di omissioni compiute ... dalla Guardia di Finanza.

Ma alla dogana insistono: "in Italia siamo i più efficienti".
Tanto è vero che "prima" (quando arrivava merce in import scortata dal T-1), si allibrava l'introduzione della merce a magazzino e si poteva scaricare il camion.
Adesso, siccome la merce arriva scortata da T-1 "telematici", ma manca il collegamento finale tra magazzini e dogana (il famoso ultimo miglio), il T-1 va trasmesso (a mezzo fax) alla dogana che si prende due ore prima di dare l'OK allo scarico.

Così grazie all'informatizzazione, oggi soffriamo di ritardi (e soste camionistiche che hanno un costo!) che prima non avevamo.
Questo perché si sono fatte le cose a metà: lasciando fuori un pezzo ed impedendo il collegamento telematico ANCHE nell'ultimo tratto di strada.

devo continuare?
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 01/07/2011 13:08 | link | commenti
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *dogana*
27/06/2011

FEDESPEDI: chi tutela gli associati?

partiamo da lontano, dal 2006.

E prendiamo un documento ufficiale dei nostri giorni: il rapporto dell'Antitrust pubblicato lo scorso 16 giugno 2011.

In tale rapporto si racconta che: *"all'inizio del 2006, con la riunione del 12 gennaio, si insedia la nuova Sezione Spedizionieri Terrestri, presieduta da un rappresentante di **Schenker**, in sostituzione del rappresentante di Vidale. Nello stesso periodo un rappresentante di **Dhl** assume la presidenza del Consiglio Direttivo di Fedespedi. Come risulta dalla documentazione in atti, l'avvicendamento nelle cariche sociali si riflette anche in un'alternanza nell'azione di proposizione e di organizzazione dell'attività associativa e di concertazione."*

La relazione dell'Antitrust ... continua: *"che il programma fosse quello di proseguire nella concertazione degli aumenti appare anche evidente dalla e-mail inviata dal Presidente di Fedespedi (rappresentante di Dhl) al Presidente della Sezione Spedizionieri Terrestri (rappresentante di Schenker): "Le segnalo che nei giorni scorsi (…) [NDR: rappresentante di Albini], nel segnalare la piena soddisfazione e dell'accordo di fine settembre sul carburante, chiede che si cominci a pensare a qualcosa in ambito tariffario che possa avviarsi da Febbraio/Marzo. Vedo che Lei ha messa, quale primo punto, tariffe. Tenga, per favore, presente questa segnalazione"*.

Sempre leggendo la relazione dell'Antitrust .. continua: *"il 18 maggio 2006 si svolge la riunione successiva, nella quale i partecipanti concordano nel ritenere che sia oramai giunto il momento di stabilire ulteriori aumenti dei prezzi, procedendo con l'usuale modalità già sperimentata in passato: quantificazione dell'aumento e successivo comunicato, pubblicato a pagamento sul Sole 24 Ore. Il verbale ufficiale della riunione riporta che "Il Presidente [NDR: rappresentante di Schenker], sulla base della costante e significativa crescita del prezzo del gasolio, pone all'esame della Sezione la possibilità di procedere con l'inizio di giugno alla pubblicazione di una comunicazione che evidenzi l'incremento dei relativi costi sostenuti dalle imprese aderenti. Viene chiesto alla Segreteria di verificare sul piano statistico e temporale l'aumento percentuale del carburante e la sua incidenza sui costi complessivi del trasporto, allo scopo di fornire i necessari riferimenti per definire i contenuti del possibile comunicato. Il Presidente invita i presenti ad attendere la valutazione dei suddetti dati e conferma come la questione sarà definita attraverso il successivo diretto coinvolgimento dei componenti"*

Quindi abbiamo alcune certezze: il Presidente di FEDESPEDI era uomo "DHL" ed il Presidente della sezione TERRESTRE era uomo "SCHENKER"

Adesso facciamo un salto in avanti (saltiamo di palo in frasca) e chiediamoci: c'è stato davvero un "cartello" di aziende che hanno sconvolto il mercato tanto da meritare multe per 76 milioni di euro?

Le risposte possibili sono solo due: sì oppure no!

Io dico di NO che non c'è stato nessun cartello e che le aziende si sono limitate ad adeguare le loro tariffe al "mercato" del petrolio che vedeva il costo del carburante (e quindi dei trasporti camionistici) crescere in maniera incontrollabile.

Ma questo è e rimane il mio parere.

Però questo dovrebbe essere anche il parere della FEDESPEDI visto che il suo scopo è quello di "proteggere" e "tutelare" i suoi associati.

Mi dite come sia possibile "proteggere" e "tutelare" i propri associati se **la DENUNCIA di aver costituito un cartello parte proprio dalle due aziende dei due presidenti** (che hanno fatto la corsa a chi denuncia per primo, visto che il primo ottiene uno sconto del 100 per cento sulla sanzione - infatti SCHENKER dovrebbe pagare 31 milioni di euro e invece non pagherà niente - ed il secondo ottiene uno sconto del 50 per cento sulla sanzione - infatti DHL dovrebbe pagare oltre 14 milioni di euro ma viene sanzionata della metà.)

Anche questo NON è frutto del mio pensiero ma parte del rapporto dell'Antitrust. Tra le dichiarazioni del Presidente dell'Antitrust si legge, infatti: *"Complessivamente le aziende che hanno collaborato con l'Antitrust hanno risparmiato circa 40 milioni di euro in termini di mancata sanzione: da sola l'impresa che ha avuto l'esenzione totale avrebbe rischiato una multa di circa 31 milioni"."*

Fatte queste premesse la domanda è: **ha senso far parte di una associazione dove il "management" (presidente Fedespedi espresso da DHL e presidente sezione terrestre espresso da Schenker) NON solo non ha tutelato gli associati, ma si è AUTO-DENUNCIATO per reati inesistenti e così facendo si è lavato ponziopilatamente le mani, lasciando altri a dover affrontare una situazione di estrema difficoltà, mettendo a rischio le maggiori aziende del settore.**

Intanto è stato distribuito agli associati il "codice di comportamento deontologico". Insomma, oltre il danno la beffa!

Paolo Federici

è vero, oggi sono altri a ricoprire quelle cariche all'interno di Fedespedi, ma Fedespedi ha "possibilità" di contatto con il mondo della politica solo attraverso un ente che si chiama CONFETRA, il cui presidente, oggi, è uomo DHL. Insomma, niente di nuovo sotto il sole
postato da: PaoloFederici alle ore 27/06/2011 14:13 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*
24/06/2011

dov'è Hong Kong?

"che domanda ci fai?", direte voi.
Allora vi racconto una storiella.
Ho spedito (con un famoso corriere aereo) una busta di documenti ad Hong Kong.

Indicando chiaramente il nome (dell'azienda ricevente), l'indirizzo, la città (Hong Kong) e lo stato (China)
Mi chiama il corriere dicendomi che l'indirizzo ... non è giusto, quindi non possono consegnare la busta.
Chiedo chiarimenti all'azienda di Hong Kong e loro mi confermano che è tutto esatto.
Allora gli do il numero di codice indicato sulla busta del corriere dicendo: "chiamate voi il corriere, lì a Hong Kong, e vedete di farvi dare la busta"
La risposta è quantomeno esilarante:
*I just called ***** Hong Kong that due to "China" had been put after the my office address, their staff put the pouch in the shipment to "China" at Gateway Airport. Although Hong Kong is belong to China, Hong Kong is not in the Mainland China. Please do not put "China" after my office address.*
Capito?
Anche se Hong Kong è in Cina, quel corriere ancora non lo sa.
Quindi dalla prossima volta, NON dovrò indicare lo Stato (China) ... per evitare problemi!
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 24/06/2011 09:20 | link | commenti (2)
categorie: *cultura*, *trasporti*
22/06/2011

c'è chi dice no!

il mio coetaneo Vasco lo canta ripetendolo senza fine: "c'è chi dice no"
E' arrivato il momento: anch'io devo dire NO.
Potrei usare quell'eufemismo francesce tanto caro a Cambronne, oppure stilare un atto d'accusa degno del miglior Emile Zola.
Se non lo avete ancora capito sono particolarmente "indignado" (tanto per usare un altro termine straniero. Quello italiano sarebbe più pesante)
I fatti?
Negli ultimi giorni la nostra categoria (quella degli spedizionieri) è stata al centro dell'attenzione dell'Antitrust che ha comminato 76 milioni di euro di multe ai membri di una delle commissioni di Fedespedi (quella terrestre).
Ne ho già parlato e ribadisco che, a mio modesto avviso, si tratta di un'accusa assurda, ingiusta, illegale, e comunque di una multa sproporzionata anche perché, se imposta in maniera definitiva, determinerebbe la chiusura di diverse aziende ed il licenziamento di migliaia di lavoratori.
Ma non è questo il punto; io voglio una risposta ad una semplicissma domanda: **CHI COMANDA IN ITALIA?**
Comanda chi Governa (attraverso le sue leggi, ad esempio quella che richiede agli spedizionieri di sedersi al tavolo delle trattative con gli autotrasportatori per DEFINIRE le tariffe "minime") oppure comanda l'Antitrust, che ha già fatto sapere che se gli spedizionieri si sedessero a quel tavolo, sarebbero passibili di qualche altra milionata di euro di multe?
Come diceva quel brav'uomo duemila anni fa: "NON SI PUO' SERVIRE A DUE PADRONI" ... né obbedire a due leggi che si contraddicono.
Oggi si è tenuta, a Milano l'assemblea di Fedespedi e, tra gli ospiti, c'era il sottosegretario Giachino (quello che, per conto del Governo, discute, sviluppa, redige le leggi! Quello che continua ad invitarci a sederci al tavolo delle trattative): era prevista la possibilità di fargli qualche domanda.
La mia era quantomeno elementare: "CHI COMANDA IN ITALIA?".
Premesso che nel suo intervento Giachino si era espresso, seppur superficialmente, sulla questione Antitrust affermando che "ammesso anche che la colpa esista l'ammontare delle multe è esagerato", quando è iniziata la giornata ho fatto una scommessa con il mio vicino: "scommettiamo che, finito il suo intervento, l'onorevole Giachino - come suo solito - dirà che si è fatto tardi e non ha tempo per

rispondere alle domande?"
Ovviamente ho vinto io.
E allora, mentre Giachino usciva mi sono alzato ed, interrompendo - forse anche maleducatamente, e me ne scuso - chi aveva preso la parola, ho urlato: "io sono venuto oggi perché mi era stato detto che Giachino avrebbe risposto alle nostre domande. Visto che, come al solito, all'onorevole Giachino piace sottrarsi alle domande, io me ne vado. Sono stufo di essere preso in giro da questa politica inconcludente"
E me ne sono andato.
Se volete sapere cosa sia successo dopo, purtroppo questa volta non posso raccontarvelo.
Sta di fatto che oggi abbiamo un nuovo problema: non sappiamo più a chi dobbiamo OBBEDIRE.
Siamo contemporaneamente sudditi del Governo e sudditi dell'Antitrust: due strutture in antitesi tra di loro.
Con, sul groppone, multe per 76 milioni di euro che non sarà mai possibile pagare.
Intanto a Rotterdam un funzionario doganale "gestisce" 9.068 containers all'anno. A Genova il suo "corrispondente" funzionario doganale ne gestisce 4.957.
Vogliamo dirlo, una buona volta, che a Genova i funzionari doganali fanno LA META' del lavoro di quelli di Rotterdam?
E allora, perché la dogana italiana continua a raccontarci che manca il personale?
Per finire: il mese di giugno volge alla fine, ma, per l'agenzia delle Entrate, APRIRE UN CONTO BANCARIO per permettere il versamento dei diritti doganali tramite bonifico ancora non è possibile.
Cosa possiamo aspettarci da una struttura (di controllo, come quella doganale) che non è nemmeno capace di farsi aprire un conto in banca?
Ma anche loro (quelli della Dogana, intendo) sono un altro PADRONE al quale dobbiamo obbedire.
Stiamo sprofondando sempre più dentro il baratro: ma lassù, in alto, vivono in un altro mondo e dai nostri problemi non sono toccati.
Paolo Federici
(ovviamente i "nostri" PADRONI non finiscono qui: siamo anche succubi delle imposizioni dell'AUTOTRASPORTO. Secondo loro, tanto per dirne una, se un camion fa un incidente, la colpa è di chi gli ha affidato merce da trasportare. Per non rischiare, quindi, nessuno dovrebbe più affidare trasporti di merce ai camion! Elementare, Watson.)
postato da: PaoloFederici alle ore 22/06/2011 12:56 | link | commenti (11)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
21/06/2011

Piccolo è bello!

una piccola (e giovane) società di spedizioni (ha appena compiuto 10 anni di vita) attiva sui maggiori mercati mondiali, ha curato una spedizione molto particolare utilizzando containers speciali (i flat rack) per il trasporto dall'Italia al Brasile.
Ecco alcune foto che raccontano la storia del "carico":

Questa è la dimostrazione che, ancora oggi, ci sono sempre più piccole e medie imprese (anche nel mondo del trasporto e delle spedizioni) capaci di offrire servizi altamemte professionali alla clientela.
Garantendo quella cura "personalizzata" delle spedizioni che sempre più viene richiesta da chi importa o esporta.
Loro sono i professionisti di TIMESHIPPING SRL e potete cercarli sul web:
http://www.timeshipping.it click
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 21/06/2011 12:21 | link | commenti
categorie: *trasporti*
16/06/2011

Cartello spedizionieri, dall'antitrust multe per 76 milioni

Le aziende del cartello?
Agility, Albini & Pitigliani, Brigl, Cargo Nord, Dhl Global Forwarding, Dhl Express, Francesco Parisi, Gefco, Geodis Wilson, I-Dika, Italmondo, Italsempione, Itk Zardini, ITX Cargo, Rhenus, Saima, (Schenker), Sittam, Armando Vidale e Villanova

Avevo già affrontato l'argomento (**in difesa di questi 20 spedizionieri**) più di un anno fa
click

Ora però vorrei spezzare una ulteriore lancia in loro favore: intanto se si fa un cartello ... lo si fa per guadagnare.
Invece la maggior parte di quelle 20 aziende hanno continuato a chiudere i bilanci in perdita, perché il settore soffre di una profonda crisi e già pareggiare il bilancio è un traguardo!

Ma esaminiamo la questione da un punto di vista prettamente matematico:

Le prime 20 aziende della logistica hanno fatturato 11 miliardi di euro (nel 2009)
Realizzando utili per 16 milioni di euro.

Questo significa che mediamente l'attività di spedizioni e logistica produce un utile pari allo 0,15 per cento del fatturato.
Però da anche lavoro ad un gran numero di persone.

Torniamo a "quelle" venti (le prime venti): danno lavoro a 36.500 persone.
Poiché il "costo lavoro" è pari ad 1,5 miliardi di euro, significa che la media degli stipendi è di circa 40.000 euro (lordi)

L'ANTITRUST ha deciso di comminare una multa per 76 milioni di euro ad una ventina di aziende del trasporto e delle logistica.
Facciamo due conti "della serva"?

Come si fa a pagare 76 milioni di multa se TUTTO CIO' CHE SI HA è un utile di 16 milioni di euro (a questo punto già distribuito ai soci, visto che si tratta di società per azioni)?

Elementare, Watson ... si licenzia!

Ecco il problemino (visto che si stanno facendo gli esami di terza media, chiediamolo ad uno di loro)

PROBLEMA:
Per pagare 76 milioni di euro, considerato che mediamente uno stipendio è pari a 40.000 euro, quanti "stipendi" andranno tagliati?

SOLUZIONE:
quasi 2.000 posti di lavoro
(e sono stato largo! Siccome 40.000 euro è la media tra stipendi alti e stipendi bassi, magari andranno tagliati 2.500 posti - da 30.000 euro lordi all'anno - o magari quasi 4.000 - di quelli da 20.000 euro lordi all'anno)

Ma all'ANTITRUST si rendono conto dell'assurdità di comminare una multa pari a quasi il 10 per cento del fatturato, quando le aziende non arrivano a fare utili nemmeno dell'1 per cento (del fatturato).

Al solito, pagheranno ... quelli che fanno parte degli anelli deboli della catena.

Insomma, se Atene piange, Sparta non ride.

C'è poi un aspetto tutto italiano della questione: chi partecipa al "reato" (facendo parte del cartello) e poi denuncia gli altri, NON pagherà alcuna multa.
Quindi ammesso che il CARTELLO abbia prodotto dei benefici, **l'unico a MANTENERE quei benefici sarà il delatore, la spia ... colui che ha "contributo all'individuazione del cartello".**
Ha un nome e cognome?
Certo, ma io non ve lo dico (ho già una denuncia per diffamazione)
Andatevelo a cercare su goggle.

Paolo Federici

p.s.: ecco l'elenco delle multe comminate:

Francesco Parisi 24.955
Fedespedi 103.207
ITX Cargo 127.260
Agility 139.790
Cargo Nord 152.915
Villanova 159.973
Dhl Global Forwarding 198.701
I-Dika 239.470
Italmondo 324.465
Vidale 347.200
ITK Zardini 793.840
Brigl 942.900
Gefco 3.159.440
Sittam 3.215.742
Rhenus 3.233.194
Dhl Express 6.642.510
Albini & Pitigliani 8.477.792
Geodis Wilson 12.087.364
Italsempione 12.480.000

Saima 23.632.950
(totale) 76.483.668
postato da: PaoloFederici alle ore 16/06/2011 21:40 | link | commenti (9)
categorie: *giustizia*, *trasporti*, *economia*
15/06/2011

anch'io ho dei costi minimi di sicurezza

anch'io devo attenermi ad una legge (la 626: un decreto legislativo introdotto nel 1994 per regolamentare la sicurezza sui luoghi di lavoro)
anch'io devo fare i conti per calcolare costi, ricavi e guadagni
anch'io devo confrontarmi con il mercato e con la concorrenza (che significa, in un libero mercato, che ognuno decide a quali prezzi vendere i propri prodotti ed i propri servizi)
anch'io "rischio" di trovarmi, a fine anno, con un bilancio in perdita (quando i costi superano i ricavi. E, come sappiamo, spesso i costi sono certi mentre i ricavi sono sempre più incerti. Si chiama "rischio imprenditoriale")

Però non capisco perché davanti alla legge dobbiamo essere tutti uguali ma qualcuno debba essere più uguale!

Perché se io NON rispetto la legge sulla sicurezza sono perseguibile, e se invece un autotrasportatore NON rispetta la legge sulla sicurezza, viene perseguito il suo committente?
Perché se io NON so fare i conti, vado a gambe all'aria e se invece un autotrasportatore NON sa fare i conti, deve pagarne le conseguenze il committente?
Perché se un mio concorrente fa un prezzo inferiore al mio io posso decidere di fare altrettanto RIMETTENDOCI di tasca mia, e se invece un autotrasportatore ha un concorrente che fa un prezzo inferiore al suo, lui puo' decidere di fare altrettanto, tanto poi chi ci dovrà rimettere sarà sempre e solo il COMMITTENTE?

Domande destinate a restare senza risposta?!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 15/06/2011 18:11 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
14/06/2011

più di 10 giorni per un'operazione doganale!

possibile?
A Milano ... sì!
Ecco la storia: sei camion sono stati caricati e sono pronti per partire alla volta di un lontano paese dell'Est. Si passa in dogana per ottenere la firma sulla bolla doganale "export".
Il funzionario prende i documenti e ... li mette lì, da parte.
E' molto impegnato. Bisogna aspettare.
Siamo al 31 maggio ed il tempo scorre inclemente.
In fondo è solo martedì.
Però passa anche il mercoledì ed il funzionario non ha ancora avuto il tempo di guardare i documenti, quindi la "bolla" non la firma.
Il giovedì si festeggia (è il 2 giugno) ed ovviamente in dogana non si lavora.
Intanto i camion sono fermi e gli autisti scalpitano.
Il venerdì tutti (o quasi!) gli italiani fanno il ponte.

Non vorrete che quel povero funzionario doganale debba perdersi un'occasione così ghiotta.
Così passa anche il venerdì, e poi il sabato (nessuno lavora al sabto) e poi la domenica (l'Italia è un paese cattolico: bisogna andare a messa).
Siamo arrivati a lunedì 6 giugno ed il povero funzionario ha sempre troppo lavoro per trovare il tempo per una firma.
Al martedì qualcuno comincia a spazientirsi: chiede di poter parlare con il funzionario doganale (ma questi è troppo indaffarato. Non ha tempo da perdere!)
Però qualcosa trapela: il funzionario ha dato un'occhiata ai documenti e, secondo lui, manca un certificato.
Certificato che viene preparato immediatamente (dall'esportatore, che ha tempi "diversi" di lavoro!) e prodotto dopo meno di un'ora.
Per riguardare la "pratica" (alla luce del nuovo documento) bisogna aspettare domani.
Il domani arriva implacabile e così siamo a mercoledì 8 giugno.
L'efficientissimo funzionario doganale si è accorto che manca un altro documento.
Che entro un'ora viene prodotto.
(La domanda sorge spontanea: ma non poteva accorgersene prima? Chiedere subito i documenti ritenuti mancanti è forse troppo!)
Il mercoledì pomeriggio tutti i documenti sono finalmente in ordine e la firma viene assicurata "immantinente"
Però il significato di "immantinente" è quantomeno opinabile.
Per qualcuno dovrebbe significarsi "subito", invece per la dogana significa ... domani, anzi dopodomani.
Finalmente la bolla doganale viene firmata, al venerdì sera ..., così, considerato che al sabato ed alla domenica il traffico dei camion è "limitato", i sei camion potranno finalmente partire lunedì 13 mattina, dopo solo DUE SETTIMANE di attesa per una firma.
Ovviamente sei camion FERMI per due settimane hanno un costo: secondo voi, chi lo paga?
Ovviamente sei camion che partono con DUE SETTIMANE di ritardo, con quanto ritardo arriveranno?
Ovviamente il cliente estero, la prossima volta, gli acquisti li andrà a fare in Germania oppure in Francia.
L'Italia si dimostra, ancora una volta, una paese inaffidabile.
Ma la colpa, di chi è?
Paolo Federici
(naturalmente nomi & cognomi, dati & riferimenti, prove & controprove sono disponibili se la Direzione delle Dogane fosse interessata a saperne di più!)
postato da: PaoloFederici alle ore 14/06/2011 19:20 | link | commenti
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *dogana*

assemblea generale Anita

questa mattina a Roma è in corso l'Assemblea generale di ANITA (Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici).
Ha aperto i lavori Eleuterio Arcese, Presidente designato alla guida dell'Associazione per il prossimo triennio.
Devo dargli atto di aver fatto un intervento coraggioso, importante e chiarificatore!
Dopo mesi di discussioni tra il mondo della committenza e quello dell'autotrasporto (e chi frequenta il mio blog certamente mi avrà visto tornare spesso sull'argomento) non può che farmi piacere sentire il presidente di Anita dichiarare che:
(1) le risorse hanno certo aiutato le imprese ma non si può continuare a chiedere al Governo finanziamenti a pioggia senza alcun criterio selettivo
(2) bisogna smetterla di chiedere "sconti" sui pedaggi autostradali ed anziché continuare a garantire

incentivi a tutti, va avviata un'inversione di tendenza: va disincentivato l'uso di veicoli inquinanti ed obsoleti!
(3) non c'è bisogno di stabilire per decreto le regole del carico e dello scarico: non ce n'è stato bisogno in passato, non può e non deve essercene bisogno adesso.
(4) non c'è bisogno che altri (quelli del Ministero dei Trasporti e/o della Consulta) stabiliscano quali sono o dovrebbero essere i costi minimi dell'impresa (ogni azienda deve essere capace di gestirsi autonomamente)
(5) l'autotrasporto deve essere considerato per quello che vale e non essere visto come una minaccia perché le sue azioni di protesta potrebbero bloccare il Paese.
Insomma, bisogna finalmente rendersi conto che il futuro ce lo giochiamo in Europa: anziché inseguire la pace sociale (chiudendosi a riccio nel nostro piccolo mondo), bisogna aprirsi al mondo esterno, laddove si progetta il futuro nostro e dell'Europa intera.
E pensare che quando noi di Confapi Trasporti (non più tardi di pochi giorni fa) siamo stati a Bruxelles, ad incontrare alcuni membri del Parlamento Europeo, per chiedere attenzione proprio sui cinque punti dettagliati sopra, qualcuno ci aveva accusato di essere andati nella sede sbagliata a parlare dei problemi italiani!
Sveglia ragazzi: siamo in Europa ed è con l'Europa che dobbiamo imparare a confrontarci.
Ed ora che anche il presidente di Anita sembra essere d'accordo con noi, sono sicuro che questo risveglio della coscienza dell'autotrasporto non potrà che portare risultati positivi e vantaggiosi per tutti.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 14/06/2011 11:05 | link | commenti
categorie: *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
12/06/2011

Dio creò l'ordine: ecco come l'uomo crea il caos!

chi frequenta il mio blog, sa che da tempo sto lottando contro una legge insulsa (almeno, io la ritengo tale ... e non sono il solo!) che riguarda il mondo dei trasporti è che è stata promulgata il 4 agosto 2010 (legge 127).
In parole povere, per proteggere gli autotrasportatori da quei cattivoni dei clienti, la legge dice: "caro autotrasportatore, quando fai una trattativa con un cliente puoi proporgli qualunque prezzo. Anzi, se lasci fare al cliente di chiedere un prezzo, poi tu accetta qualunque cifra quel cliente sia disposto a pagare. Tanto poi intervengo io, pubblicando le tariffe che quel cliente sarà costretto a pagare INDIPENDENTEMENTE da qualsiasi accordo che voi avrete preso in precedenza."
Ma vi rendete conto?
Solo che la cosa è talmente assurda (che mi ha letto in passato ha sicuramente pensato che fossi io quello impazzito: cose del genere potevano essere solo il frutto della mia mente malata) da essere stata presa sottogamba da tanti.
E adesso sono cominciate le denunce, le condanne, gli obblighi ai pagamenti ... tutto a danno dei clienti (i committenti!)
Clienti che non sanno più come fare:
- chiedere un prezzo ad un autotrasportatore è inutile (qualsiasi prezzo verrà concordato NON avrà nessun valore)
- chiedere un prezzo al Ministero è tempo perso (IO ho provato a mandare delle tariffe ai Ministero dicendo: "un autotrasportatore mi ha comunicato queste tariffe. Mi dite se sono LEGALI o ILLEGALI?"). Secondo voi, mi hanno risposto?
- cercare di attenersi ai calcoli presenti sul sito del Ministero è impossibile (c'è sì una formula matematica einsteniana, ma mancano alcuni dati base quindi i risultati sono "impossibili" da determinare).
Oggi mi è arrivata questa comunicazione da una Compagnia di Navigazione il cui contenuto si

spiega da sé:

Gentile cliente,
a fronte del permanere dell'incertezza in merito alle decisioni dell'Osservatorio (V. Legge 127/10 del 4 agosto 2010) riguardo la definizione delle tariffe minime di sicurezza per l'autotrasporto e in assenza di accordi di settore, vi inviamo l'allegata circolare che vi preghiamo leggere con la massima attenzione.
Già le tariffe applicate da lunedì prossimo 13 c.m. potrebbero dover essere adeguate a quanto disposto dal Ministero o dall'Osservatorio, non appena i dati saranno disponibili.
Con l'occasione porgiamo i più cordiali saluti.

E la circolare allegata spiega che QUALSIASI prezzo (ad esempio, per il trasporto di un container, sul territorio italiano) mi verrà dato NON avrà alcun valore perché la Compagnia di Navigazione (che a sua volta dovrà pagare l'autotrasportatore) NON sa quanto dovrà veramente pagare!
E adesso andiamolo a spiegare ai nostri clienti esteri ...!

Intanto le associazioni di categoria COMUNICANO:

Milano, 10 giugno 2011
Alle Associazioni Territoriali
Alle Aziende Associate
Prot. n. C 35/11 PL/pm
Oggetto: Autotrasporto - Costi minimi per i contratti in forma scritta
Come è noto la Legge 127 dello scorso agosto, che ha apportato importanti modifiche alla normativa in materia di autotrasporto, ha disposto l'introduzione di costi minimi da rispettare nella determinazione dei corrispettivi da riconoscere ai vettori nel caso di contratti stipulati in forma scritta.
La legge ha previsto che l'individuazione di detti costi minimi fosse rimessa, in prima battuta, agli Accordi Volontari di Settore, da stipularsi entro il periodo di 9 mesi (12 maggio 2011) tra Associazioni della committenza e dell'Autotrasporto. Decorso detto termine, tale compito doveva passare alla competenza dell'Osservatorio per le attività di Autotrasporto che vi avrebbe dovuto provvedere entro 30 giorni (12 giugno) cosa che si è verificata puntualmente, anche in ragione dei rischi sotto il profilo della normativa in materia di concorrenza del mercato, considerati i pronunciamenti dell'Autorità Garante che di fatto hanno posto la committenza, come peraltro l'autotrasporto, in condizione di non poter liberamente negoziare, come disposto dalla Legge.
Nelle ultime settimane si sono tenute numerose riunioni dell'Osservatorio, che si sono intensificate e rese quotidiane se non continue negli ultimi giorni, nel corso delle quali si è avuto un intenso confronto tra associazioni della committenza e dell'autotrasporto su principi, criteri e modalità di determinazione e quantificazione di detti costi minimi.
Le pretese dell'Autotrasporto hanno portato ad elaborazioni di dati e importi assolutamente fuori mercato, vicini se non superiori a quelli oggi pubblicati dal Ministero dei Trasporti e validi per i soli contratti verbali, che non hanno alcuna rispondenza con le tariffe oggi praticate da tutto il settore dell'autotrasporto.
La committenza, in primis Confetra e Confindustria, responsabilmente si è resa disponibile ed ha tentato in diversi modi di raggiungere un'intesa con l'autotrasporto; nella tarda serata di ieri si è pervenuti, in ragione del quadro normativo di riferimento, all'individuazione di un'ipotesi di costi minimi ritenuti decisamente più ragionevoli.
Nella giornata odierna il confronto si è interrotto per la posizione assunta dalle rappresentanze dell'autotrasporto, che hanno ritenuto i costi minimi offerti e determinati nella giornata del 9 giugno, troppo bassi e quindi inaccettabili, arrivando a minacciare il ricorso al fermo. Data la situazione di forte contrapposizione, il Ministero ha abdicato al suo ruolo di mediazione ed

impedito che si svolgesse la votazione da parte dei componenti l'Osservatorio, nella riunione odierna.
L'estrema tensione e preoccupazione determinata dai fatti accaduti fa sperare, pure in mancanza di certezze, che già dall'inizio della prossima settimana il Ministero, grande assente e corresponsabile della mancata votazione odierna, riconvochi le parti per il raggiungimento di una ragionevole soluzione.
Faremo seguito con prossimi e puntuali aggiornamenti sugli sviluppi di questa delicata situazione.
Distinti saluti.
Piero Lazzeri
Il Presidente

Il caos è arrivato ... puntuale, come previsto!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/06/2011 19:56 | link | commenti (3)
categorie: *politica*, *trasporti*, *economia*
08/06/2011

costi minimi di sicurezza

ci sono cose che non capisco, e quando non capisco chiedo a chi ne sa più di me.
Per cui, sperando che ci sia qualcuno all'ascolto (o meglio "alla lettura") chiedo (fatte queste 3 **PREMESSE**):
(1)
- tutte (ma proprio tutte) le aziende (ma anche le famiglie) hanno dei COSTI MINIMI DI SICUREZZA (nel caso delle aziende sono i costi generali che le permettono di stare sul mercato, nel caso delle famiglie sono le somme necessarie per non scivolare nella povertà).
(2)
- quando dico tutte le aziende penso alla FIAT, e penso al negozio di panettiere; penso alla grande distribuzione dell'Esselunga, e penso al salone del barbiere; penso alla grande banca, ed al fruttivendolo.
(3)
- tutti, dunque, dobbiamo fare i conti (le famiglie per arrivare a fine mese, le aziende per far quadrare i bilanci) nel rispetto delle normative vigenti, pagando le tasse, adeguandosi ai principi della sicurezza, osservando le leggi

Ed ecco dunque le **DOMANDE**:
(1)
- perché una ed una sola categoria di aziende deve essere tutelata diversamente (e mi riferisco, ovviamente, agli autotrasportatori)? Mi dicono, perché è una categoria debole. Ma sono deboli anche i panettieri, i barbieri, i fruttivendoli. Insomma TUTTE le piccole imprese.
(2)
- perché bisogna preoccuparsi della "sicurezza" solo per quanto riguarda i trasporti camionistici? Mi sembra ovvio che la sicurezza vada tutelata sempre e comunque, per chi lavora sulle impalcature dei cantieri, per chi lavora a contatto con merci pericolose, insomma per una miriade di "altri" lavoratori ed altre categorie.
(3)
- ma soprattutto (e questo è ciò che davvero non capisco) se lo Stato decide che un autotrasportatore debba curare in modo particolarmente attento la sicurezza, perché deve essere lo Stato stesso a dirgli cosa spenderà per la "sicurezza" (non è capace un autotrasporatore di farsi i conti da solo?) e perché, dopo averglielo detto, se il trasportatore decide comunque di far pagare alla sua clientela prezzi "diversi" ... il colpevole deve essere il cliente?

Le mie **CONSIDERAZIONI**? Sono sempre tre:
(1)
in un libero mercato ognuno è libero di fare i prezzi che vuole. Se un supermercato propone prezzi "sottocosto", nessun "cliente" si cura di andare a vedere se la "sicurezza" sia assicurata. E comunque, se quel supermercato non garantisce la sicurezza, la colpa è e rimane del supermercato: non è pensabile una legge che colpevolizzi il "compratore"!
(2)
se è un autotrasportatore a decidere di proporre prezzi "sottocosto", invece - sulla base della legge odierna - la colpa è del "compratore".
(3)
tra due autotrasportatori che propongono prezzi diversi, lo Stato PROTEGGE quello che propone un prezzo illegale. Non solo gli permette di farlo, ma anzi lo aiuta ad incassare - successivamente alla conclusione delle operazioni - la differenza. L'autotrasportatore che invece propone prezzi LEGALI ... si trova, così, senza lavoro. Lo STATO dovrebbe proteggere chi agisce nella legalità, NON chi agisce nell'illegalità. Ma sembra che questo concetto non rientri tra i principi del legislatore

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 08/06/2011 11:04 | link | commenti (8)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
06/06/2011

giornata della riconoscenza 2011

Isimbardi è il nome del palazzo dove ha sede la provincia di Milano.
Ma non solo. E' anche il nome di un prestigioso premio.
E stasera il presidente della Provincia di Milano, Guido Podestà, nell'ambito della giornata della riconoscenza, ne ha consegnato un nutrito numero.
Davanti all'attento monsignor Dionigi Tettamanzi, arcivescovo di Milano, sono state distribuite targhe alla memoria, medaglie d'oro, premi ai giovani talenti ... ed anche medaglie d'oro ad alcune associazioni.
E tra queste ultime c'eravamo anche noi, perché veniva premiata Confapi Milano, l'associazione delle piccole e medie imprese fondata nella provincia di Milano nel 1946 ed oggi allargatasi in tutta Italia.
Abbiamo voluto presenziare semplicemente per testimoniare come sia importante continuare ad essere piccoli ma capaci di affermarsi in Italia ed anche all'estero.
Ma, bando alle ciance: adesso, torniamo al lavoro.
Paolo Federici

nella foto: il presidente della provincia, Guido Podestà, consegna il premio nella mani del vice-presidente di Confapi Alberto Granata, assistito dal direttore generale Stefano Valvason
postato da: PaoloFederici alle ore 06/06/2011 22:58 | link | commenti
categorie: *cultura*, *giornalismo*, *trasporti*
01/06/2011

CONFAPI TRASPORTI si appella a Bruxelles

la delegazione di CONFAPI TRASPORTI incontra, a Bruxelles, i rappresentanti europei del mondo del trasporto, e non solo.
CONFAPI TRASPORTO, seppur nata da poco, si sta dando da fare alla grande per portare, sui tavoli di discussione non solo italiani, ma anche europei, i problemi (e le soluzioni) alle criticità del sistema trasporti Italia.
L'incontro con gli europarlamentari italiani ha permesso al presidente di Confapi Trasporti (Riccardo Fuochi) di illustrare quelle diversità (purtroppo tutte in negativo) che penalizzano le aziende italiane (soprattutto le PMI) per la troppa burocrazia che, a livello di Governo nazionale, si continua a sfornare anziché dedicarsi alle semplificazioni.
Non ultimo il problema legato alla questione delle tariffe camionistiche "imposte" dall'alto (con una legge totalmente e solamente italiana) che di fatto impedisce la libera concorrenza, differenziando l'Italia da tutti gli altri paesi Europei.
Una considerazione su tutte: chi controlla se chi usufruisce delle tariffe minime su una tratta non addebiti molto di piu' sul ritorno?
I traffici (tutti i traffici) sono normalmente "sbilanciati" e lo vediamo anche nelle altre modalita' di trasporto per cui una nave westbound (import dalla Cina) fa pagare molto di piu' che eastbound (export verso la Cina). O un trasporto aereo da Milano su Hong Kong costa 10 centesimi al chilo contro i 3 dollari (sempre al chilo) che si pagano da Hong Kong a Milano. Dunque, è la 'rotazione' completa quella che genera profitto. E' mai possibile che nessuno capisca almeno queste cose cosi' elementari? E poi i trasportatori non sono solo i padroncini. Tra le prime aziende italiane della logistica ci sono ormai alcune delle piu' grosse aziende di trasporto.
Insomma, se, come pare, da Roma i segnali indicano una volontà "impositiva" (fatta di lacci, lacciuoli e tariffe) che va contro il mercato liberista, non ci resta che sperare in un intervento da chi sta ancora più in alto (il parlamento Europeo) per ottenere un riequilibrio del sistema e dei poteri.
Gli incontri sono stati molteplici e tutti interessanti: abbiamo così potuto illustrare la situazione al vice presidente del Parlamento Europeo Gianni Pittella, all'onorevole Patrizia Toia, all'onorevole Antonio Cancian (trasporti e turismo) ed anche al Vice Presidente della Commissione, onorevole Tajani.
Ora non ci resta che sperare che qualcuno agisca.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 01/06/2011 00:14 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
26/05/2011

dopo Milano, ecco Roma!

Confapi Trasporti è stata costituita, a livello nazionale, alla fine del 2009 e la prima "territoriale" è nata a Milano.
"Ora si tratta - come ha detto Marco Tarica, presidente della nuova costituita territoriale romana - di rispondere alla chiamata alle armi"
E così, dopo Milano, anche Roma è scesa in campo.
Un convegno dal titolo "spedizioni & trasporti: elemento di rilancio per l'economia laziale" è stato l'occasione per presentare al grande pubblico la nuova nata.
Oltre al presidente nazionale (Riccardo Fuochi), al presidente della territoriale di Milano (Luca Castigliego), al presidente della territoriale di Roma (Marco Tarica), sono intervenute anche personalità del mondo della politica (il senatore Marco Filippi), dell'agenzia delle dogane (il direttore regionale, Roberta de Robertis), del Ministero dei Trasporti (il segretario generale della Consulta, Clara Ricozzi).
Ma anche l'ENAC e la M.S.C.!
Insomma erano davvero in tanti a tenere a battesimo questa nuova creatura, nata sotto i migliori auspici.
"Dobbiamo attivarci in prima persona - è stato l'impegno di Marco Tarica - contro l'immobilismo assoluto"
Ed anche: "Noi siamo contro la burocrazia, ma per lo sviluppo del territorio".
E domani si replica a Bari, per inaugurare la nuova territoriale di Confapi Trasporti in Puglia.
Il programma della direzione è ambizioso: "entro un anno vogliamo avere sedi locali di Confapi Trasporti in tutte le regioni".
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 26/05/2011 19:17 | link | commenti
categorie: *politica*, *trasporti*, *economia*

FUGA DALLA BUROCRAZIA?

assistiamo, inerti, al disfacimento della nostra cara Italia.
Come una nave che affonda vede i passeggeri (e l'equipaggio) allontanarsi sulle scialuppe di salvataggio, così questa Italia vede i suoi giovani (il suo equipaggio!) vagare alla ricerca di lavoro e le aziende estere (i passeggeri!) tornarsene a casa loro.
Succede nel mondo del trasporto marittimo (Maersk, la prima compagnia marittima al mondo!) che abbandona Gioia Tauro) ed in quello del trasporto aereo (Lufthansa che va via da Malpensa).
La domanda è una sola (perché?), ma a questa domanda non arriva risposta.
Chi dovrebbe rispondere (i signori che siedono nella stanza dei bottoni) non solo non aiutano l'economia italiana ad uscire da questo "empasse" (continuando a sostenere che la colpa è della crisi internazionale, quella stessa crisi che, per tanto tempo, hanno sostenuto non esserci ... insomma, idee poche ma confuse) ma continuano ad inventarsi lacci e lacciuoli che rendono sempre più difficile lavorare (ma non erano loro quelli del "lasciateci lavorare"?).
Aggiorniamo l'elenco?
- Scheda di trasporto
- Intrastat

- Nuove normative IVA
- Legge Black List
- Legge Made in Italy
- Doppi controlli doganali
- Tariffe minime autotrasporto
- Contratti "solo" scritti (e non verbali)
- Nuove regole carioco/scarico
- Studi di settore
- Ritardo apertura dello Sportello Unico

Devo continuare?
Chi, potendo scegliere, continuerebbe a vivere e lavorare in un paese così burocratizzato?
Mentre scrivo qualcuno, tra montagne di scartoffie, sta pensando a qualche nuova procedura per complicarci ancora dui più la vita.
Eppure c'è ancora chi ha il coraggio di criticare gli imprenditori (ed in particolare quelli impegnati nelle PMI) che stanno facendo i salti mortali per salvare la propria azienda ed i posti di lavoro creati, in passato, con tanto entusiasmo.
Paolo Federici
è vero, Maersk e Lufthansa se ne vanno anche perché altrove trovano agevolazioni, riduzioni fiscali, tariffe agevolate! E questo è tutto (e solo) pane per la politica. Ma se la politica è assente, chi dovrebbe intervenire?
postato da: PaoloFederici alle ore 26/05/2011 08:06 | link | commenti (2)
categorie: *cultura*, *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
25/05/2011

mamma, ho perso il lavoro

ricevo e pubblico:

Era gia' successo in passato che a causa del mancato rinnovo di titoli IMO STCW qualcuno perdesse l'imbarco e rimanesse senza lavoro , ma quattro anni fa , ci si poteva anche permettere di restare disoccupati per qualche mese in attesa che si chiarisse la tempesta normativa innescata dalla applicazione del STCW.

Con la famosa circolare del 17.12.2008 titolo XIII sembrava che il MIT avesse deciso di cercare di approfondire, dare risposte e risolvere parte dei numerosi problemi che l'applicazione del codice STCW stava causando ai marittimi italiani.

Oggi succede che un capitano di lungo corso , in possesso di un titolo IMO STCW come comandante > 3000 gt , non ha potuto rinnovare il suo certificato , in quanto nonostante abbia navigato per piu' di 12 mesi , l'unita' su cui ha navigato e' inferiore a 500 gt.

NO IMO , NO PARTY ! Senza il rinnovo del certificato IMO STCW ha dovuto rassegnare le dimissioni, ha perso l'unica fonte di reddito e sostentamento della sua famiglia . E' il primo a cadere sotto questa nuova interpretazione della circolare in oggetto , ma non sara' l'unico .

Ora sara' il caso di interrogarsi e magari chiedere alle nostre autorita', visto che fino a qualche mese fa per rinnovare un titolo IMO STCW non era preso in considerazione il g.t. della nave su cui si navigava , ma soltanto i 12 mesi e la funzione , che senso ha continuare a cambiare l'interpretazione della circolare in oggetto , sempre e soprattutto a danno dei marittimi italiani.

Sara' il caso forse di dire basta , a questo stato di cose che continua a penalizzarci , che relega il

nostro diritto al lavoro m ad una sorta di concessione feudale, ad una sorta di caporalato esercitato dallo stato , oggi si domani no dopodomani forse potrai lavorare.

Eppure in una congiuntura modiale e sopratutto nazionale dove l'occupazione dei marittimi italiani , causa del crollo dei noli , sta diventando sempre di piu' un miraggio , con la cantieristica navale italiana sia mercantile che del diporto in profonda crisi , vedi Fincantieri e Baglietto , sembra assurdo che lo stato riesca a creare disoccupazione la' dove esiste occupazione.

Come trasformare l'oro in letame, o chiudersi gli attributi virile nella porta per fare dispetto alla moglie!.

Cosa dobbiamo fare per avere delle norme fatte a misura d'umo e non viceversa, per essere non garantiti , ma almeno tutelati nel diritto a lavorare da uno stato cieco , sordo e assente dai reali problemi?

Dobbiamo darci fuoco nella pubblica piazza!!!!!!!

Dario Savino c.l.c.
postato da: PaoloFederici alle ore 25/05/2011 09:09 | link | commenti
categorie: *giustizia*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
19/05/2011

INDAGINE UE SUI COLOSSI DEL CARGO

leggo di un'indagine in corso a carico delle Compagnie Marittime: **"Le TARIFFE DEL TRASPORTO CONTAINER sono nel mirino dell'Antitrust."**

Però qualcuno dovrebbe spiegarmi:
- le COMPAGNIE MARITTIME non sono proprietarie di camion, quindi si rivolgono al mondo dell'AUTOTRASPORTO
- gli AUTOTRASPORTATORI, per legge, sono tutelati per quanto riguarda le TARIFFE MINIME

Quindi se il prezzo MINIMO lo applica un AUTOTRASPORTATORE allora va bene. E se TUTTI gli AUTOTRASPORTATORI decidono di applicare la stessa tariffa MINIMA, questo non solo VA BENE, ma è anche previsto e tutelato dalla LEGGE
Se invece quello stesso prezzo MINIMO lo applica una COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE allora NON va più bene. E se TUTTE le COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE decidono di applicare la stessa tariffa minima, questo non solo NON VA BENE, ma le COMPAGNIE di navigazione sono osteggiate e multate per aver violato la legge.

E pensare che una volta la legge era uguale per tutti.

Ma oggi non è più così!
Paolo Federici

(p.s.: intanto le Compagnie Marittime che collegano la Sardegna hanno deciso di NON continuare a perdere soldi. Ma anche questo NON si può fare! L'Antitrust ... indaga!)
postato da: PaoloFederici alle ore 19/05/2011 10:15 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
17/05/2011

tanto per polemizzare un po' ...!

alla nota critica (che riprendeva uno dei miei ultimi articoli) pubblicata sul Messaggero Marittimo lo scorso 10 maggio, ha risposto la dott.ssa Clara Ricozzi (segretaria generale della Consulta dell'autotrasporto e della logistica).
Intanto alcuni errori di inquadramento: le note critiche sono state due, una scritta da me (che, gestendo un blog dedicato al mondo dei trasporti e delle spedizioni, chiedo spesso la pubblicazione di mie note personali alla Direzione del Messaggero Marittimo) ed una scritta congiuntamente dai vertici Spedapi (ricordo ai miei lettori che SPEDAPI è la categoria **lombarda**, interna a CONFAPI TRASPORTI nazionale che raccoglie le piccole società di spedizioni lombarde).
La risposta è arrivata mescolando i contenuti e quindi accusando Luca Castigliego (presidente Spedapi) di cose che lui NON ha proprio sostenuto nella sua nota.
E, sempre nella risposta, si è tirata in ballo Fedespedi che mai e poi mai (finora) si è pronunciata ufficialmente sulla questione.
Fatte queste piccole precisazioni, proviamo ad esaminare insieme i "contenuti" cercando di basarci sui fatti ed evitando connotazioni associative (senza puntualizzare se si parli a titolo personale, a nome di Confapi, di Spedapi, di Fedespedi ...!?)?
La Ricozzi dice che quella nota critica *"denota arroganza, pressappochismo, scarsa conoscenza delle leggi e falsa rappresentazione della realtà del mercato dell'autotrasporto"*. Su questo punto lasciamo ai fatti (ed all'esperienza dei lettori) di pronunciarsi. Sta di fatto che se molte sono state le nostre note inviate direttamente al Ministero MAI E POI MAI abbiamo avuto una risposta. Ringraziamo quindi la dott.ssa Ricozzi per essersi finalmente degnata di risponderci.
Scrive la Ricozzi: *"visti i rapporti di forza fra committenza e vettori, è quanto meno azzardato affermare che l'autotrasportatore, "vincitore" della vertenza promossa a Trieste per il corrispettivo relativo a prestazioni effettuate nel 2009, si era aggiudicato una "gara di appalto". Mi sembra che la corsa ad ottenere il miglior ribasso sia propria dei committenti, che poi trovano terreno fertile in una categoria contrattualmente più debole, per di più fiaccata dalla crisi economica"*. Forse non sa, la Ricozzi, che la crisi economica esiste per tutti i settori. Forse non sa, la Ricozzi, che in tutti gli altri settori esiste la legge di mercato, esiste la legge della domanda e dell'offerta, esiste l'impossibilità di fissare prezzi ed esiste l'illegalità conclamata (e ribadita recentemente dall'Antitrust) di fissare tariffe, pur anche minime. Quindi non capiamo perché una ed una sola "categoria" debba essere protetta (protetta poi da che cosa? Da sè stessa! Perché **la decisione di offrire prezzi sottocosto è sempre e solo dell'autotrasportatore. Andando a scapito degli altri autotrasportatori che NON si prestano ad offrire quotazioni sottocosto!**)
Scrive la Ricozzi: *"è sbagliato dire che, per i trasporti fatti nel 2009, si sono applicate le disposizioni della legge 127/10: si dimentica, infatti, che l'art. 83 bis della legge 133/08 già forniva elementi sufficienti per determinare i costi di esercizio e che il Ministero pubblicava già le famose tabelle dei costi del gasolio e della relativa incidenza."*. Noi ci siamo limitati a pubblicare la formula magica da utilizzare per estrapolare questi costi. Spiegando come tale formula ci risulti incomprensibile e come riteniamo illogico doverci noi dar da fare per verificare se la quotazione che ci viene fatta sia legale o no!
Scrive la Ricozzi: *"È, poi, palesemente contraddittorio accusare il trasportatore di aver proposto un prezzo "illegale", con l'intento di rifarsi su una legge non ancora emanata! Oltretutto, è singolare che un'impresa committente, sicuramente più strutturata di un "padroncino", non si ricordi di consultare le tabelle dei costi del gasolio e l'incidenza degli stessi sui costi totali, prima di accettare un prezzo che poi scopre essere illegale"*. Vorrei davvero che qualcuno si rendesse conto: secondo il Ministero, dopo che un fornitore ci ha proposto un prezzo ... dobbiamo NOI verificarne la legalità! Come dire che, se andiamo al supermercato e ci propongono le mele a 3 euro dobbiamo NOI fare i conti per controllare se quel prezzo è sopra o sottocosto! Ma qualcuno si rende conto dell'assurdità? Io che compro devo accertarmi che chi vende abbia fatto i conti in maniera corretta. E se lui NON sa fare i conti, la colpa è mia!?

Scrive la Ricozzi: *"lo Stato non interviene, o meglio non interviene più, dopo la legge 32/05 e il decreto legislativo 286/05, per fissare "tariffe minime", ma la stessa disciplina varata nel 2005 parla di "liberalizzazione regolata" dell'attività di autotrasporto, e non di "deregulation" tout court"*. Se qualcuno può tradurre, gliene saremmo grati! Il "politichese" è ancora una lingua ostica per chi è abituato al "parla come mangi".
Scrive la Ricozzi: *"non è vero che le tariffe obbligatorie furono abrogate per imposizione dell'Antitrust, e tanto meno è vero che le autorità comunitarie le avevano condannate. È vero, invece, che la scelta si fondò su un'intesa con la gran parte degli autotrasportatori, visto il non funzionamento del sistema di tariffe a forcella (che nessuno rispettava), e che la Commissione europea non ha interferito sulla disciplina interna dei singoli Stati, limitandosi a pretendere, com'è ovvio, che fossero applicate le regole europee sulla liberalizzazione dei trasporti internazionali di merce. Il sistema tariffario obbligatorio sul mercato interno non fu oggetto di alcuna procedura di infrazione, ma la Commissione europea ha poi analizzato la legge di riforma del 2005, per controllare che la liberalizzazione introdotta con la stessa rispettasse le regole della concorrenza."*
Sta di fatto che l'Antitrust si è appena pronunciata CONTRO la rimessa in vigore delle tariffe e forse sarebbe il caso che tra Ministero e Antitrust si dessero un colpo di telefono per chiarirsi.
Scrive la Ricozzi: *"non è vero che i termini di pagamento valgono solo per l'autotrasporto: la disciplina dei tempi di pagamento, fissata dalla direttiva CE 2000/35 è stata da tempo recepita in Italia, con il decreto legislativo 231/02, che è espressamente richiamato dalla legge 127/10."*.
Spiace davvero notare come, pur di portare acqua al proprio mulino, il Ministero si lanci in affermazioni false e tendenziose. La legge è stata recepita, è vero, ma lasciando alle parti la possibilità di concordare termini di pagamento DIVERSI da quelli stabiliti dalla direttiva europea. Solo per UNO (ed una sola categoria: gli autotrasportatori) questa possibilità è stata tolta. Mi si darà atto che mentre tutti gli altri NON sono garantiti dalla legge, gli unici ad avere (oggi come oggi) la PROTEZIONE della legge siano gli autotrasportatori.
Scrive la Ricozzi: *"sarà difficile far accettare il principio che si può lavorare sotto costo, sforando i parametri di sicurezza previsti dalle norme. Questo vorrebbe dire non libertà di concorrenza, ma Far West"*. E su questo siamo d'accordo. Ma ognuno dovrebbe saper fare i conti, calcolare i propri costi e decidere le proprie politiche di vendita. L'imposizione di tariffe da parte dello stato si chiama "statalismo" (ed è uno dei principi di base del tanto odiato comunismo). Quindi delle due l'una: o questo governo intende convertirsi al comunismo, oppure deve essere liberista fino in fondo e non solo "a comando"
Paolo Federici
(questo mio intervento è fatto a titolo assolutamente personale con la sola voglia di fare chiarezza, una volta per tutte!)
postato da: PaoloFederici alle ore 17/05/2011 12:47 | link | commenti
categorie: *politica*, *trasporti*, *economia*
13/05/2011

comunicato di SPEDAPI

alla nostra nota critica pubblicata sul Messaggero Marittimo del 10 maggio, ha risposto la dott.ssa Clara Ricozzi (segretaria generale della Consulta dell'autotrasporto e della logistica).
Intanto alcuni errori di inquadramento: le note critiche sono state due, una scritta a titolo personale da Paolo Federici (che, gestendo questo blog dedicato al mondo dei trasporti e delle spedizioni, chiede spesso la pubblicazione di sue note personali alla Direzione del Messaggero Marittimo) ed una scritta congiuntamente dai vertici Spedapi (Luca Castigliego, presidente, e Paolo Federici, vice-presidente). La risposta è arrivata mescolando i contenuti e quindi accusando Luca Castigliego di cose che lui non ha proprio sostenuto nella sua nota.
E, sempre nella risposta, si è tirata in ballo Fedespedi che mai e poi mai (finora) si è pronunciata ufficialmente sulla questione.

Nelle nostre note si potevano certamente ravvisare critiche e osservazioni ad una norma mal recepita dal sistema estraneo all'autotrasporto. Il malessere all'interno del mondo dei trasporti e logistica è estremamente diffuso e vi è l'impressione che si intenda tutelare soltanto una parte della filiera, creando sperequazioni con le altri componenti. E tra questi anche gli spedizionieri.
Peraltro reagire a critiche garbate o meno che siano con frasi offensive non sembra essere il modo migliore per creare le condizioni necessarie a ricercare soluzioni.
L'aspetto "positivo" è che almeno, dopo tante segnalazioni e note prive di risposta, c'e' stata una reazione.
Ma a noi interessano i fatti ed è di questi che dobbiamo discutere.
Ed è necessario farlo con la partecipazione della base, delle aziende che si sentono penalizzate dal mercato e ora da normative apparentemente a senso unico.
Invitiamo pertanto la dott.sa Ricozzi ad un dibattito aperto, sereno e costruttivo. Ci faremo promotori di una tavola rotonda allargata a tutte le associazioni del mondo del trasporto e delle spedizioni.
SPEDAPI MILANO
Luca Castigliego (presidente)
Paolo Federici (vice-presidente)
postato da: PaoloFederici alle ore 13/05/2011 23:09 | link | commenti
categorie: *politica*, *trasporti*
12/05/2011

Topolino, Paperino e Diabolik!

prendiamo due autotrasportatori che chiameremo Topolino e Paperino.
Poi prendiamo un committente che chiameremo Diabolik (notoriamente i committenti sono i cattivi per eccellenza).
Diabolik ha bisogno di trasportare merce e quindi chiede due offerte (preventivi), rivolgendosi ad entrambi gli autotrasportaori.
Secondo la formula magica che trovate sul sito del Ministero dei Trasporti (ne ho parlato qualche giorno fa) il prezzo minimo risulta essere uguale a mille euro.
A questo punto cosa succede?
Che Topolino (ferrato in matematica e capace di fare i suoi conti) si rende disponibile ad effettuare il trasporto contro il pagamento di 1.100 euro (praticamente guadagnando 100 euro sui suoi costi minimi!).
Invece Paperino decide di proporre un prezzo "sottocosto" e quindi fa un preventivo di 900 euro.
Il "cattivone" (Diabolik) sceglie il prezzo migliore.
Ahi ahi, peste lo colga.
E' proprio un gran delinquente (sic!).
Ma davvero è lui quello da condannare?
Chi di voi, tra due offerte similari, sceglierebbe quella ... più alta?
Secondo me la giusta rappresentazione della situazione è questa:
TOPOLINO si è comportato onestamente, proponendo un prezzo giusto, ma ... proprio per questo "perdendo" il lavoro.
DIABOLIK si è comportato onestamente, scegliendo, tra due offerte quella a lui più congeniale.
PAPERINO ha proposto un prezzo "illegale" (al di sotto del suo costo minimo) ottenendo così DUE vantaggi:
(1) ha acquisito lui il lavoro a discapito dell'onesto Topolino
(2) farà pagare a Diabolik una somma più alta di quella pattuita perché COSI' DICE LA LEGGE ITALIANA!
L'ho detto e lo ribadisco: secondo me colui da condannare è solo PAPERINO.
Ma non ditelo a quelli del Ministero del Trasporti: loro si ostinano a difendere Paperino,

colpevolizzando il noto criminale Diabolik.
La domanda però è: ma TOPOLINO (l'autotrasportatore onesto) chi lo tutela?
Possibile che la legge protegga sempre e solo gli "scorretti"?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/05/2011 19:46 | link | commenti
categorie: *idee*, *trasporti*
06/05/2011

NCT = VCT * 1 + (NIG-VIG)

dopo il successo di Einstein con la teoria della relatività, espressa dalla formula "E = mc2", ecco la nuova formula che spiega la teoria del massimo risultato con il minimo sforzo:
NCT = VCT * 1 + (NIG-VIG)
Di cosa si tratta? Ora ve lo spiego. Mettetevi comodi.
DURA LEX SED LEX dicevano i latini, intendendo affermare come una legge vada rispettata sempre e comunque.
Il dubbio viene quando una legge è platealmente ingiusta, quando protegge spudoratamente gli interessi di una sola categoria, quando penalizza tutti - ma proprio tutti - gli altri, quando viene promulgata solo perché il Governo è sotto ricatto.
Sto parlando della legge 127/2010, meglio nota come legge sull'autotrasporto, entrata in vigore lo scorso 4 agosto 2010.
Con questa legge si sono intese stabilire delle TARIFFE minime (dovute ai trasportatori per i loro servizi), togliendo al libero mercato la possibilità di negoziare prezzi e condizioni.
Facciamo qualche premessa: TUTTE le aziende (ed in Italia sono qualche milione ...!) si confrontano con il mercato. Fanno la disamina dei propri costi e stabiliscono i prezzi di vendita dei loro prodotti. Ovviamente TUTTE cercano, per quanto possibile, di guadagnare, lottando ogni giorno per contenere i costi e per incrementare i ricavi. TUTTE, altrettanto naturalmente, hanno dei COSTI minimi al di sotto dei quali non ha senso andare, perché altrimenti significherebbe lavorare "in perdita". Se un'azienda non è CAPACE di fare i conti, non è CAPACE di contenere i costi, non è CAPACE di vendere i propri prodotti o servizi "guadagnando", la sua naturale evoluzione è l'uscita dal mercato. L'intervento dello Stato per IMPEDIRE la naturale concorrenza poteva esistere negli stati totalitari social-comunisti, ma non è pensabile in uno stato LIBERISTA. Quindi, se viene promulgata una legge per FISSARE le tariffe legate ad una qualsiasi attività, questa stessa legge è INGIUSTA (e su questo punto anche l'Antitrust è d'accordo con la mia disamina. Tanto è vero che già in passato lo STATO aveva fissato delle tariffe per l'autotrasporto - ricorderete le "famose" tariffe a forcella - finché l'ANTITRUST ne ha imposto la cancellazione. Uscita quella legge dalla porta, l'hanno fatta rientrare dalla finestra. Ma questo non cambia la storia: ingiusta era ed ingiusta rimane)
Non si capisce perché una ed una sola categoria debba avvalersi dei vantaggi previsti da una legge europea: mi riferisco alla legge che impone i pagamenti delle fatture entro 30/60 giorni. Questa legge avrebbe dovuto essere recepita in Italia da tempo, invece, finora, questo non è avvenuto. Se non per gli autotrasportatori, UNICO settore ad avere avuto il "recepimento" della legge europea.
La domanda mi pare ovvia: perché NON estendere questa disposizione a TUTTI, perché farne beneficiare solo un settore, perché SOLO quel settore merita di essere protetto?
E veniamo al "penalizza tutti": nei fatti, oggi come oggi è IMPOSSIBILE conoscere il costo di un trasporto. Chiedere ad un autotrasportatore "quanto mi costa portare 20 tonnellate di merce da Milano a Napoli?" non ha senso. Qualsiasi sia la risposta NON è possibile sapere se quel prezzo sia GIUSTO o INGIUSTO (legale o illegale) salvo prendersi la briga di andare a controllare sul sito del Ministero dei Trasporti la tabella esplicativa:
http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=09761
Il testo esplicativo spiega che la base di partenza è il prezzo medio del gasolio rilevato dal

ministero nel maggio 2009. Questo valore serve per calcolare il costo medio del carburante per chilometro percorso (definito come CMGK), nell'ambito della seguente formula, dove CT sta per costo totale e IG indica l'incidenza percentuale del costo del gasolio sul totale dei costi chilometrici del veicolo:
CT=CMGK/IG.
Per esempio, considerando a maggio 2009 un veicolo con massa complessiva uguale o superiore a 26 tonnellate che opera in un raggio da 51 a 150 chilometri, si ottiene: 0,309/0,172=1,80.
Ma questa è solo la prima parte del calcolo, che prosegue calcolando la "nuova incidenza dei costi del gasolio sui costi d'esercizio" (percentuale definita come NIG), secondo la seguente formula:
NIG= NCGK(VIG/VCGK),*
dove NCGK è il nuovo costo medio del carburante per chilometro di percorrenza in euro, VIG è la vecchia incidenza del costo del gasolio sul totale dei costi in percentuale e CCGK è il vecchio costo medio del gasolio per chilometri di percorrenza in euro. Applicando tale formula nell'esempio precedente, si ottiene: 0,319(0,0172/0,309)= 17,8%.*
A questo punto, si può calcolare il nuovo costo totale per chilometro (NCT), moltiplicando il vecchio costo totale (VCT, che sopra è espresso come CT) per la costante 1 sommata alla differenza tra nuova (NIG) e vecchia incidenza (VIG), ossia applicando la seguente formula:
*NCT= VCT*1+(NIG-VIG).*
Applicandola sempre all'esempio considerato, si ha: 1,80[1+(0,178-0,172)]=1,81.*
Ora che vi ho sufficientemente confuso le idee (ma, credeteci, non è colpa mia!) veniamo al "perché".
Perché il Governo ha accettato di sottoscrivere una legge così ingiusta, così di parte, così penalizzante per l'intera economia italiana?
Lo ha dichiarato chiaramente il sottosegretario Giachino in più di un suo intervento: "l'accordo con l'autotrasporto, non solo ha evitato il blocco dei tir, ma ha ottenuto dall'autotrasporto la firma per la pace sociale sino al 31.12.2011"
Sta di fatto che OGGI questa legge permette agli AUTOTRASPORTATORI (disonesti) di proporre qualsiasi prezzo alla committenza. Salvo poi, dopo qualche tempo, presentarsi per richiedere la differenza risultante dal semplicissimo calcolo della formula: **NCT= VCT*1+(NIG-VIG)**.
E così il "peso" di una legge assurda andrà a gravare nelle tasche dell'incolpevole "committente" che si sarà fidato del prezzo quotatogli dall'autotrasportatore.
Alla fine, questa legge crea TRE effetti collaterali:
- permette agli AUTOTRASPORTATORI (disonesti) di farsi la concorrenza proponendo alla committenza prezzi "al ribasso" (cioè, LORO, gli autotrasportatori NON SONO TENUTI a rispettare la legge: LORO possono offrire prezzi al di sotto delle tariffe stabilite per legge!)
- costringe i COMMITTENTI a "non" affidarsi più "direttamente" agli AUTOTRASPORTATORI, ma passare per il tramite di COOPERATIVE costituite "ad hoc" (magari costituite proprio dalla stessa associazione che tutela gli autotrasportatori, la CONFTRASPORTO!)
- immette sul mercato una variabile incontrollata di spesa, per cui le aziende, nel calcolare i loro costi di gestione, saranno soggetti ad una spada di Damocle appesa ad un filo ancora più sottile dello storico capello
E meno male che questo è il Governo del FARE.
Fare danni, tanti ... sicuro!
Forse sarebbe il caso che le associazioni di categoria (CONFAPI, ASSOLOGISTICA, CONFINDUSTRIA, CONFARTIGIANATO, FEDESPEDI, etc) si dessero loro da fare ... per fare le giuste pressioni per ristabilire la legalità, cosa che, ultimamente, si è persa.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 06/05/2011 12:59 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*
28/04/2011

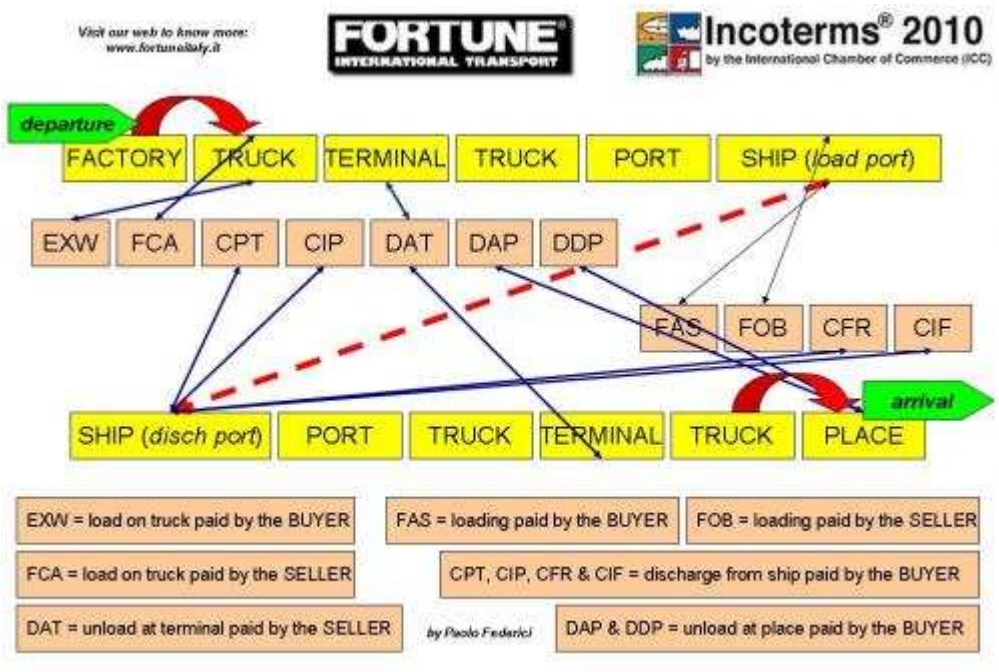
Incredibile, ma vero!

dal sito di Conftrasporto:
un autotrasportatore di Trieste (e non è il solo) ha già ottenuto dal Tribunale le differenze tra quanto percepito e quanto avrebbe dovuto percepire per i servizi di trasporto svolti nel 2009, ben prima quindi di Aprile 2011; ulteriore dimostrazione che i dati per richiedere i costi minimi sono sempre stati disponibili visto che, se non fosse stato così, non si sarebbe potuta seguire la procedura prevista dalla legge per dimostrare in giudizio la minor cifra pagata dal committente al trasportatore.

Leggo questo articolo e mi do' un pizzicotto: sogno o son desto?
Davvero esistono queste cose in Italia?
Intanto una precisazione: la "differenza" da pagarsi a quell'autotrasportatore è di **euro 126.000.**
Proviamo a ricapitolare: c'è una società "produttiva" che ha bisogno di utilizzare dei servizi di "trasporto camionistico".
Chiede delle offerte a diversi autotrasportatori e sceglie quella che ritiene più conveniente.
Paga quanto pattuito e ritiene chiusa la questione.
Ma così non è!
L'autotrasportatore (quello che ha, per così dire, VINTO la gara di appalto!) aveva proposto delle tariffe "troppo basse" (la domanda sarebbe: chi gliel'ha fatto fare di proporre tariffe troppo basse? Perché non ha chiesto "il giusto"?) e quindi ha potuto appellarsi ad una legge entrata in vigore ad agosto 2010 (anche se i trasporti li ha fatti nel 2009: in barba alla Costituzione che dice che nessuna legge può essere retroattiva).
Esaminiamo la situazione:
(1) la gara per quell'APPALTO, dunque, l'ha vinta (tra tutti gli autotrasportatori che hanno partecipato alla gara) NON colui che ha proposto il prezzo "giusto", ma colui che ha proposto un prezzo volutamente "illegale" (spingendo verso il basso). Sapendo che poi, avvalendosi di una legge decisamente ingiusta, si sarebbe potuto rifare alla grande!
(2) la società produttiva ha semplicemente fatto al scelta più conveniente, come fanno tutti in tutti i settori. Ma questo è un grave reato se il settore al quale ci si rivolge è quello degli auto-trasportatori: UNICO (e ripeto UNICO) settore dove lo Stato interviene per determinare le TARIFFE minime applicabili.
(3) gli altri "auto-trasportatori" seri, che non sono ricorsi a questi trucchetti per accaparrarsi il lavoro, sono stati TAGLIATI fuori dalla gara, proprio per il comportamento immorale del loro "collega" vincitore
(4) ora sappiamo che se un auto-trasportatore ci manda un'offerta specificando un PREZZO per un trasporto, questo NON ha assolutamente alcun valore. Dobbiamo sbatterci per capire se quel prezzo sia "legale" o "illegale", sapendo che se un auto-trasportatore propone un prezzo ILLEGALE, per la legge siamo NOI ad essere punibili. Cioè LUI commette l'illegalità (basterebbe che nessun auto-trasportatore proponesse tariffe illegali ed il problema sarebbe risolto) e NOI paghiamo
Anche questa è Italia
Paolo Federici
p.s.: sarà interessante conoscere il nome di questo autotrasportatore così efficiente nel far rispettare (agli altri) quella legge, che lui, per primo, ha violato!
postato da: PaoloFederici alle ore 28/04/2011 14:40 | link | commenti (8)
categorie: *giustizia*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*
16/04/2011

Incoterms 2010

i nuovi "Incoterms 2010" sono in vigore dal primo gennaio 2011.
Qui una spiegazione semplice e, spero, chiara:



Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 16/04/2011 15:43 | link | commenti (5)
categorie: *idee*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
13/04/2011

Attesa per le operazioni di carico e scarico

dunque, dopo anni ed anni di discussioni, incontri, relazioni, progetti, audizioni, dibattiti, confronti, convegni, riunioni, rapporti, resoconti, pianificazioni, prospetti ... finalmente "habemus papam": è uscito il decreto che regolamenta i tempi di carico e scarico!
Cosa mai sarà?
Elementare, Watson: quando un camion si presenta a caricare (o scaricare) merce, il "committente" deve fare in modo che l'attesa non si protragga oltre le due ore, altrimenti dovrà pagare una penale.
Che io abbia bisogno di caricare 1.000 cartoni di articoli in plastica dentro un container da 40' piedi (movimentando quindi 1.000 colli, per almeno una quindicina di tonnellate ed un volume di 60 metri cubi) oppure che io abbia bisogno di caricare solo 10 articoli di plastica pesanti 15 chili, sempre due ore di tempo/attesa avrò ...!
E se i 1.000 cartoni ce li ho suddivisi in 5 diversi magazzini, che succede?
Che le ore diventano 10 (due ore per ogni PUNTO di carico!)
Quando poi devo incaricare un trasportatore di ritirare un container in porto e la "dogana" lo ferma per un controllo che magari dura quattro ore, devo sempre pagare io (senza, naturalmente, potermi rivalere sulla dogana!)
E se chiedo al trasportatore di presentarsi ad un orario preciso, e lui invece arriva due ore dopo che succede? Diventa obbligo del trasportatore rimborsarmi il tempo di attesa? (Magari avevo incaricato una cooperativa di stivatori per caricare un container e loro vanno pagati anche se stanno fermi ad aspettare). NO, la risposta è "NO": se tardo io, sono io devo pagare, se tarda lui ... io allora non ho diritto a niente!
E se, dopo essere arrivato in ritardo, l'autotrasportatore perde il diritto al carico (perché, ovviamente, ci sono altri camion "prenotati" per le ore successive) e quindi rimane in attesa ben oltre le due ore di franchigia, dovrò sempre essere io a pagare per le soste? Quindi pagando DUE

volte, una per la "sosta" degli operai ed una per la "sosta" del camion. Per una colpa che assolutamente non ho!
E se vi dicessi che sono anni che pago le SOSTE agli autotrasportatori che rimangono in attesa per tempi "lunghi" (solo che una volta la franchigia era di quattro ore, poi portata a tre ... e adesso scende a due!). Cioè: il mercato già si è auto-regolamentato!
Per non parlare della questione "carico": se il camion rimane in attesa tre ore e poi in un'ora lo carico, sono responsabile per UN'ORA di sosta (visto che l'attesa consentita è di DUE ore e non tre). Ma se, viceversa, quel camion rimane in attesa solo un'ora e poi per caricarlo ci metto cinque ore, allora nessuna sosta è dovuta. Cioè, nel primo caso il camion è rimasto DENTRO il mio magazzino per QUATTRO ore (e devo pagare un'ora di sosta) mentre nel secondo caso è rimasto dentro per SEI ore (ma NON devo pagare niente).
Ricordate la storia della valigia "rossa" di Malpensa? Quella che "cominciava a girare" decretando la fine del tempo di attesa dei bagagli in aeroporto (poi non importava se le altre arrivavano un'ora dopo!). Succederà lo stesso con i magazzini della grande distribuzione? Aprono il camion, scaricano un pallet e poi lo fanno aspettare sette ore, e allora la legge sarà rispettata e nessuno avrà di che reclamare.
Ci sono terminal dell'interno (gli interporti) disposti a stare aperti 24 ore: se il terminal chiederà ad un trasportatore di presentarsi alle 3 di notte, così da programmare i carichi nell'intero arco del giorno ed evitare qualsiasi attesa, come pensate che risponderà quel trasportatore?
Insomma, alla fine questa è una legge che non solo NON serve a niente, ma darà del lavoro agli avvocati ed aiuterà ad intasare ulteriormente i tribunali italiani.
Complimenti agli estensori della legge: adesso è tutto chiaro!
L'UCAS (Ufficio Complicazioni Affari Semplici) ha colpito ancora
Paolo Federici
(p.s.: la legge parla di attese nei porti e negli interporti, ma NON negli aeroporti! E pensare che è proprio negli aeroporti dove si fanno le file più lunghe per consegnare/ritirare le merci)
postato da: PaoloFederici alle ore 13/04/2011 15:16 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
08/04/2011

Aprire un conto in Banca? C'è chi NON è ancora capace!

aprire un conto in Banca?
Per l'AGENZIA DELLE ENTRATE è un problema insormontabile che si trascina ormai da dieci anni.

Insomma, l'Agenzia delle Entrate (quell'ente preposto ad incassare le tasse!) NON è capace di aprire un conto in banca!
Incredibile vero?

Ecco la storia:
Da "sempre" i diritti doganali all'importazione vengono pagati secondo questa procedura:
- la DOGANA comunica all'IMPORTATORE la somma da versare
- l'IMPORTATORE (o un qualche suo rappresentante) deve recarsi in Banca (alla propria banca) e chiedere l'emissione di un ASSEGNO CIRCOLARE intestato alla TESORERIA DELLO STATO
- poi l'IMPORTATORE (o un qualche suo rappresentante) deve prendere quell'assegno e recarsi nella sede dell'Agenzia delle Entrate (che può anche essere a chilometri e chilometri di distanza!)
- per CONSEGNARE a mano l'Assegno Circolare ad un funzionario incaricato

Domando:
- ma non sarebbe più semplice se l'Agenzia delle Entrare avesse un suo CONTO CORRENTE IN

UNA QUALCHE BANCA ... così l'IMPORTATORE (senza muoversi dal proprio ufficio) potrebbe dare disposizioni alla sua banca per fare un semplicissimo BONIFICO BANCARIO?

La risposta è: NO
Perché? BOH!

Ogni tanto arriva qualche proclama: finalmente possibile pagare i Diritti Doganali con bonifico!
Proclama che si rivela totalmente falso.
Perché il dato di fatto è che l'agenzia delle Entrate NON è "capace" di aprire un conto in una qualche banca
Roba che nemmeno nel più retrogrado dei Paesi esiste ancora!
Anche questa è Italia
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 08/04/2011 10:17 | link | commenti (1)
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
07/04/2011

PROBLEMI ITALICI

ormai lo sappiamo: siamo sommersi dalla carta, dalla burocrazia, dalla procedure sempre più complicate, dalla necessità di preparare documenti sempre più arzigogolati, dall'obbedire a leggi sempre più assurde (quella denominata "black list", quella sull'intrastat, quella che impone il bollo su fattura).
Leggi che - ormai non mi stanco più di ripeterlo - abbiamo solo noi in Italia, dimenticandoci che siamo in Europa e dovremmo adeguarci agli standard degli altri nostri 26 "cugini".
Oggi l'annuncio sui giornali: il PIANO DELLA LOGISTICA ha realizzato i primi due punti basilari del suo programma.
Lo SPORTELLO UNICO DOGANALE (che però, stando alle ultime notizie, è stato realizzato sì, ma solo sulla carta. Nel senso che sarà operativo non prima del 2014) e la regolamentazione delle operazioni di CARICO & SCARICO.
Parliamo dello SPORTELLO UNICO?
Lo sportello unico doganale è stato istituito per legge nel 2003, ma diventerà operativo (forse!) nel 2013.
Il problema dello "sportello unico doganale" (avere un unico interlocutore con il quale dialogare per risolvere tutte le problematiche doganali) è un problema tutto e solo italiano.
Siccome noi abbiamo decine di regole alle quali sottostare (qualcuno ha contato in trentasette le tipologie di documenti che possono essere necessari per una singola operazione doganale), poterle accorpare (in un "unico" documento ed in un unico momento di controllo) sarebbe senz'altro un grande passo avanti.
Però resteremmo sempre indietro rispetto al resto del'Europa per il semplice motivo che loro NON hanno bisogno dello sportello unico perché NON hanno tutte quelle regole che abbiamo noi.
Ad esempio, in Italia abbiamo questi controlli sanitari:
(1) Autorizzazioni/nulla osta per l'importazione di materiali a contatto con alimenti
(2) Nulla osta sanitario per l'importazione di indumenti e manufatti imbottiti di piume
(3) Dichiarazione cane/gatto (lo sapevate che questa dichiarazione - se il prodotto contenga peli di cane o di gatto - viene richiesta su quasi un terzo delle importazioni?)
Negli altri paesi della UE, tutti questi controlli vengono effettuati a cura di enti certificati e, soprattutto, vengono effettuati "successivamente" all'importazione (senza tenere ferma la merce in Dogana, senza accumulare spese di SOSTE al porto, senza provocare ritardi nelle consegne).
Non dubitiamo della correttezza della posizione italiana, tesa a tutelare gli interessi dei consumatori ma ci chiediamo a cosa valga effettuare questi controlli solo in Italia, lasciando libere le merci di

transitare tramite gli altri 26 paesi della U.E. contribuendo ulteriormente ad aumentare quella ben nota 'distorsione di traffico'?
Non vorremmo darci la risposta più semplice che è quella che sia piu facile vessare gli operatori italiani che non far valere le nostre ragioni a livello comunitario. E ancora una volta le aziende più penalizzate sono proprio le PMI perché le multinazionali possono tranquillamente utilizzare le proprie strutture in altri Paesi per ovviare al problema.
Parliamo della regolamentazione del CARICO & SCARICO?
Al solito è qualcosa che abbiamo solo noi in Italia.
Nel resto d'Europa autotrasportatore e committente si auto-regolamentano: se un container rimane in sosta oltre le due ore, il committente pagherà 45 euro all'ora all'autotrasportatore.
E in Italia?
In Italia se un container rimane in sosta oltre le due ore, il committente pagherà 45 euro all'ora all'autotrasportatore.
Notato niente?
Il mondo del trasporto si è già autoregolamentato, allineandosi a quanto avviene nel resto d'Europa. Ma la politica ha deciso di "scendere in campo" e così adesso verrà resa esecutiva una legge che dice che se un container rimane in sosta oltre le due ore, il committente pagherà 45 euro all'ora all'autotrasportatore.
Mi spiegate voi a cosa serva una legge per regolamentare qualcosa che già esiste, qualcosa che esiste da "sempre", qualcosa che è simile in tutta Europa ... ma da noi deve metterci lo zampino la politica, così finalmente ci creerà ciò che prima mancava; confusione e aggiunta di carta, di procedure, di regolamenti, etc.
Intanto all'estero continueranno a farci le scarpe.
Mala tempora currunt
Paolo Federici
(p.s.: ovviamente la legge NON può costringere a pagare le SOSTE di un camion - se queste sono causate dalla lentezza di un'operazione doganale - all'ufficio doganale che RITARDA. Quando mai si è visto un ufficio statale che paghi qualcosa? La discussione se il ritardo causato dalla dogana sia da imputare al proprietario della merce oppure al proprietario del camion, continuerà ad esistere)
postato da: PaoloFederici alle ore 07/04/2011 16:36 | link | commenti (1)
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
31/03/2011

differenze (piccole .. differenze!)

ho deciso di adottare la "fattura telematica", così da risparmiare carta, evitare spedizioni postali e puntare sull'immediatezza della trasmissione e della fatturazione.
E così è iniziata l'avventura:
(1) bisogna chiedere l'autorizzazione all'Agenzia delle Entrate, in quanto con la fattura telematica si presenta il problema del "bollo sulla fattura"
(2) spedita la raccomandata con la richiesta il 7 febbraio, finalmente dopo solo 45 giorni arriva la risposta (beh, ci ha messo così poco perché ad un certo punto mi sono attaccato al telefono ed ho cominciato a chiedere a destra e manca di sveltire la pratica, finché qualcuno non mi ha dato retta!)
(3) perché l'autorizzazione diventasse effettiva, è poi bastato pagare anticipatamente una somma pari ad un anno di bollo (calcolato in base all'andamento dell'anno precedente ...)
(4) una volta che l'Agenzia delle Entrate ha ottenuto il pagamento riceviamo finalmente l'autorizzazione ad inserire in fattura la dicitura "Imposta di bollo assolta virtualmente ai sensi dell’autorizzazione numero .... etc etc" (una piccola pappardella, insomma)
(5) a questo punto però bisogna chiedere l'autorizzazione alla clientela ad accettare di ricevere la fattura telematica, inviando una specifica richiesta con allegato un modulo

(6) un modulo che il cliente deve controfirmare e rispedirci impegnandosi a stampare su carta la copia di fattura che riceverà per via telematica
Avete letto bene, tutto?
Chiaro vero?
Oggi ho trasmesso quasi 2.000 mail e adesso dovrò aspettare di ricevere e catalogare tutte le risposte, così da sapere a chi potrò mandare la fattura telematica ed a chi no.
Poi, da ora in poi, per ogni nuovo cliente dovrò inviare richiesta specifica per farmi dare l'autorizzazione in merito all'invio della fattura telematica.
Stasera ricevo una mail da un corrispondente estero (anche lui europeo, però!). Anche lui ha deciso di passare alla fatturazione elettronica.
Mi scrive:
To make a further efficiency drive within your and our business processes we have started sending our invoices electronically to our clients as per March 1st 2011. We would like to send our invoices to the correct address(es), therefore please inform us to which email address(es) we can send our electronic invoices in the future.
Notato niente?
Non mi chiede l'autorizzazione all'invio.
Non mi chiede di firmare moduli con impegni qualsivoglia.
Ha solo bisogno di sapere a quale indirizzo mail preferisco ricevere le fatture elettroniche.
Adesso gli chiedo quante domande hanno dovuto fare, quanto hanno dovuto aspettare, quanto "bollo su fattura" anticipato hanno dovuto pagare, quale dicitura devono apporre sulle fatture.
A domani ...
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 31/03/2011 00:03 | link | commenti (5)
categorie: *trasporti*, *economia*
23/03/2011

lo sportello unico doganale

"e intanto il tempo se ne va ..." cantava Celentano in una sua celebre canzone.
"repetita iuvant" ... dicevano invece i latini.
E allora ribadiamo: lo sportello unico doganale è stato istituito per legge nel 2003, ma diventerà operativo (forse!) nel 2013.
Già questo la dice lunga sulle procedure burocratiche e sulle lungaggini procedurali tutte italiane, ma c'è un altro punto che vorrei sottolineare.
Il problema dello "sportello unico doganale" (avere un unico interlocutore con il quale dialogare per risolvere tutte le problematiche doganali) è **un problema tutto e solo italiano.**
Siccome noi abbiamo decine di regole alle quali sottostare (qualcuno ha contato in trentasette le tipologie di documenti che possono essere necessari per una singola operazione doganale), poterle accorpare (in un "unico" documento) sarebbe senz'altro un grande passo avanti.
Però resteremmo sempre indietro rispetto al resto del'Europa per il semplice motivo che loro NON hanno bisogno dello sportello unico perché NON hanno tutte quelle regole che abbiamo noi.
Insomma, al solito si tratta di un falso problema: un problema che potrebbe tranquillamente NON esistere se solo l'Italia decidesse di operare da paese Europeo.
Per cui, ammesso e non concesso che dopo dieci anni si arrivi a fare **un piccolo piccolo passo avanti**, saremo sempre fatto **un grande passo indietro rispetto agli altri**.
Volete un altro esempio?
Da anni stiamo aspettando che l'agenzia delle dogane "apra" un conto bancario sul quale bonficare i diritti doganali import (oggi come oggi, dobbiamo ancora "portare" in dogana gli assegni circolari, per pagare i dazi e l'iva all'import!). Anche in questo caso se ne parla da tempo. Ogni tanto qualcuno proclama l'arrivo della soluzione ... ma ancora non si vedono risultati, all'orizzonte.

Ecco, in Germania, ad esempio, il problema proprio non si pone. L'importatore, così come paga le tasse, paga (dopo aver ricevuto le merci) i diritti doganali direttamente allo Stato. Senza coinvolgere lo spedizioniere, senza dover "anticipare" il pagamento prima di ricevere la merce, senza dover impazzire per far emettere assegni circolari da portare a mano in giro per le città.
Anche in questo caso dunque, noi stiamo "aspettando" (da anni) di risolvere un problema che gli altri, semplicemente, non hanno.
Non sarebbe più semplice adeguarci al resto dell'Europa, evitando proprio il problema?
Delegando, come avviene altrove, agli importatori di pagarsi le loro tasse, i loro dazi, la loro Iva ... e buonanotte?
Eh no, direte voi, e poi ... come faremmo a lamentarci?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 23/03/2011 17:00 | link | commenti
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
10/03/2011

il governo dell'annunciazione

ho già affrontato la questione dello SPORTELLO UNICO DOGANALE: l'attivazione di un tale "SERVIZIO" sarebbe quanto di meglio potessimo sperare.
Un unico ufficio con il quale dialogare per qualsivoglia problematica doganale!
Anziché vagare da un ufficio all'altro (come avviene oggi!) basterà contattare SEMPRE e SOLO la stessa persona/lo stesso ufficio e, voilà, i problemi troveranno soluzione.
Controlli, scarichi delle certificazioni, nulla osta, pagamenti, accertamenti, prelievi ... tutto in una sola volta.
Il Decreto del Presidente del Consiglio (n. 242) è datato 4 novembre 2010 e tra l'altro stabilisce che (art. 7): lo sportello unico doganale viene attivato entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto).
Facciamo due conti?
La data di ENTRATA IN VIGORE (no, non è il 4 novembre 2010!) è quella di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale: 14 gennaio 2011.
Già è difficile capire perché ci vogliano 70 giorni per PUBBLICARE una legge sulla Gazzetta Ufficiale, ma le questioni temporali sono ardue da spiegare, per cui lasciamo perdere.
Però centottanta giorni sono pari a 6 mesi, quindi lo SPORTELLO UNICO DOGANALE dovrà "tassativamente" entrare in vigore il 14 luglio di quest'anno.
Torniamo un attimo indietro: la LEGGE che istituisce lo SPORTELLO UNICO DOGANALE è la 350 del 2003.
Quindi finora ci sono voluti sette anni per trasformare una LEGGE in un qualcosa di OPERATIVO (il DPCM 4.11.2010 n. 242 è stato promulgato per disciplinare l'attività prevista dalla legge 350 del 2003!).
Poi 70 giorni per pubblicare il DPCM sulla Gazzetta Ufficiale.
Quindi altri sei mesi per ATTIVARE, a tutti gli effetti lo SPORTELLO UNICO DOGANALE.
Scommettiamo che il 14 luglio, oltre che a celebrare la rivoluzione francese, non assisteremo a nessun altra rivoluzione burocratica (insomma, scommettiamo che lo SPORTELLO UNICO DOGANALE resterà un qualcosa di inattuato!?).
E dunque, questo Governo si dimostrerà ancora il **Governo dell'Annunciazione**, e non il Governo del Fare!
Perché sono così pessimista?
Ve lo spiego subito (o meglio, ce lo spiega CONFETRA, che è la Confederazione Generale dei Trasporti e della Logistica):
Questo decreto attuativo coglie solo un risultato minimo rispetto agli ambiziosi obiettivi indicati nella legge n.350 del 2003. I commi 57 e seguenti dell'articolo 4 di quella legge disponevano

l'istituzione dello Sportello Unico per:
1. semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e concentrare i termini delle attività istruttorie anche di competenza di amministrazioni diverse;
2. concentrare tutte le istanze inviate anche in via telematica dagli operatori e inoltrare i relativi dati alle Amministrazioni interessate.
Per raggiungere questi obiettivi lo stesso articolo 4 attribuiva al Presidente del Consiglio il compito di definire con proprio decreto i termini di conclusione dei vari procedimenti amministrativi necessari per l'assolvimento delle operazioni di importazione ed esportazione.
A questo riguardo, l'attuale DPCM si è limitato a fotografare e cristallizzare (fino a eventuali successive modifiche) i termini massimi di conclusione dei vari procedimenti amministrativi, già in vigore e diversissimi nella durata1.
Il DPCM nulla dispone in merito alla tempistica degli esiti dei controlli sui campioni (per la quale non viene posto alcun termine massimo), né sull'armonizzazione degli orari di apertura degli uffici delle varie amministrazioni coinvolte (armonizzazione demandata a successive Conferenze di servizi).
Non avendo dunque realizzato il primo fondamentale risultato voluto dalla legge 350/2003, cioè quello di una semplificazione sostanziale delle operazioni di importazione ed esportazione nonché di una concentrazione effettiva dei termini delle varie attività istruttorie, ***il DPCM non è oggi potuto andare oltre all'obiettivo di assegnare un ulteriore termine di 3 anni (fino al luglio 2014)****, per realizzare "sistemi di cooperazione informatica tra l'Agenzia delle Dogane e le altre Amministrazioni interessate".*
Per il mondo della logistica e della spedizione internazionale, dunque, la tematica delle semplificazioni doganali rimane un problema aperto, per la cui soluzione sarà ancora necessario dedicare il massimo impegno politico e organizzativo.
Ho già vinto la scommessa, dunque?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 10/03/2011 14:08 | link | commenti
categorie: *politica*, *trasporti*, *economia*
04/03/2011

180 navi ... ed è subito sera!

una delle più grosse compagnie di navigazione del mondo (la Korea Lines), società che gestisce 180 navi, è ormai sull'orlo del fallimento.
Ha chiesto di potersi avvalere dei benefici del famoso "chapter eleven" della legislazione americana: in pratica vengono sospesi tutti i pagamenti dei debiti nel tentativo (disperato) di risanare i bilanci.
Certo che se uno può "non" pagare più i fornitori e contemporaneamente può "continuare" ad incassare i crediti, la sua situazione finanziaria rifiorisce, ma è solo un castello in aria.
Sta di fatto che con la richiesta di accedere ai benefici del "chapter eleven" tutti i nodi vengono al pettine: la situazione di effettiva "salute finanziaria" emerge e così tutti possono capire come ... non ci sia proprio più niente da fare.
Eppure ancora oggi sul sito della Korea Lines sono riportati i risultati (fatti solo di successi) degli ultimi anni: most trusted company nel 2006, Korea top award nel 2007, Korea financial management grand prix nel 2008.
Sarà anche vero che la colpa del "crack" è dovuta alla crisi finanziaria che ha investito il mercato dei noli, ma anche voler continuare a lavorare in perdita è una scelta ben precisa: prima o poi, però, quella scelta la si paga.
Visto che oggi sono moltissime le aziende (attive nel mondo dei trasporti) che hanno scelto di "lavorare in perdita" mi chiedo soltanto "quousque tandem" (fino a quando) continueranno ad operare?

Continuando a far danni prima di tutto a "se stesse" e poi all'intero settore.
Eppure sembra così semplice: se un lavoro non produce guadagno, che senso ha continuare a farlo?
Meditate, gente, meditate
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 04/03/2011 18:16 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*

anche la guerra in Libia ... è colpa mia!

ditemi: qualcuno ancora non sa che in Libia c'è una situazione critica, da guerra civile, con bombardamenti, morti e feriti, conquiste (da una o dall'altra parte) di posti strategici (terminal petroliferi, porti ed aeroporti).
Insomma, parlandone al bar TUTTI sono altamente informati sulle difficoltà di quel Paese.
Poi arrivi in ufficio e c'è il cliente che ti ha affidato una spedizione per la Libia che ti chiama e ti chiede: "come mai il mio container non è ancora arrivato a Tripoli?"
"Ma perché - rispondi - le navi stanno tornando indietro. Non è possibile attraccare nei porti libici"
"Ah no, è perché?"
E allora ti cascano le braccia.
Improvvisamente sembra che tutto quello che viene raccontato dai giornali e dalla televisione faccia parte di un altro mondo.
"Ci sarà anche la guerra, ma il mio container ... deve arrivare a Tripoli" pensa quel cliente.
E sembra quasi che il NON aver fatto arrivare quella merce a Tripoli sia da attribuire allo spedizioniere che, certamente, non sa fare il suo dovere.
Vagli a spiegare, al cliente, che non solo la sua merce non è arrivata a Tripoli, ma che verrà sbarcata in qualche altro porto del Mediterraneo (magari a Malta) e che tutte le spese extra saranno a suo carico.
"Come - risponderà, alterandosi - voi non siete capaci di eseguire un trasporto che vi è stato commissionato, anziché portarmi la merce a Tripoli me la portate a Malta ... ed io dovrei pagare per i vostri errori?"
Poi tornerà a guardarsi il TG ed a fare il tifo per i rivoltosi, sperando nella definitiva caduta di Gheddafi.
Meditando sulla scelta (rivelatasi sbagliata) di aver affidato le sue merci ad uno spedizioniere incompetente.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/03/2011 11:03 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
28/02/2011

primo business forum della PMI

giovedì 24 febbraio, nella splendida cornice della Sala dell'Orologio, a Roma, presso la sede di Confapi, si è tenuto il primo "business forum" delle Piccole e Medie Imprese.
Erano presenti delegati di diversi Stati Europei (Croazia, Serbia, Moldavia, Bulgaria, Albania, Russia) che hanno sottoscritto un accordo di cooperazione con Confapi.
L'indirizzo di saluto è stato portato da Manuela Dal Lago, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera: il punto focale del suo discorso era incentrato sulla necessità di FARE RETE, non solo tra le PMI Italiane ma anche aprendosi alla collaborazione con le PMI degli altri Stati.
La disciplina delle reti di impresa è, in effetti, qualcosa di abbastanza recente, visto che è stata

ultimamente regolamentata con il decreto legge n. 78 del 2010.
Una delle norme di maggior impatto è quella che prevede particolari agevolazioni fiscali per le aziende che si impegnano a collaborare attraverso lo scambio di informazioni e di prestazioni: scambio che, da oggi, viene allargato anche agli altri Paesi aderenti, sopra elencati.
In effetti (repetita iuvant) le piccole e medie imprese rappresentano già il vero motore dell'economia del nostro Paese, costituendo la quasi totalità del tessuto imprenditoriale italiano: ben il 94,8 cento secondo gli ultimi dati Istat.
C'ero anch'io, in rappresentanza di Confapi Trasporti: d'altronde il "trasporto" internazionale è il primo modo di fare rete nel mondo!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 28/02/2011 11:32 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
18/02/2011

Italia ... al primo posto!

un articolo cattura la mia attenzione: nello "shipping", **la MSC (Mediterranean Shipping Company) ha superato la MAERSK LINE.**
Secondo "Containerisation International" i containers gestiti da MSC sono 1,84 milioni (in teu), mentre la MAERSK è ferma a 1,83 milioni (sempre in teu!).
Cosa c'entra l'Italia, direte voi!
Sappiamo tutti che la MSC è una società svizzera, con sede a Ginevra.
E allora lasciatemi raccontare una storia, quella di un ragazzo nato a Sorrento che, non ancora trentenne, compra la sua prima nave e comincia ad occuparsi di trasporti marittimi.
Collegando l'Italia con alcuni paesi dell'Africa. Allargando poi il servizio anche ad altri paesi del Mediterraneo.
La gestione di quella nave viene fatta da una società tutta italiana (la Aponte Shipping Company).
Ma la strada è tutta in salita.
Il ragazzo non solo è sveglio ed intelligente, ma anche capace di guardare al futuro.
Sa bene che in Italia gli spazi per l'inventiva e la creatività sono limitati.
Così decide di emigrare (la fuga dei cervelli non è iniziata oggi, insomma!).
Va nel Paese più vicino che trova (la Svizzera, appunto) e, dopo aver dato vita ad una nuova società (la MSC!) inizia la scalata verso il successo.
Sono passati quarant'anni da quella "fuga" in solitario ed oggi ecco il risultato: la vetta è stata raggiunta.
La creatività tutta italiana è intatta.
Oggi le navi sono diventate 430 ... ed i containers 1,84 milioni.
Gli uffici sono più di 400, sparsi in 150 Paesi del mondo e la MSC da lavoro ad oltre 30.000 persone.
Resta solo l'amarezza che di italiano ci sia rimasto solo ... un certificato di nascita (quel ragazzino, Gianluigi Aponte, oggi si avvicina ai 70 anni ed ha, ormai da lungo tempo, la nazionalità svizzera!).
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 18/02/2011 16:26 | link | commenti (4)
categorie: *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
15/02/2011

la rivoluzione parte sempre dal basso.

quest'anno, a dar retta agli oroscopi, sarà un anno di grandi cambiamenti.
Naturalmente io non credo agli oroscopi, ma i cambiamenti li noto, eccome: parliamo di mutazioni climatiche a livello globale, di pesci tropicali pescati nella baia di Salerno, di rivolte contro le dittature nel Nord Africa, di manifestazioni di massa in Paesi come l'Iran o l'Italia (eh sì, qualcosa succede anche da noi!) ed anche di nuove relazioni tra sindacati e grandi aziende (abbiamo tutti presenti le mutazioni avvenute nei rapporti tra la Fiat ed i suoi lavoratori).
Per un ottimista (inguaribile) come me la situazione può presentare dei lati anche positivi.
E, per spiegarmi, mi riallaccio alle dichiarazioni di Paolo Galassi, presidente di Confapi (associazione che raggruppa 120.000 piccole e medie imprese italiane, con circa 2,3 milioni di lavoratori): "Quello della rappresentanza é un tema prioritario per la tutela delle imprese e dei lavoratori. Non è pensabile - dice Galassi - che le PMI siano lasciate sole nel confronto sindacale. Così come non é pensabile che la capacità di risposta ai problemi del costo del lavoro e della produttività possa essere relegata alla contrattazione aziendale".
Un cambio epocale. Se c'è da rimboccarsi le maniche dobbiamo farlo tutti insieme: "La produttività é un tema fondamentale per mantenere gli spazi di mercato - continua Galassi - e le PMI non hanno singolarmente la forza per garantire gli investimenti che le grandi aziende mettono in campo. Per questo bisogna guardare in faccia la realtà e trovare nel sindacato un alleato e non un nemico dell'impresa"
Nella situazione di crisi che ci attanaglia, la soluzione non è nella lotta tra poveri (tra il piccolo imprenditore ed il lavoratore/dipendente della PMI), ma nella capacità di creare un'alleanza strategica dove il costo del lavoro venga RIDOTTO (per l'imprenditore) e contestualmente AUMENTATO (per quanto concerne le tasche del dipendente).
Se oggi un'azienda paga mensilmente 3.000 euro per un dipendente ... e poi a quest'ultimo arrivano solo 1.000 euro (la differenza "sparendo" nei meandri delle tasse, balzelli, prelievi e quant'altro), forse bisognerebbe riequilibrare la situazione: riducendo le tasse sarebbe ipotizzabile un nuovo mondo dove l'azienda paga meno (magari 2.500 anziché 3.000) ed il dipendente incassa di più (ricevendo 1.500 anziché 1.000).
Utopia?
No, è proprio questa la grande differenza tra la nostra economia e quella di altri Paesi meglio gestiti finanziariamente.
E Galassi lo dice chiaramente: "Gli investimenti a cui guardiamo riguardano le risorse umane oltre che strumentali. Il cambiamento e l'innovazione si fanno non solo con investimenti economici, che pure sono necessari, ma anche con strategie di contenimento del costo del lavoro, a cui può concorrere significativamente lo Stato con la detassazione e la decontribuzione dei salari di produttività."
So già che in molti storceranno gli occhi: ridurre le tasse, in Italia, non è possibile!
Non è possibile finché a pagarle sono sempre i soliti (pochi) noti.
Altrimenti non si spiegherebbe come faccia l'economia della Germania (ad esempio) ad essere più florida della nostra pur avendo lavoratori che INCASSANO (al netto) somme più alte che non i loro parigrado italiani e contestualmente ad avere costi del lavoro più bassi per quanto riguarda i bilanci aziendali.
Eppure la matematica è la stessa, sia in Italia che in Germania!
O no?
Per finire lasciatemi fare un commento polemico: Spedapi (che è l'associazione di categoria interna a Confapi, e che è presente, nel suo piccolo, in Lombardia) per voce del suo Presidente, Luca

Castigliego, nelle varie sedi sindacali ha sempre sostenuta questa necessità ... ma forse per il sindacato è più facile farsi dare soldi dalle ditte che non dallo Stato?!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 15/02/2011 18:16 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
11/02/2011

un'assurdo universo

uno dei miei libri preferiti è "Un assurdo universo", di Fredrick Brown.
Ormai credo proprio di viverci dentro.
Infatti solo in un "assurdo universo" potrebbe succedere una cosa del genere.
Vi trascrivo l'articolo appena pubblicato su TransportOnLine

Giachino: «La tragedia di Trieste esige controlli su tutta la filiera»
L'hanno chiesto a gran voce gli autotrasportatori, l'hanno chiesto, anche attraverso Stradafacendo, molti lettori. Ora, la richiesta di controllare eventuali corresponsabilità dei soggetti della filiera del servizio di trasporto in merito all'incidente avvenuto domenica 6 febbraio (quando un conducente di origine ucraina è entrato in autostrada contromano dal raccordo Sistiana-Trieste della A4 causando la morte di due persone, un uomo di 36 anni e la figlia di soli 17 mesi) è stata fatta propria anche dal sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino.
L'esponente del Governo, accogliendo le numerose richieste avanzate perchè venga fatta chiarezza sulla tragedia attraverso controlli sui vari passaggi della filiera del trasporto, ha infatti ribadito al prefetto l'esigenza di applicare la recente norma sulla corresponsabilità riscritta nella legge 127.2010 dal ministero degli Interni. Una nuova, autorevole voce si aggiunge così quelle che si sono già levate per chiedere quelle verifiche che la Fai Conftrasporto, nelle ore immediatamente successive alla tragedia, ha definito "necessarie in virtù di norme di legge sulla sicurezza nella circolazione stradale e sicurezza sociale, e di accertamento della regolarità del mercato dei servizi specifici".
*"Queste nuove regole sono state approvate proprio per appurare se siano stati posti in essere da tutti i comportamenti utili a evitare una simile tragedia, indipendentemente dal fatto che il veicolo industriale fosse scarico all'atto dell'evento", **aveva sottolineato il presidente nazionale di Fai Conftrasporto Paolo Uggè, sollecitando il controllo su tutta la filiera del trasporto, a partire dal committente.** E ora quel controllo su tutto il sistema della filiera che ora è stato sollecitato anche dal rappresentante del Governo.*

Avete letto bene? Se un camion fa un incidente ... la colpa non è di chi quel camion lo guida, ma di chi ha commissionato (e pagato) quel trasporto.
Così come se un camion prende una multa per eccesso di velocità, il committente deve dimostrare di avergli dato istruzioni chiare e per iscritto di NON superare i limiti di velocità, adesso il "committente" dovrà dimostrare di aver dato a questo autista istruzioni chiare e per iscritto di "NON ENTRATE IN AUTOSTRADA CONTROMANO".
E se non l'ha fatto?
Allora metteremo galera il committente!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 11/02/2011 16:05 | link | commenti
categorie: *giustizia*, *trasporti*, *economia*
08/02/2011

piccole differenze

ho seguito con attenzione l'intervista che il direttore delle dogane (Giuseppe Peleggi) ha rilasciato al Messaggero Marittimo.
Sarebbe troppo facile criticare la situazione dello "sportello unico", deciso nel 2004 e reso "attuativo" dopo *solo* 7 anni. In attesa del regolamento (che arriverà, prima o poi! Intanto la dogana si vanta di una cosa che avrebbe dovuto fare da 7 anni e che comunque NON c'è ancora!). Ma il "Governo del fare" ci ha abituato a dare per scontate e fatte cose che invece NON esistono proprio (come, scusate se rigiro il coltello nella piaga, per quanto riguarda la possibilità di pagare i diritti doganali con un bonifico. La legge c'è ormai da quasi 10 anni, ma ... forse ... i bonifici potremo cominciare a farli fra sei mesi, chissà!)
A questo punto, quanto mi sento dire che la nostra dogana è tra le più efficienti, mi cadono le braccia (anche perché, se fosse vero, non oso immaginare come siano le altre).
Intanto c'è una partita di birra *ferma da oltre un mese* in attesa delle analisi richieste dalla dogana (il cliente ha già deciso che le prossime esportazioni le farà da Rotterdam, ma questo è un altro discorso: il lavoro viene perso solo dagli spedizionieri italiani, a vantaggio di qualche operatore del Nord! I "doganieri funzionari" italiani non perdono niente, del loro stipendio).
Una frase, su tutte, mi ha colpito. l'INATTIVITA' DOGANALE FAVORISCE LA CRESCITA PORTUALE.
Cioè al NORD i porti sono più snelli, acquisiscono più traffici ed operano più velocemente, perché la dogana non è così EFFICIENTE come la nostra.
Quindi siccome là sono INEFFICIENTI, noi ne paghiamo le conseguenze.
"Le inefficienze NON ritengo siano addebitabili all'agenzia delle dogane" - dicono.
Con una frase tutta italiana che è quella classica dello scaricabarile.
Con una piccola differenza: che se i traffici si spostano sui porti del Nord Europa, tutti i "doganieri" italiani continueranno a prendere sempre lo stesso stipendio. Noi invece rischiamo di chiudere le nostre aziende e licenziare un po' di gente.
Quindi per l'incapacità di QUALCUNO (sia esso il legislatore, il doganiere, il politico di turno che non riesce a capire il danno che certi leggi continuano a fare all'economia) fra qualche tempo assisteremo a questa piccola variazione di stato per chi, come me e tanti altri, si occupa di trasporti internazionali: passeremo da lavoratori a disoccupati, senza che questo intacchi lo stipendio dei funzionari doganali.
Mi domando: ma quando TUTTI saremo andati a casa e non ci sarà più lavoro per nessuno, chi glielo pagherà lo stipendio ai vari funzionari ?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 08/02/2011 11:40 | link | commenti (3)
categorie: *trasporti*, *dogana*
03/02/2011

reputazione: vale ancora qualcosa?

ho fatto una piccola indagine, verificando la "situazione" di alcune aziende del mio settore.
Utilizzando come fonti le banche dati delle Camere di Commercio nonché le banche dati degli atti pregiudizievoli di Conservatoria ed affidandomi ad una primaria società dedita proprio al servizio di informazioni commerciali.
Il giudizio sintetico si basa su diversi valori (dal RISCHIO COMMERCIALE all'ANALISI DEI BILANCI) ed il tutto viene sintetizzato in una scala di valori legati all'AFFIDABILITA'.
Si va dal valore più basso (AFFIDABILITA' QUASI NULLA) e poi si sale (NON SUFFICIENTE) via via (DISCRETA) su in alto (SODDISFACENTE) fino alla vetta (AFFIDABILITA' ELEVATA).
Ho fatto un salto sulla sedia (dalla felicità!) quando ho verificato che la mia società occupa la vetta di una tale classifica (noi siamo stati catalogati come SOCIETA' AD ELEVATO LIVELLO DI AFFIDABILITA') mentre uno dei miei più "grossi" concorrenti è esattamente all'opposto

(LIVELLO DI AFFIDABILITA' QUASI NULLO).
Però poi vedo, nei fatti, che loro sono molto più attivi sul mercato, molto più "competitivi" nei prezzi, molto più affermati.
Eppure (continuando a leggere il "report" che li riguarda) viene evidenziato che lavorando con loro si corre un RISCHIO COMMERCIALE MOLTO ELEVATO, il FIDO MEDIO loro ACCORDABILE è pari a "zero", c'è una perdita di bilancio di svariate centinaia di migliaia di euro ed una "decrescita" del fatturato negli ultimi due anni anni del 25 per cento.
Leggendo un rapporto siffatto c'è da pensare che una tale azienda difficilmente possa continuare ad operare sul mercato.
E invece continua eccome: continuando ad offrire prezzi "sottocosto", continuando quindi a sottrarre lavoro e traffici alle aziende con una migliore "reputazione" ed affidabilità, continuando quindi a fare danni, costringendo anche le aziende "serie" ad adeguarsi alla loro politica tariffaria.
Tutto questo perché al giorno d'oggi ciò che conta è ancora sempre e soltanto il prezzo più basso ed essere bravi e buoni (scegliendo, tra l'altro, di lavorare per guadagnare e non per perdere) non da i risultati sperati.
E la REPUTAZIONE (o meglio, l'AFFIDABILITA') non viene tenuta in alcun conto.
Beh, in effetti non è tutto così nero: sono comunque tanti quelli che sanno apprezzare i nostri servizi e continuano ad affidarsi a noi, ma è sempre più difficile convincere un cliente a pagare qualcosa di più rispetto ai prezzi "irresponsabili" che esistono sul mercato.
Intanto ci avviamo a festeggiare i 20 anni di attività.
Ringraziando chi continua a credere in noi ed è disposto a spendere qualcosa di più pur di poter contare su un servizio "AD ELEVATO LIVELLO DI AFFIDABILITA'".
Quale sia davvero la scelta giusta (lavorare per offrire un servizio ad alto valore aggiunto - che poi è la NOSTRA SCELTA - oppure allinearsi verso il basso adeguando le tariffe a quelle praticate da qualche concorrente) solo il tempo saprà dirlo.
Certamente la nostra scelta è più difficile (e coraggiosa) della corsa al ribasso tanto in voga.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 03/02/2011 10:58 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
31/01/2011

la giustizia è lenta, ma prima o poi arriva!

oggi ho avuto TRE belle notizie.
La prima che una causa, intentatami nel 1998, è finita e (dopo aver perso in prima istanza) l'abbiamo VINTA, in appello.
La seconda è che un'altra causa, che IO ho intentato contro una compagnia assicuratrice, è definitivamente passata in giudicato ed anche questa l'abbiamo VINTA!
La terza è che una mia carissima amica e collega (che nel 2005 era stata arrestata con l'accusa di complicità in un traffico di auto rubate) è stata scagionata completamente da ogni accusa.
In effetti non è delle prime due cause che voglio parlarvi, ma di quanto successo alla mia amica e che POTREBBE SUCCEDERE anche a tutti quelli che si occupano di trasporti internazionali.
Un cliente vi chiama, vi affida un trasporto ... voi inviate un vostro camion a caricare la merce e durante il viaggio tra il luogo di carico ed il porto di imbarco, la polizia ferma il camion e scopre che trasporta materiale rubato.
Voi non ricevete nessuna comunicazione del fatto, se non che alle tre di notte arrivano i carabinieri a prendervi a casa vostra e vi sbattono dentro.
E voi dovete difendervi, provare la vostra innocenza, dimostrare che non ne sapevate niente, spiegare che siete vittima e non carnefice.
La buona notizia è che la verità trionfa, sempre!

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 31/01/2011 17:35 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*, *economia*

questione di vita o di morte

leggo l'intervista a Gianluca Agostinelli (sul Corriere dei Trasporti) e la sua disanima della situazione. L'articolo è intitolato "questione di vita o di morte" ed il riferimento alla nuova legge sull'autotrasporto è evidente, così come la necessità di una nuova politica tariffaria. Dice (giustamente!) Agostinelli: *"L'aumento delle tariffe è indispensabile. Ma occorre anche che si stabilizzi nel settore una concorrenza leale. Sono tante, troppe le aziende che non rispettano le regole, che si muovono fuori dalla legalità. E' una giungla, con controlli scarsi, inadeguati.Così è difficile, molto difficile sopravvivere"*
Rispondo che un analogo problema esiste in tutti i settori (in quello spedizionieristico, come in quello del consolidato marittimo, in quello delle tariffe aeree, come in quello dei noli marittimi, in quello dei costi del magazzinaggio come in quello della gestione delle merci pericolose ... e potrei continuare).
Solo che TUTTI gli altri debbono arrangiarsi, combattendo la concorrenza ogni giorno, mentre il mondo dell'autotrasporto, grazie alla legge dell'agosto scorso, ha voluto utilizzare la scorciatoia delle tariffe fissate per legge!
Ed il Ministero dei Trasporti, avallando una legge di tal genere, ha voluto creare figli e figliastri.
Secondo la logica imperiale del "divide et impera": oggi, infatti, siamo qui a discutere tra autotrasportatori e resto del mondo del trasporto senza renderci conto che siamo tutti sulla stessa barca e che l'aiuto del Governo, semmai, deve esserci per tutti.
Imporre il rispetto della legalità, certo! Imporre controlli adeguati, certo! Ma queste sono richieste che TUTTI ci sentiamo di fare.
Ed "INSIEME" possiamo superare le difficoltà.
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 31/01/2011 16:03 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
26/01/2011

la legge del "MADE IN ITALY": un beneficio oppure un danno?

in questi giorni a Milano si tiene "festivity", fiera del giocattolo, degli "addobbi natalizi", del carnevale e delle decorazioni per le feste.
Certamente simpatico vagare (a fine gennaio!) per gli stand ritrovandosi ora a vivere il Natale ed ora il Carnevale!
Ma non è di questo aspetto che vogliamo parlarvi.

L'argomento è serio, tanto è vero che tra gli stand ce n'è anche uno gestito dall'Agenzia delle Dogane.
Perché un ruolo importante è proprio quello svolto dal "controllo" doganale nei confronti delle merci (in prevalenza di origine cinese) che vengono importate e poi distribuite nel nostro Paese.
Un convegno, al quale sono stati invitati i rappresentanti di tutte le più importanti associazioni di categoria (per la logistica ed i trasporti c'eravamo in tre, in rappresentanza di Confapi Trasporti) e che ha visto la presenza delle maggiori cariche dell'Agenzia delle Dogane stessa.
Il Direttore Generale (Giuseppe Peleggi) ci ha spiegato come la Dogana voglia (e debba!) essere una forza che aiuta gli operatori onesti nella lotta alla contraffazione, nella guerra con il crimine, nella battaglia per la legalità.
E fin qui, come non essere d'accordo?
Il problema nasce quando gli stessi rappresentanti delle Dogane ci raccontano che se l'80 per cento dei prodotti cinesi arrivano dalla Cina, l'altro 20 per cento (sempre di prodotti cinesi!) arriva ... dall'Europa.
Merci che sbarcano prevalentemente nei porti del Nord Europa (da Rotterdam ad Amburgo, da Anversa a Brema) e che poi arrivano in Italia senza possibilità di essere adeguatamente controllate, visto che il controllo spetta alla Dogana del Paese di entrata in Europa.
Qual è il problema? Che una legge senz'altro "giusta" (quella del MADE IN, studiata per combattare proprio contraffazioni ed illegalità) finché viene applicata solo in Italia ... è praticamente inutile!
Come ha sottolienato Castigliego (intervenuto per conto di Confapi): "Non serve a combattare le contraffazioni (immaginando l'Europa come un condominio di 27 Stati con 27 porte, le merci che verrebbero fermate alla porta "Italia", possono sempre "entrare" da una delle altre 26 porte ... ovvio, no?), non serve a proteggere il MADE IN ITALY (anche perché a olandesi e tedeschi ... cosa volete che interessi?), non serve ad aiutare l'economia italiana, anzi!"
Da parte mia ho ribadito il concetto sostenendo che: "Anzi, fa sì che merce destinata all'Italia NON transiti per i porti italiani (togliendo quindi lavoro alle aziende spedizionieristiche e della logistica italiane, in favore di altrettante aziende tedesche, belghe o olandesi ...!), fa sì che TUTTI i disonesti spostino l'entrata in Europa ... altrove (evitando così qualsiasi controllo ed annullando, di fatto, lo scopo del legislatore italiano), fa sì che LE UNICHE ad essere controllate siano le aziende italiane "serie" (che così si ritrovano a dover subire aggravi di costi che servono solo a far lievitare i prezzi rendendole "non concorrenziali" con analoghe aziende nord europee), fa sì che ANCHE LE AZIENDE SERIE preferiscano spostare i loro traffici sui porti del Nord (togliendo altro lavoro alle aziende spedizionieristiche e della logistica italiane)."
Insomma, comunque la si giri è una legge che provoca solo danni all'economia.
Dov'è l'inghippo?
Che una tale legge (che, ripeto, è una legge "giusta") potrà avere effetti positivi solo quando sarà una legge Europea e non solo Italiana.
Anziché accanirsi nei confronti delle aziende italiane (che, nella stragrande maggioranza, sono aziende "serie" e "sane"), i nostri governanti dovrebbero imporsi alla Comunità Europea perché faccia diventare la legge del MADE IN una "regola" valida per tutti.
Ma fino a qual momento sarebbe il caso di "sospendere" la validità della legge "solo italiana", perché altrimenti continueremo a viverne solo i lati assurdamente negativi per la nostra già povera economia.
Si è poi parlato della certificazione A.E.O. (Autorized Economic Operator) che prevede di "certificare" le aziende serie così da ridurre i controlli doganali.
Finora sono poco più di 300 le aziende italiane certificate, su un totale di quasi 4.000 per tutta l'Europa.
Tutte le aziende certificate entreranno a far parte di un "database" che permetterà di avere maggiore visibilità all'estero (sono in corso ratificazioni di trattati sia con gli Stati Uniti che con il Giappone) e di potersi avvantaggiare nell'instaurare rapporti di collaborazione con altre aziende (italiane ed

estere) anch'esse certificate.
Luca Castigliego ci ha tenuto ad enfatizzare il fatto che debba essere data maggiore importanza al ruolo dello spedizioniere internazionale: in effetti chi opera in questo campo è, spesso e volentieri, molto più addentro alla materia di chiunque altro. Conosce l'azienda italiana (exportatore e/o importatore) ma anche l'azienda estera (se non direttamente, almeno per il tramite del proprio rappresentante in loco), sa esattamente quale sia la tipologia di merce movimentata, controlla i "flussi", può dunque essere di grande aiuto agli ispettori doganali.
Il Direttore della Dogana ha preso nota della segnalazione e si è impegnato affinché l'indicazione del nominativo dello spedizioniere internazionale (che andrà aggiunta nelle bolle doganali) possa contribuire a sveltire le operazioni, quando quel particolare spedizioniere internazionale risulti essere classificato come A.E.O.
E questa è senz'altro una notizia positiva (almeno per chi, come noi, è già certificato da tempo!). Così come la è quella che conferma l'apertura dello "sportello unico" doganale: un modo per semplificare i rapporti (di collaborazione) con la Dogana, finalmente determinata ad aiutare i commerci con l'estero e non (come accadeva in passato) ostacolarli solamente.
Luca Castigliego & Paolo Federici
(Confapi Trasporti)
postato da: PaoloFederici alle ore 26/01/2011 12:50 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
24/01/2011

TARIFFE CAMIONISTICHE

la domanda è semplicissima: se i PREZZI (in Italia) vengono fissati per LEGGE (una legge solo italiana), c'è una "violazione" della legge sull'Antitrust ... sì o no? Sta di fatto che l'Antitrust (Europea) ha disposto un controllo, come potete vedere, leggendo qui: **CLICK**

Antitrust: Commission confirms unannounced inspections in the truck sector
The European Commission can confirm that on 18 January 2011 Commission officials started to undertake unannounced inspections at the premises of companies active in the truck industry in several Member States. The Commission has reason to believe that the companies concerned may have violated EU antitrust rules that prohibit cartels and restrictive business practices and/or the abuse of a dominant market position (Articles 101 and 102 respectively of the Treaty on the Functioning of the EU).
The Commission officials were accompanied by their counterparts from the relevant national competition authorities.
Unannounced inspections are a preliminary step into suspected anticompetitive practices. The fact that the Commission carries out such inspections does not mean that the companies are guilty of anti-competitive behaviour nor does it prejudge the outcome of the investigation itself. The Commission respects the rights of defence, in particular the right of companies to be heard in antitrust proceedings.
There is no legal deadline to complete inquiries into anticompetitive conduct. Their duration depends on a number of factors, including the complexity of each case, the extent to which the companies concerned co-operate with the Commission and the exercise of the rights of defence.
postato da: PaoloFederici alle ore 24/01/2011 17:10 | link | commenti
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *economia*
09/01/2011

o franza o spagna purché se magna

questa frase ha ormai 500 anni, eppure continua a riflettere esattamente il pensiero tutto italiano: l'aveva capito bene Francesco Guicciardini contrapponendo il suo pensiero politico a quello di Machiavelli.
Oggi una notizia relegata a pagina 26 del Corriere conferma come niente sia cambiato, da allora.
"Niente più container in arrivo dall'Asia: si ferma il maxi-porto di Gioia Tauro" è il titolo dell'articolo che spiega la situazione di crisi.
Facciamo un passo indietro?
Angelo Ravano, grande armatore genovese, aveva capito, già più di venti anni fa, la necessità di aprire nuovi porti specializzati nei traffici di "containers" e, contemporaneamente, dell'importanza di quelli dedicati al "transhipment".
Proprio in quello stesso momento, in Estremo Oriente un porto nato su un'isoletta grande poco più dell'Elba stava investendo sul futuro: quel porto si chiama ... Singapore.
In questi venti anni di porti analoghi ne abbiamo visto crescere a iosa, da Dubai a Port Kelang, da Busan e Keelung, da Rotterdam ad Amburgo.
Nel Mediterraneo, geograficamente parlando, la nazione meglio "piazzata" è l'Italia ed un porto nel Sud dell'Italia poteva essere la naturale "porta" d'entrata per le merci in arrivo dall'Estremo Oriente.
Ed Angelo Ravano aveva puntato su Gioia Tauro.
Le navi avrebbero potuto sbarcarci tutti i containers e poi una moderna rete "ferroviaria" ne avrebbe permesso la distribuzione in tutta l'Europa entrando dal basso.
E invece?
Ormai è chiaro che la "battaglia" l'hanno vinta i porti del nord, Rotterdam ed Amburgo in primis.
Ma perché le navi preferiscono fare così tanta strada (anzi, così tanto "mare") per arrivare fino lassù in alto e poi curare le distribuzione in tutta l'Europa verso il basso?
Il vantaggio geografico dell'Italia è stato vanificato da tre fattori principali:
- l'efficienza tutta nord-europea: mentre a Rotterdam e ad Amburgo le cose, a cominciare dalla dogana, funzionano e sono di aiuto all'economia, qui da noi la dogana è e rimane la spina nel fianco degli operatori del settore
- la rete ferroviaria in continua evoluzione: mentre al Nord Europa si inaugurano nuove linee ferroviarie, in Italia si "dismettono" quelle esistenti, in una politica di risparmio assurdamente autodistruttiva (diteglielo a Bossi, che il "sud" ... siamo tutti noi!)
- l'aver continuato a pensare come 500 anni fa (o franza o spagna purché se magna): il porto di Gioia Tauro è stato venduto ai tedeschi (o franza o spagna ... o allemagna!) che, già proprietari del porto di Amburgo, avevano tutto l'interesse a disfarsi di un pericoloso concorrente (ma questa "elementare" previsione non è mai stata considerata!)
Oggi, decretando la morte del porto di Gioia Tauro, i suoi proprietari non avranno certo di che lamentarsi: sanno che si tratta di un concorrente in meno per la ricca economia tedesca.
Intanto un'altra multinazionale tutta tedesca sta acquisendo fette di mercato sempre più importanti in Italia, nel settore dei trasporti e delle spedizioni.
Costringendo tante aziende italiane a ritirarsi dal mercato fino a che, fra qualche anno, gli italiani saranno come i dieci piccoli indiani di Agatha Christie (dei quali, alla fine, non ne rimase più nessuno).
Mi sa che quest'anno inizia alla luce del pessimismo, ma anche Don Chisciotte alla fine si è stufato di lottare contro i mulini a vento
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 09/01/2011 10:38 | link | commenti (1)
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*

27/12/2010

tra i due litiganti il terzo ci rimette

24 dicembre 2010:
La MSC ha una partenza per il Brasile: la nave si chiama MSC MARTA ed, al momento del booking, indica come TEMPO MASSIMO PER FAR ARRIVARE I CONTAINERS IN PORTO ED ESPLETARE LE OPERAZIONI DOGANALI ... oggi, venerdì 24 dicembre, ore 14.00
Visti i tempi "natalizi" c'è da fare le corse, sono tutti pronti all'ultimo minuto, ma noi riusciamo a far arrivare i containers in porto ieri pomeriggio.
L'operatore doganale è pronto per "SDOGANARE" questa mattina e quindi le tempestiche saranno rispettate.
Ma cosa succede?
Questa mattina il TERMINAL (VTE) "toglie" dalla lista dei containers destinati all'imbarco quelli che NON hanno fatto dogana entro ieri sera.
"Ma come - chiediamo - la chiusura è oggi!"
"No - ci dicono - la chiusura è stata anticipata a ieri sera"
Facciamo qualche indagine e risulterebbe che la Compagnia di Navigazione ha "MODIFICATO" le tempistiche per la chiusura, anticipandola da oggi ore 14.00 a ieri ore 20.00
E quando l'ha deciso?
Pare che l'abbiano deciso IERI SERA verso le ore 18.00
Adesso quindi inizia il ping pong acrobatico:
- il VTE può "reinserire" i containers nella lista di imbarco ma la Compagnia di Navigazione dovrebbe "accollarsi" le spese per la modifica (lo "scartaggio", in termine tecnico)
- la MSC non intende pagare alcun extra e quindi "incolpa" la clientela di non aver tenuto conto della variazione dei tempi di chiusura, spostata da oggi alle ore 14.00 ad ieri alle ore 20.00 (peccato che l'abbiano deciso alle 18.00, quando la gente era già a casa ...!)
I containers che probabilmente rimarranno a terra (per essere imbarcati sulla nave successiva) sono più di un centinaio (ovviamente non ci sono solo i nostri due o tre ... ma in tanti altri sono "coinvolti" nel problema)
Sta di fatto che se OGGI non si accordano (tra VTE e MSC) a rimetterci (dovendo subire un ritardo ingiustificato ed ingiustificabile) saremo noi e tanti altri che, come noi, hanno fatto le corse per dare un servizio alla clientela nonostante il periodo "vacanziero".
Insomma, come ho scritto nel titolo, questa volta tra i due litiganti il terzo "ci rimette"
Paolo Federici

(ho aspettato oggi, 27 dicembre, a pubblicare la storia sul mio blog sperando in un intervento risolutivo. Ma questa volta Babbo Natale non mi ha fatto il regalo!)
postato da: PaoloFederici alle ore 27/12/2010 12:18 | link | commenti (3)
categorie: *trasporti*, *economia*
20/12/2010

la mano destra non sappia cosa fa la mano sinistra ...!

in questi giorni abbiamo assistito alla tragicommedia, tutta italiana, dell'autostrada bloccata per la neve.
Un articolo del Corriere (domenica 19 dicembre) ci ha raccontato l'altra capacità tutta italiana: quella dello scaricabarile.
Una cosa però mi ha colpito.
Facciamo un passo indietro: se io "utilizzo" un servizio e pago per quel servizio, credo di avere

qualche diritto.
Dal momento che utilizzo il servizio "autostradale" dovrei pensare di trovare le autostrade pulite e sgombre.
Se per qualche motivo (anche di forza maggiore, come nel caso di pesanti nevicate) le autostrade non possono essere pulite e sgombre, sarebbe il caso che le autostrade non mi vendessero un servizio che non possono darmi.
Lo so, loro dicono: "io ti ho avvisato che la strada era impraticabile. Se tu, nonostante il mio avviso, decidi di avventurarti comunque ... non puoi prendertela con me."
Eh no, non ci siamo: se io decido di avventurarmi perché ho le gomme da neve e so che l'autostrada viene battuta dagli spartineve, faccio qualcosa di ragionevole. Se invece poi mi trovo i camion di traverso, non mi si può accusare di avere qualche colpa.
La colpa allora è di chi è entrato in autostrada senza averne i mezzi idonei (copertoni o catene da neve) ed, ovviamente, il danno maggiore lo hanno fatto i mezzi più grossi, quindi i camion.
Ora io mi aspetterei una diatriba accesa tra autostrade (che non hanno informato a dovere nè hanno "spazzanevato" velocemente) e camionisti (che non hanno tenuto conto degli avvisi della autostrade, sempre che ci siano stati).
Invece tra i due grandi colpevoli (insomma, almeno saremo d'accordo che se non è colpa delle autostrade è colpa dei camionisti e viceversa ...!) nessun lancio di reciproche accuse.
Ancora non ci arrivate?
Il presidente di Conftrasporto pur di difendere i suoi (e pur - lasciatemelo dire - di non tirare in ballo le autostrade) si arrampica sui vetri accusando i camionisti stranieri che arrivano in Italia pensando di venire nel paese del sole!
(Magari invece chi arriva dalla Germania o dall'Austria o dalla Romania ... è più avvezzo a viaggiare con la neve, ma lasciamo perdere).
E adesso?
Bene, immaginiamo che colui che è posto al vertice della società autostrade sia lo stesso che sta al vertice dell'associazione dei camionisti.
In questo caso, difficilmente potrebbe prendere posizione a favore di uno dei due contendenti, visto che se uno accusasse ... l'altro, che si dovrebbe difendere, sarebbe sempre lui stesso.
Non ci sarà un qualche conflitto di interessi (eh, sì, in Italia non c'è solo "quel" conflitto di interessi che tutti sappiamo. Ci sono ben altri conflitti ... che vengono a galla quando la goccia fa traboccare il vaso)?
Potremmo parlarne a lungo, ma a cosa servirebbe?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 20/12/2010 16:19 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
15/12/2010

disamina di una legge italiana che "impatta" anche sulla Germania

Camera di Commercio Italo-Germanica: disamina di una legge italiana che "impatta" anche sulla Germania

C'è una legge tutta (e solo) italiana che condiziona anche i rapporti con la Germania (e non solo).
E' quella che regolamente l'autotrasporto in Italia (legge 127 del 4 agosto 2010).
Per capirci qualcosa, la Camera di Commercio Italo-Tedesca ha organizzato un seminario al quale ha invitato alcuni operatori del trasporto italiano perché spiegassero quella legge ed il suo impatto nei rapporti tra Italia e Germania.
Raccontare, in breve, cosa regolamenti quella legge non è cosa facile.

Potremmo spiegare ai nostri amici tedeschi che loro saranno solo avvantaggiati: visto che non debbono sottostare alle nostre leggi, gli autotrasportatori tedeschi NON dovranno impazzire per compilare le schede di trasporto, NON dovranno stipulare contratti con data certa lunghi decine di pagine, NON dovranno sottostare ai vincoli imposti agli autotrasportatori italiani per quanto riguarda il trasporto di rifiuti!
Il problema potrà nascere, semmai, quando una qualche società tedesca (magari presente in Italia con proprie filiali e strutture) decidesse di affidarsi a trasportatori italiani.
A volte ci sembra di vivere in un limbo ("io era tra color che son sospesi" fa dire Dante a Virgilio per indicare proprio quella situazione di chi non è né carne né pesce): da una parte facciamo parte dell'Europa e quindi cerchiamo di allinearci alle regole generali che guidano 27 Paesi così da far emergere l'intera Europa a livello di grande potenza mondiale unita ... dall'altra ci troviamo a doverci difendere da imposizioni di legge che, a casa nostra, cercano di affossarci e farci scendere nel confronto con gli altri 26 Stati Europei.
Mi sto riferendo, ancora una volta, ad una legge che abbiamo solo noi, quella che regolamenta la materia dell'autotrasporto.
Diventa così difficile andare a spiegare ad un partner commerciale (e la Germania è uno dei principali che l'Italia abbia) quale sia lo scopo di una tale legge e quale impatto abbia nei rapporti commerciali con gli altri Stati Europei.
Considerato che la Germania ha puntato molto sulla logistica (così come hanno fatto anche Olanda e Belgio, ad esempio) e che una azienda statale (le Poste Tedesche) ha acquisito il controllo del maggior operatore logistico mondiale (DHL - DANZAS), ecco che proprio la Germania è la prima a rendersi conto degli effetti nefasti di quella legge solo italiana.
E noi, italiani, cosa potevamo dire?
Il Presidente di Spedapi Milano, Luca Castigliego, invitato all'incontro ha potuto solo ribadire quanto già detto in altre sedi.
Visto che, come dicevano i latini, repetita iuvant, ecco il testo del suo intervento:

leggendo gli ultimi interventi sulla stampa a favore degli autotrasportatori (da Paolo Uggè, presidente di Conftrasporto, a Mario Besi, Direttore di Uomini e Trasporti) ciò che traspare è una accusa anche esplicita: le "colpe" della crisi dell'autotrasporto sarebbero dovute soprattutto all'esistenza degli intermediari (definiti talvolta "bagarini") che comprano e rivendono i servizi, guadagnando sulla pelle degli altri.
Poiché gli "intermediari" (incriminati) sono soprattutto gli spedizionieri, vorrei spiegare, una volta per tutte, come gli spedizionieri non siano nè i nemici dell'autotrasporto nè gli sfruttatori di una categoria già fin troppo vessata, ma i veri (e forse unici) alleati che possono aiutare gli autotrasportatori a superare la situazione di crisi.
(1) gli spedizionieri gestiscono "spedizioni" internazionali, quindi merci che per una piccola tratta si spostano in Italia mentre per una molto più grossa "tratta" si spostano al di fuori dall'Italia. Parlo di trasporti di merce destinata negli Stati Uniti, spedita per via mare o per via aerea ... di merce importata dalla Cina, spedita per via mare o per via aerea ... di merce scambiata con altri paesi Europei, spedita anche per via ferrovia.
Nella "tratta" interna Italia, gli spedizionieri si affidano agli autotrasportatori.
Poiché per arrivare a gestire trasporti su base internazionale, lo spedizioniere ha bisogno di strutture, conoscenze, capacità, esperienze ... non da poco, e deve "lottare" in un mercato altamente concorrenziale, gli si dovrebbe dare atto dello sforzo fatto per "portare a casa" del lavoro. Lavoro che poi viene, per la "piccola" tratta interna Italia, sub-appaltato al mondo dell'autotrasporto.
Se gli spedizionieri italiani "smettessero" di esistere, gli autotrasportatori perderebbero automaticamente il supporto che invece, oggi hanno.
Quindi pregherei vivamente di smetterla di considerare gli spedizionieri come "bagarini" ma vederli come i "fratelli maggiori" che, andando in giro per il mondo ad acquisire traffici, fanno anche gli interessi degli autotrasportatori

(2) che la legge sull'autotrasporto preveda il pagamento a 30 giorni non può che farci piacere. Anche perché c'è un'analoga legge europea (del 2000!) che prevede tali "norme" per tutti! Il problema dunque NON è il non voler pagare l'autotrasporto a 30 giorni. La richiesta è di estendere questa norma Europea a tutta la filiera del trasporto, quindi anche agli spedizionieri, quindi anche alle tratte estere, quindi anche al mondo della produzione. Insomma fare una legge (giusta!) solo per pochi non mi sembra una soluzione equa ad un problema che riguarda tutti.
Gli spedizionieri quindi mai e poi chiederanno la cancellazione della legge che prevede il pagamento a 30 giorni. Chiedono, anzi, l'estensione a TUTTI di una tale norma!
(3) che il mondo dell'autotrasporto sia debole nei confronti della committenza è un dato di fatto. Così come è un dato di fatto che sia forte nei confronti del Governo (più e più volte il sottosegretario Giachino ha ribadito che, con la nuova legge sull'autotrasporto, si è garantita la pace sociale fino a tutto il 2011). Però adesso è in subbuglio il mondo della "committenza" (in primis "Confindustria") che non ci sta a subire imposizioni "tariffarie" per legge. Come non dargli ragione? Le "tariffe" fissate per legge fanno parte delle regole in vigore nei paesi comunisti. Se l'Italia, come sostiene il nostro capo del governo, NON è un paese comunista, non si possono nemmeno fissare tariffe di alcun genere. Tutti (spedizionieri, logistici, ma anche produttori, distributori ...) vorrebbero poter basare la loro attività su "tariffe fisse" garantite a copertura dei costi, ma la realtà non è questa. Tutti gli altri (spedizionieri, logistici, ma anche produttori, distributori ...) debbono fare i conti con la concorrenza. Vedere che il Governo fa figli e figliastri non è accettabile in un Paese moderno. Sapere che per ottenere il riconoscimento di certi diritti (come quelli concessi agli autotrasportatori) che penalizzano tutti gli altri (spedizionieri, logistici, ma anche produttori, distributori ...) basta "ricattare" il Governo, non è un bell'esempio per il Paese. Ma, come ho già detto, se gli autotrasportatori non sono capaci di dire "no" alle proposte indecenti dei loro clienti, non possono "ricattare" il Governo per farsi valere! Se (come mi ha scritto qualcuno) UNA SOCIETA'..... vuole pagargli un prezzo "indecente", lui ha tre possibilità (1) accettarlo ... decidendo così di lavorare solo per perdere dei soldi (2) NON accettarlo, ed andare a cercare ALTRO lavoro (come faccio io, giornalmente, con la mia bella ventiquattrore, andando a bussare a destra ed a manca) (3) chiedere "al Governo" che gli dia una mano per risolvere il problema tramite un'imposizione delle tariffe per legge.
Aver deciso di percorrere la "terza" via non fa onore agli autotrasportatori
(4) e veniamo alla questione delle responsabilità: continuare a dire che se un autotrasportatore prende una multa o causa un incidente, la colpa deve essere addossata al "committente" è semplicemente assurdo. Ognuno dovrebbe prendersi le proprie responsabilità! Dire "vado a rubare perché ... così fanno tutti" non giustifica i ladri. Allo stesso modo sostenere che "devo guidare 12 ore al giorno a fare le corse ... perché così mi viene imposto" non dovrebbe giustificare le colpe degli autotrasportatori. Altrimenti arriveremo anche a giustificare chi dice "lavoro per la mafia perché non trovo altro da fare".
Così come TUTTI dovrebbero dire "no, alla mafia", così come TUTTI dovrebbero dire "no, ai furti", così TUTTI gli autotrasportatori dovrebbero dire "NO" a chi gli impone tariffe troppo basse o condizioni di lavoro inique. Smettendola di aspettare l'aiuto dalla politica, sempre e solo ricattando l'intero Paese.
Noi (spedizionieri, logistici, produttori ... seri) siamo pronti a dare una mano. Chissà che questa rivoluzione copernicana del modo di pensare e di operare degli autotrasportatori fa si,che fermi lo spostamento delle merci nei paesi del nord, non certo per i costi basta pensare che Olanda Germania e paesi Bassi hanno costi di trasporti superiori ai nostri. Noi (spedizionietri e autotrasportatori) siamo sulla stessa barca e dobbiamo semplicemente decidere se condurre una battaglia "insieme", da alleati ... o andare avanti con questa "guerra tra poveri".
Luca Castigliego

Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 15/12/2010 11:11 | link | commenti
categorie: *incontri*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
14/12/2010

convegno a Milano sulla sicurezza

nuove disposizioni emanate dall'UE sulla circolazione delle merci

organizzato da Confapi Trasporti e da Spedapi Milano, si è tenuto (ieri lunedì 13 dicembre) un convegno per spiegare le nuove normative che entreranno in vigore il prossimo primo gennaio 2011.

"Le norme - ha spiegato **Riccardo Fuochi, presidente di Confapi Trasporti** - *sono state elaborate sulla falsariga di quanto già in atto da alcuni anni negli USA, per rendere più sicuri i trasferimenti delle merci da un Paese all'altro contrastando ogni possibilità di atti terroristici"*

"La dogana italiana - ha sottolineato **Luca Castigliego, presidente di Spedapi** - *con queste nuove normative darà un contenuto concreto all'A.E.O. (Autorized EConomic Operator) con l'aspettativa di vantaggi concreti per le aziende certificate"*

"L'evoluzione dei sistemi informatici - ha detto **Giancarlo Saglimbeni, relatore del convegno** - *rende ora possibile la tracciabilità delle spedizioni e l'incremento telematico, già attivo all'export e dal primo gennaio 2011 funzionale anche all'import, porterà dei sicuri vantaggi annullando quei vuoti nella gestione delle informazioni che riscontravamo fino ad ieri"*

Da quanto è risultato, questa volta l'Italia si pone all'avanguardia: siamo i primi, in Europa, ad essere in regola con le nuove norme per la gestione telematica.
Il 2011 sarà comunque considerato un anno "di grazia", nel senso che la dogana non sarà così fiscale nell'applicare la normativa proprio per dare modo a tutti di adeguarsi/abituarsi alle nuove procedure.

"Dobbiamo però renderci conto - ha continuato Fuochi - *del cambiamento radicale imposto dal processo di globalizzazione. La soluzione è quella di individuare modalità e processi di aggregazione e sinergie per affrontare la sfida nei confronti delle multinazionali. Se loro possono contare su enormi risorse, noi (le PMI) possiamo e dobbiamo controbattere con quel patrimonio di alta professionalità che ci consente di garantire un servizio personalizzato e di grande livello professionale. Questa, infatti, è proprio la mission di CONFAPI: assistere le aziende e mettere a disposizione i propri mezzi e le proprie strutture con la forza di una rappresentanza di 120.000 aziende per 2,5 milioni di posti di lavoro per favorire la competitività ed il successo"*

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 14/12/2010 11:43 | link | commenti
categorie: *incontri*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
13/12/2010

agevolazioni per l'installazione dei pannelli fotovoltaici

il nostro legislatore ha deciso di aiutare l'ambiente: chi installa pannelli fotovoltaici potrà godere di sconti speciali sull'IVA.
Anziché il "solito" 20 per cento, si applicherà il 10 per cento.

Bene, direte voi ... ma poi "nei fatti", cosa succede?
Ecco il caso: siamo di fronte ad un'importazione di pannelli fotovoltaici.
Al momento dello "sdoganamento" va pagata l'IVA.
Bene: quale percentuale di IVA dovrà essere versata?
Sembrerebbe una domanda facile facile, eppure invece ha dato adito a circolari, istanze, interpelli, risposte ... che al momento vi risparmio
In sintesi abbiamo questa situazione:
- se l'importatore è un "utilizzatore finale" allora pagherà il 10 per cento di IVA
- se invece l'importatore è un "commerciante" (che acquista i pannelli per poi rivencderli) allora dovrà pagare il 20 per cento di IVA
Semplifichiamo?
Se TU (lettore) hai deciso di montare sul tuo tetto i pannelli fotovoltaici e sei TU ad aver acquistato i pannelli in Cina, pagherai il 10 per cento di IVA.
Se invece TU (lettore) hai deciso di montare sul tuo tetto i pannelli fotovoltaici ma NON sei TU ad aver acquistato i pannelli in Cina, pagherai (a chi ti ha fatto da intermediario) il 20 per cento di IVA.
Quindi, considerato che nessun singolo utilizzatore andrà in Cina per acquistare i pannelli che gli servono per ricoprire il suo tetto, ma le importazioni saranno fatte sempre e comunque da un qualche INTERMEDIARIO, l'aiuto all'ambiente (lo sconto dell'IVA) va a farsi benedire.
Se però (eh sì, pensavate che fosse così semplice!) chi importa è un "installatore" di pannelli fotovoltaici (che, quindi, non VENDERA' i pannelli, ma li INSTALLERA'!) allora permane il suo diritto di pagare l'IVA al 10 per cento.
Mi chiedo (e vi chiedo): ma quale differenza c'è tra chi IMPORTA dei pannelli per poi installarli (e quindi, mi pare ovvio, farà pagare all'utilizzatore finale sia il costo del pannello che il costo dell'isstallazione) e chi IMPORTA dei pannelli per venderli (e quindi, mi pare altrettanto ovvio, farà pagare all'utilizzatore finale il solo costo del pannello, mentre l'installazione sarà effettuata da qualcun altro).
Mi sto perdendo nel mare buio della burocrazia e della confusione.
La risoluzione dell'agenzia delle Entrate, spiega: "L’aliquota agevolata prevista da tale ultima disposizione spetta, quindi, esclusivamente per le cessioni che intervengono nell’ultima fase di commercializzazione del bene, con la conseguenza che il beneficio non può essere riconosciuto se la cessione interviene nei confronti di un soggetto operante nelle fasi intermedie di commercializzazione (come, ad esempio, nel caso dei distributori/grossisti)."
Avete capito?
NO!
Bene, allora siamo in buona compagnia
Riepiloghiamo:
chi IMPORTA ed è commerciante paga il 20 per cento di IVA
Poi dovrebbe addebitare solo il 10 per cento
A questo punto quel commerciante si troverebbe ad essere creditore di IVA nei confronti dello Stato (avendo pagato più di quanto ha incassato)
Ed a dover aspettare "anni" prima che lo Stato gli rimborsi la differenza
Ma se tanto lo Stato gliela deve rimborsare, perché non permettergli di pagare direttamente il 10 per cento al momento dello sdoganamento?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/12/2010 11:16 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
09/12/2010

CONFAPI TRASPORTI ... a Hong Kong

Confapi Trasporti ha partecipato all'EXPO delle SME (small and medium enterprises) di Hong Kong.

La partecipazione è avvenuta grazie alla organizzazione di sviluppo Cina che ha messo a disposizione di Confapi uno stand all'interno dell'Expo

La delegazione di Confapi Trasporti era composta, tra gli altri, da:
Riccardo Fuochi (Presidente Confapi Trasporti)
Alessandro Castigliego (Sotrade)
Federico Fuochi (Logwin)
Mario Chiddemi (Omlog)

Durante gli incontri sono state illustrate le opportunità di business con le PMI (piccole e medie imprese) italiane ed in particolare con quelle del trasporto e della logistica.

In Cina non ci sono solo i "colossi", le "multinazionali" e le aziende malate di "gigantismo", ma anche da loro esistono le realtà delle piccole e medie imprese che contribuiscono, e non poco, a far crescere l'economia.

E, giustamente, quelle aziende sono alla ricerca di partners capaci, come loro, di offrire quei servizi personalizzati ed altamente qualificati che, evitando la massificazione, puntano sulla qualità e sull'eccellenza.

Considerato che Confapi rappresenta 120.000 aziende italiane, sicuramente i cinesi sapranno trovare quanto di più adatto a soddisfare le loro richieste, offrendo opportunità e vantaggi per tanti che, come noi, sono sempre pronti a raccogliere le sfide.

Nella foto : Cinesi che apprezzano il buon vino di un produttore Italiano, insieme con Riccardo Fuochi, Stefano de Paoli (Presidente di Sviluppo Cina) e Federico Fuochi
postato da: PaoloFederici alle ore 09/12/2010 18:22 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
02/12/2010

Le Fiandre: piattaforma d'eccellenza per la distribuzione nel Nord Europa e overseas

ho partecipato, come rappresentante di Spedapi (l'associazione che, all'interno di Confapi, raggruppa i piccoli e medi operatori della logistica e del trasporto) ad un convegno organizzato dal consolato del Belgio.
Sono stato invitato a casa del Console. Già questo "inizio" vuole dimostrare la disponibilità della massima Autorità Belga in Italia ad incontrare gli operatori.
Non una fredda sala riunioni di qualche hotel, ma l'accoglienza di una casa privata.
Questo perché per loro è "normale" intrattenere rapporti familiari anche per parlare di affari.
Da loro, ci hanno spiegato, è normale incontrare le autorità fiscali e doganali e parlare di progetti, di sviluppo, di risoluzione dei problemi.
Da loro, gli "operatori" che intendono aprire delle attività (nel contesto, si parlava di logistica) sono accolti a braccia aperte e possono addirittura "trattare", con un apposito ufficio, il "ruling", cioè lo sconto sulla fiscalità.
Mi spiego: la tassazione sul reddito aziendale, in Belgio è del 33,99 per cento.
Se io intendo aprire un'attività in Belgio, posso andare a proporre il mio progetto e discutere di uno sconto sulla tassazione (diciamo il 10 per cento? Significa che anziché il 33,99 pagherò il 30 pct!).
Sconto che sarà valido per 5 anni e poi potrà anche essere rinegoziato.
In più esistono tutta una serie di detrazioni fiscali particolari, per cui, alla fine, la riduzione sarà molto ma molto più alta.
Ci hanno parlato di esenzione d'imposta sui dividendi, di possibilità di riportare le perdite fiscali negli anni senza limitazione, di inesistenza di normative come la "black list" (eh sì, quella ce l'abbiamo solo noi).
Insomma le opportunità per fare investimenti in un contesto di fiscalità agevolata sono davvero tante.
Nella zone delle Fiandre (grande come la Lombardia) una persona su tre è impegnata nella logistica.
Il porto di Anversa è il secondo porto europeo. La grande differenza tra logistica italiana e logistica belga è in una parola: la nostra è nazionale, la loro è internazionale!
Hanno poi una particolare attenzione per la "formazione", mentre qui da noi non esistono scuole di trasporto (a parte davvero pochissime eccezioni).
Ma più che entusiasmarmi per le potenzialità che offrono le Fiandre, mi mangiavo il fegato a pensare alla situazione italiana. Geograficamente siamo quasi messi meglio noi, ma burocraticamente è un inferno.
Eclatante l'intervento di un invitato, operatore della logistica che ha due centri, uno in Belgio e l'altro in Italia: "la dogana italiana è incapace" è stato il complimento più elegante.
E come non dargli ragione?
Soprattutto quando ha continuato: "qui in Italia l'ispettore della dogana ti considera un delinquente a priori. Sei tu che devi dimostrare di aver rispettato tutte le regole. In Belgio la dogana è pronta ad aiutare gli operatori della logistica, gli fa da supporto, li considera amici e li rispetta per il loro lavoro che va a vantaggio dell'intero Paese".
Sto pensando seriamente di emigrare.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/12/2010 17:49 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
01/12/2010

STABILE ORGANIZZAZIONE

giusto per riprendere il discorso sulla legge cosiddetta Black List, stasera ne ho scoperta una nuova.
Come forse saprete ogni qualvolta si ha una "relazione" d'affari con una società domiciliata in uno dei 73 Paesi del mondo considerati "black list", ogni pagamento (e/o incasso, quindi qualsiasi movimento economico) va comunicato all'Agenzia delle Entrate.
Questo vale anche se una società è domiciliata in Italia, ma si tratta di una STABILE

ORGANIZZAZIONE di una società estera.
Facciamo un esempio, così ci capiamo: la YANG MING è una società di navigazione che ha sede a Taiwan, quindi tutte le "relazioni" d'affari che noi intratteniamo con la Yang Ming vengono regolamentate dalla legge Black List. Ogni qualvolta io pago un "nolo" alla YANG MING, devo farne segnalazione all'Agenzia delle Entrate.
Poi c'è la YANG MING ITALIA che, magari, mi fattura altre operazioni di trasporto.
Se la YANG MING ITALIA è una "STABILE ORGANIZZAZIONE" di YANG MING TAIWAN, anche tutte le transazioni economiche che ho con YANG MING ITALIA devo segnalarle all'Agenzia delle Entrate.
E come faccio a determinare se YANG MING ITALIA sia una "STABILE ORGANIZZAZIONE" di YANG MING TAIWAN ... oppure no?
Basta andare a vedere chi siano i "soci" di YANG MING ITALIA.
Se il capitale sociale di YANG MING ITALIA è al 100 per cento di proprietà di YANG MING TAIWAN, allora si tratta di una "STABILE ORGANIZZAZIONE".
Se invece YANG MING ITALIA è una società che ha (dico a caso, tanto per fare un esempio) il 60 per cento di proprietà di YANG MING TAIWAN ed il 40 per cento di proprietà di un socio italiano, allora NON si tratta di "STABILE ORGANIZZAZIONE" e quindi non sono tenuto a fare le segnalazioni all'Agenzia delle Entrate.
Niente di più facile vero?
Paolo Federici
(continuo a darmi dei pizzicotti per cercare di svegliarmi da questo incubo, ma pare proprio che QUESTA sia la realtà!)
postato da: PaoloFederici alle ore 01/12/2010 23:32 | link | commenti (3)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*

DOGANA & INFORMATICA (come stanno le cose!?)

con l'avvento dell'informatica, le operazioni doganali di "uscita" dall'Italia vengono registrate sul web ed ognuno può controllare lo "stato" delle proprie esportazioni, con quello che si chiama MNR (Movement Reference Number)
Ecco il link al sito dove vengono aggiornate le "Notifiche di esportazione del M.R.N.":
click
La registrazione dovrebbe essere fatta (dai funzionari delle dogane) entro le 24 ore dall'uscita della merce dal confine italiano.
Al 2 novembre 2010 (data nella quale abbiamo fatto le verifiche del caso) i varchi doganali del porto di Genova riportavano questi aggiornamenti:
VTE: aggiornato al 21 maggio 2010(quindi un ritardo di 165 giorni ... cioè anziché 24 ore, ce ne sono volute 3.960)
REBORA: aggiornato al 7 maggio 2010 (quindi un ritardo di 180 giorni ... cioè anziché 24 ore, ce ne sono volute 4.320)
SECH: aggiornato al 30 maggio 2010 (quindi un ritardo di 158 giorni ... cioè anziché 24 ore, ce ne sono volute 3.792)
ALTRI: aggiornati al 6 maggio 2010 (quindi un ritardo di 181 giorni ... cioè anziché 24 ore, ce ne sono volute 4.344)
Insomma, qualcosa che dovrebbe funzionare in TEMPO REALE, o, al massimo, essere aggiornato entro 24/48 ore, al momento presenta un ritardo "medio" di 171 giorni (quindi, 24 settimane ... oppure "quasi" sei mesi).
Se questa è l'efficienza italiana della quale l'Agenzia delle Dogane si vanta, siamo a posto!
Ma, come ama dire il nostro Presidente del Consiglio, tutto va bene: sono solo i giornalisti che si divertono a gettare fango sull'Italia.
Paolo Federici

p.s.: poi uno si chiede come mai in Italia, in un anno, si facciano solo 13 milioni di operazioni doganali mentre in Olanda ne fanno 80 milioni! Ciò che per l'Olanda è un "attivo" (aumento dei posti di lavoro, sviluppo della logistica, maggior utilizzo dei servizi di trasbordo), per noi diventa un pesante "passivo" (qui si licenzia, la logistica abbandona il territorio, i trasbordi diminuiscono). Ma anziché migliorare i servizi, i nostri governanti pensano solo ad aumentare le tasse. Mala tempora currunt ...!
postato da: PaoloFederici alle ore 01/12/2010 11:36 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
24/11/2010

se io dico BLACK LIST, voi a cosa pensate?

Il Propeller Club è un'Associazione Culturale che promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime e dei trasporti internazionali e nazionali.
Una volta al mese ci si riunisce per discutere di un argomento "a tema".
Stasera il discorso riguardava la nuova legge denominata, appunto, BLACK LIST (DECRETO 30 marzo 2010 - Disposizioni per il contrasto alle frodi fiscali IVA internazionali e nazionali. (G.U. n. 88 16.4 2010) firmato dal ministro Tremonti, convertito in legge il 22 maggio 2010, con il numero 73).
Alcune cose sono state portate alla ribalta:
(1) si tratta di una legge "doppione": impone alle aziende di comunicare all'Agenzia delle Entrate informazioni che all'Agenzia delle Entrate hanno già. O che, comunque, l'Agenzia delle Entrate può reperire "motu proprio" ... facendo il suo dovere, cioè controllando, verificando, accertando. Certo, è più facile chiedere alle aziende di fare il "doppio lavoro". Ma, sicuramente, non può essere una soluzione valida.
(2) genera un costo enorme per le nostre aziende. Se pensate che, per ogni singola operazione con uno dei 73 Paesi al mondo considerati "black list", bisogna predisporre una specifica comunicazione da trasmettere all'Agenzia delle Entrate, potrete capire come chi lavora con l'Estero ha mediamente UNA operazione su DUE che riguarda un Paese tra quelli "black list"
(3) il mondo dei "trasporti" ha a che fare con i più grandi PORTI ed i più grandi AEROPORTI del mondo. Visto che alcuni tra i più grandi porti ed aeroporti al mondo (TAIWAN, DUBAI, SINGAPORE ed HONG KONG) sono dislocati in Paesi "black list" ... già potete avere un'idea dell'enormità delle operazioni che vengono quotidianamente intrattenute proprio con quei Paesi
(4) questa legge "PENALIZZA ED OSTACOLA LA LOGISTICA ED IL TRASPORTO": poiché ogni operazione di trasporto è "corredata" da un documento doganale (bolla doganale, sia in EXPORT che in IMPORT) l'Agenzia delle Entrate ha già COPIA di tutte le pezze giustificative che vuole. Chiederle ancora è insulsamente inutile. Insomma ... serve solo a FARCI DEL MALE (come se la situazione di crisi non facesse già abbastanza)
(5) chi ha fatto questa legge dimostra di NON sapere come funziona il mondo del trasporto, dimostra di NON fidarsi degli uomini dell'Agenzia delle Entrate (visto che NON li ritiene in grado di fare i controlli, le verifiche e gli accertamenti), dimostra di NON avere a cuore il destino delle aziende Italiane (penalizzandole oltremisura e rendendole, di fatto, impossibilitate a competere con le aziende "estere")
(6) la massa di "documenti" che viene richiesta è destinata ad accumularsi negli uffici dell'Agenzia delle Entrate senza che nessuno abbia mai né il tempo (né la voglia) di controllarli. Quindi oltre che dannosa (per l'economia delle aziende) è anche totalmente inutile.
A questo punto, cosa possiamo fare?
(A) chiedere che una tale legge venga ABROGATA. Ma secondo voi, un Ministro potrà mai ammettere di aver fatto una legge "dannosa"?

(B) sperare che l'EUROPA intervenga (visto che questa legge ce l'abbiamo SOLO noi). Ma trattandosi di una questione "fiscale", ogni Stato è sovrano, quindi scordiamoci l'aiuto di Bruxelles
(C) confidare in Confapi e nella Confindustria che, essendo organizzazioni certamente importanti e potenti, potranno - meglio di noi - spiegare al Ministro la gravità della situazione e "pregarlo" se non di aiutare l'economia almeno di non "metterle i bastoni fra le ruote".
Insomma, l'unica è pregare Santa Emma e San Paolo perché ci pensino loro.
"Cara Marcegaglia e caro Galassi, siamo nelle vostre mani. Amen"
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 24/11/2010 23:40 | link | commenti (4)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*

TRASPORTO & SPEDIZIONE

con la nuova legge sull'autotrasporto (quella dei primi di agosto di quest'anno), e con le nuove regole per la compilazione della Scheda di Trasporto, e con le disposizioni relative al "contratto di trasporto" ... la confusione sta montando.

Intanto perché in molti fanno confusione tra contratto di TRASPORTO e contratto di SPEDIZIONE.

La differenza tra il contratto di trasporto e quello di spedizione è che in quello di trasporto il vettore si obbliga ad eseguire il trasporto con i propri mezzi (o anche a mezzo di altri vettori) e assume in proprio i rischi dell'esecuzione; in quello di spedizione lo spedizioniere si obbliga a concludere con altri soggetti, in nome proprio ma per conto di altri, il contratto di trasporto. (Wikipedia)

E poi perché moltissimi non sanno che in Italia per "contratto di TRASPORTO" si intende solo quello per un trasporto TERRESTRE, NAZIONALE e STIPULATO con un AUTOTRASPORTATORE iscritto all'albo.

Quindi, già le complicanze sono di due tipi:
- differenza tra CONTRATTO DI TRASPORTO e CONTRATTO DI SPEDIZIONE
- differenza tra CONTRATTO DI TRASPORTO "NAZIONALE & TERRESTRE" e CONTRATTO DI TRASPORTO "INTERNAZIONALE, riguardante sia TERRESTRE che MARITTIMO che FERROVIARIO che AEREO"

Secondo la legge italiana il CONTRATTO DI TRASPORTO "INTERNAZIONALE, riguardante sia TERRESTRE che MARITTIMO che FERROVIARIO che AEREO" ... semplicemente non esiste.

Poiché l'unico CONTRATTO DI TRASPORTO riconosciuto in Italia è quello stipulato con un AUTOTRASPORTATORE iscritto all'albo, in teoria anche i CONTRATTI DI TRASPORTO di tipo "INTERNAZIONALE, riguardante sia TERRESTRE che MARITTIMO che FERROVIARIO che AEREO" dovrebbero essere sottoscritti con un AUTOTRASPORTATORE iscritto all'albo.

Quindi?

Ah, non lo so: ditemelo voi, cosa bisogna fare!

Se io (SPEDIZIONIERE INTERNAZIONALE che agisco come "vettore") sottoscrivo con un esportatore un CONTRATTO DI TRASPORTO (ad esempio, per trasportare merce da Milano a

New York ...) senza essere iscritto all'albo degli autotrasportatori, quale REATO commetto?

Se l'esportatore, nell'affidarmi il trasporto da Milano a New York vuole emettere (in ottemperanza alla legge italiana, sempre quella dell'agosto di quest'anno) la Scheda di Trasporto, in quanto lui è e rimane il COMMITTENTE, come faccio a spiegargli che ... il COMMITTENTE sono io (perché io affiderò il trasporto per la tratta nazionale ad un autotrasportatore).

Non è che forse (ma forse!) la legge è zoppa? Che il legislatore si sia dimenticato di MARE-AEREO-FERROVIA ed anche di TRASPORTI dall'Italia all'estero e viceversa, per dedicarsi sempre e solo all'unico trasporto che conoscono, quello con i camion sul territorio nazionale?

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 24/11/2010 11:57 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
19/11/2010

Cocaina sequestrata in Italia non è stato caricata a Santos, in Brasile

il contenitore con la cocaina sequestrata in Italia è stato imbarcato a **Santa Catarina** e non nel porto di Santos (SP)

L'IRS e la polizia federale del Brasile hanno dichiarato che il contenitore con una tonnellata di cocaina sequestrata nel porto di Gioia Tauro nel sud Italia, è stato imbarcato nel porto di Navegantes, Santa Catarina, e non al porto di Santos come la polizia italiana ha annunciato domenica scorsa.

Il percorso della nave MSC Gemma dal Brasile verso l'Italia è stato il seguente:

La nave era salpata dal porto di Santos (SP) il 13 ottobre, poi ha fatto scalo a Buenos Aires (Argentina) e Rio Grande (RS) prima di giungere a Navegantes (SC), dove è ripartita ed ha navigato per San Francisco do Sul (SC), Itaguaí (RJ) e Suape (PE), ed ha poi fatto rotta verso l'Europa.

Dopo gli scali nei porti spagnoli di Las Palmas e di Valencia, è arrivata a Gioia Tauro, dove la droga è stata scoperta e sequestrata.

Il documento di avvenuto imbarco da parte delle autorità brasiliane porta la data del 22 ottobre.

La polizia federale (PF), ha detto che è in costante contatto con la polizia italiana per i dettagli del sequestro. La PF ha anche detto che ha lavorato costantemente per arginare il traffico di stupefacenti e che quest'anno ha sequestrato oltre quattro tonnellate di cocaina destinati al mercato europeo.

I sequestri sono avvenuti come segue: 1.700 chili nel porto di Santos (SP), 500 chili al Porto di Rio Grande (RS), 200 chili al Porto di Vitória (ES), 200 chili al Porto di Rio de Janeiro (RJ) e 1.500 chili all'aeroporto internazionale di Guarulhos (SP).

Paolo Federici

(fonte: http://roderrock.blogspot.com/)

postato da: PaoloFederici alle ore 19/11/2010 14:08 | link | commenti
categorie: *giornalismo*, *trasporti*
16/11/2010

dolo & colpa grave

quando, tanti anni fa, diedi l'esame di diritto privato, la domanda "clou" era stata quella sulle differenze tra dolo e colpa grave.
Perché le differenze ci sono eccome, e sono sostanziali.
Ed io ne conoscevo, in dettaglio, le differenti caratteristiche.
Però il tempo passa e la storia cambia: oggi, assistendo ad un convegno su assicurazioni e trasporti, vengo a sapere che in caso di danni alle merci sono sempre più i casi in cui la colpa grave viene equiparata al dolo.
Chiaramente se c'è dolo (quindi se un danno lo causo volutamente o se una merce la rubo proprio io) l'assicurazione non mi rimborserà il danno.
Nel mondo dei trasporti ci sono i casi di colpa grave: lasciare il camion incustodito, permettendo così ai ladri di avere vita facile, è considerato "colpa grave", quindi l'assicurazione non rimborsa (non rimborsa il proprietario del camion che invece dovrà, pagando di tasca sua, rimborsare il proprietario della merce).
Potremmo discutere per ore se davvero essere derubati debba considerarsi una colpa (ormai stiamo stravolgendo la realtà: la colpa non è del ladro, ma la colpa "grave" è della vittima del furto!), ma ormai questo è l'andazzo.
Solo che spesso diventa colpa grave l'essere derubato anche se il camion è dotato di antifurto, magari satellitare. Anche se è parcheggiato in un'apposita piazzola custodita ...! Se in quella stessa "piazzola" sono già avvenuti dei furti, il giudice riterrà essere colpa grave l'aver parcheggiato proprio lì.
E chi sorride sotto i baffi sono le compagnie assicurative che, dopo aver incassato i premi, non sono tenute a rimborsare i danni, perché (ormai l'avete capito) la colpa grave è equiparata al dolo.
Ma il bello viene quando una partita di merce viene smarrita.
L'assicurazione ti assicura contro lo smarrimento ... ma poi, nei fatti, se la merce si smarrisce e tu NON PUOI DIMOSTRARE dove si sia smarrita, ecco intervenire la "colpa grave" ed il defilarsi del rimborso.
Ma - dico io - se una merce si smarrisce, è implicito che io non sappia dove si sia smarrita. Se lo sapessi andrei laddove è avvenuto lo smarrimento e recuperei la merce, o no?
Quindi da una parte pago (un premio assicurativo) per tutelarmi nel caso di smarrimento della merce.
Dall'altra devo sapere che non otterrò mai e poi mai alcun risarcimento perché smarrire la merce è una colpa grave, quindi divento io colpevole di "dolo".
E da cornuto finisco anche mazziato.
Vale davvero la pena continuare a pagare le Compagnie Assicurative per assicurare qualcosa che non ci sarà mai rimborsato?
Io sono un po' stufo di essere preso in giro.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 16/11/2010 17:52 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *giustizia*, *avvocati*, *trasporti*
15/11/2010

come ti frego, alla grande!

800 milioni di euro: questa la somma delle multe comminate dall'Antitrust alle maggiori compagnie aeree per essersi "accordate" sulle tariffe a danno della clientela.
Le cifre (in euro) in dettaglio sono queste:

Air Canada - 21 037 500
Air France - 182 920 000
KLM - 127 160 000
Martinair - 29 500 000
British Airways - 104 040 000
Cargolux - 79 900 000
Cathay Pacific Airways - 57 120 000
Japan Airlines - 35 700 000
LAN Chile - 8 220 000
Qantas - 8 880 000
SAS - 70 167 500
Singapore Airlines - 74 800 000
Lufthansa - 0
Swiss International Air Lines - 0

Notato niente?
I più "furbi" sono stati i tedeschi e gli svizzeri, che hanno pagato ... zero!
E come hanno fatto?
Elementare, Watson: hanno "denunciato" per primi l'esistenza di un tale accordo, che li vedeva complici.
Ma si sono pentiti, in tempo: secondo le norme dell'antitrust chi denuncia l'esistenza di irregolarità, seppur coinvolto, viene "assolto".
Così basta accordarsi, guadagnare "alla grande" e poi essere i primi a denunciare l'accordo: tutti gli altri pagheranno ... anche per i più furbi.
Ed in questo svizzeri e tedeschi ci battono alla grande.
Paolo Federici

la fonte della notizia è consultabile qui:
http://www.airtransportnews.aero/article.pl?mcateg=&id=26526
postato da: PaoloFederici alle ore 15/11/2010 16:01 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
12/11/2010

Alleati, non nemici ...!

leggendo gli ultimi interventi sulla stampa a favore degli autotrasportatori (da Paolo Uggè, presidente di Conftrasporto, a Mario Besi, Direttore di Uomini e Trasporti) ciò che traspare è una accusa anche esplicita: le "colpe" della crisi dell'autotrasporto sarebbero dovute soprattutto all'esistenza degli intermediari (definiti talvolta "bagarini") che comprano e rivendono i servizi, guadagnando sulla pelle degli altri.
Poiché gli "intermediari" (incriminati) sono soprattutto gli spedizionieri, vorrei spiegare, una volta per tutte, come gli spedizionieri italiani non siano nè i nemici dell'autotrasporto nè gli sfruttatori di una categoria già fin troppo vessata, ma i veri (e forse unici) alleati che possono aiutare gli autotrasportatori a superare la situazione di crisi.

(1) gli spedizionieri italiani gestiscono "spedizioni" internazionali, quindi merci che per una piccola tratta si spostano in Italia mentre per una molto più grossa "tratta" si spostano al di fuori dall'Italia.

Parlo di trasporti di merce destinata negli Stati Uniti, spedita per via mare o per via aerea ... di merce importata dalla Cina, spedita per via mare o per via aerea ... di merce scambiata con altri paesi Europei, spedita anche per via ferrovia.
Nella "tratta" interna Italia, gli spedizionieri si affidano agli autotrasportatori.
Poiché per arrivare a gestire trasporti su base internazionale, lo spedizioniere ha bisogno di strutture, conoscenze, capacità, esperienze ... non da poco, e deve "lottare" in un mercato altamente concorrenziale, gli si dovrebbe dare atto dello sforzo fatto per "portare a casa" del lavoro. Lavoro che poi viene, per la "piccola" tratta interna Italia, sub-appaltato al mondo dell'autotrasporto.
Se gli spedizionieri italiani "smettessero" di esistere, gli autotrasportatori perderebbero automaticamente il supporto che invece, oggi come oggi, ne hanno.
Quindi pregherei vivamente di smetterla di considerare gli spedizionieri come "bagarini" ma vederli come i "fratelli maggiori" che, andando in giro per il mondo ad acquisire traffici, fanno anche gli interessi degli autotrasportatori

(2) che la legge sull'autotrasporto preveda il pagamento a 30 giorni non può che farci piacere. Anche perché c'è un'analoga legge europea (del 2000!) che prevede tali "norme" per tutti! Il problema dunque NON è il non voler pagare l'autotrasporto a 30 giorni. La richiesta è di estendere questa norma Europea a tutta la filiera del trasporto, quindi anche agli spedizionieri, quindi anche alle tratte estere, quindi anche al mondo della produzione. Insomma fare una legge (giusta!) solo per pochi non mi sembra una soluzione equa ad un problema che riguarda tutti.
Gli spedizionieri quindi mai e poi chiederanno la cancellazione della legge che pervede il pagamento a 30 giorni. Chiedono, anzi, l'estensione a TUTTI di una tale norma!
E qui risulta ancora più chiaro il titolo dato a questo articolo: gli spedizionieri sono "alleati" del mondo dell'autotrasporto in questa battaglia. Solo che non mi sembra giusto che una tale norma debba essere valida SOLO per un singolo settore del mondo del TRASPORTO (che, a mio parere, va invece visto in una visuale più ampia, includendovi il mondo della SPEDIZIONE e quello della LOGISTICA)

(3) che il mondo dell'autotrasporto sia debole nei confronti della committenza è un dato di fatto. Così come è un dato di fatto che sia forte nei confronti del Governo (più e più volte il sottosegretario Giachino ha ribadito che, con la nuova legge sull'autotrasporto, si è garantita la pace sociale fino a tutto il 2011). Però adesso è in subbuglio il mondo della "committenza" (in primis "Confindustria") che non ci sta a subire imposizioni "tariffarie" per legge. Come non dargli ragione? Le "tariffe" fissate per legge fanno parte delle regole in vigore nei paesi comunisti. Se l'Italia, come sostiene il nostro capo del governo, NON è un paese comunista, non si possono nemmeno fissare tariffe di alcun genere. Tutti (spedizionieri, logistici, ma anche produttori, distributori ...) vorrebbero poter basare la loro attività su "tariffe fisse" garantite a copertura dei costi, ma la realtà non è questa. Tutti gli altri (spedizionieri, logistici, ma anche produttori, distributori ...) debbono fare i conti con la concorrenza. Vedere che il Governo fa figli e figliastri non è accettabile in un Paese moderno. Sapere che per ottenere il riconoscimento di certi diritti (come quelli concessi agli autotrasportatori) che penalizzano tutti gli altri (spedizionieri, logistici, ma anche produttori, distributori ...) basta "ricattare" il Governo, non è un bell'esempio per il Paese. Ma, come ho già detto, se gli autotrasportatori non sono capaci di dire "no" alle proposte indecenti dei loro clienti, non possono "ricattare" il Governo per farsi valere! Se (come mi ha scritto un autotrasportatore) la multinazionale vuole pagargli un prezzo "indecente", lui ha tre possibilità
(A) accettarlo ... decidendo così di lavorare solo per perdere dei soldi
(B) NON accettarlo, ed andare a cercare ALTRO lavoro (come faccio io, giornalmente, con la mia bella ventiquattrore, andando a bussare a destra ed a manca)
(C) chiedere a "papi" che gli dia una mano per risolvere il problema tramite un'imposizione delle tariffe per legge.
Aver deciso di percorrere la "terza" via non fa onore agli autotrasportatori

(4) e veniamo alla questione delle responsabilità: continuare a dire che se un autotrasportatore prende una multa o causa un incidente, la colpa deve essere addossata al "committente" è semplicemente assurdo. Ognuno dovrebbe assumersi le proprie responsabilità! Dire "vado a rubare perché ... così fanno tutti" non giustifica i ladri. Allo stesso modo sostenere che "devo guidare 12 ore al giorno a fare le corse ... perché così mi viene imposto" non dovrebbe giustificare le colpe degli autotrasportatori. Altrimenti arriveremo anche a giustificare chi dice "lavoro per la mafia perché non trovo altro da fare".
Così come TUTTI dovrebbero dire "no, alla mafia", così come TUTTI dovrebbero dire "no, ai furti", così TUTTI gli autotrasportatori dovrebbero dire "NO" a chi gli impone tariffe troppo basse o condizioni di lavoro inique. Smettendola di aspettare l'aiuto dalla politica; aiuto sempre e solo ottenuto ricattando l'intero Paese.
Noi (spedizionieri, logistici, produttori ... seri) siamo pronti a dare una mano. Chissà che questa rivoluzione copernicana del modo di pensare e di operare degli autotrasportatori non fermerebbe anche l'avanzata delle multinazionali che stanno massacrando impunemente il mercato. Quelli sì che sono il "nemico" comune, contro il quale indirizzare i nostri sforzi congiunti. Perché noi (spedizionietri e autotrasportatori) siamo sulla stessa barca e dobbiamo semplicemente decidere se condurre una battaglia "insieme", da alleati ... o andare avanti con questa "guerra tra poveri" che, alla fine, vedrà solo un terzo che gode (tra i due litiganti): le multinazionali del trasporto!

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/11/2010 11:39 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
10/11/2010

altra carne al fuoco ...! Bruceremo tutto?

sappiamo tutti come uno dei problemi dell'Italia sia il fatto di avere troppe leggi.
Una delle idee vincenti di questo Governo è stata quella di creare il Ministero della Semplificazione.
Ministero rimasto tale sulla carta, visto che nei fatti assistiamo ad una crescita delle complicazioni!
A costo di ripetermi, ecco solo alcune delle complicanze messe in atto da questo Governo:
la scheda di trasporto
l'estenzione degli obbligi INTRASTAT anche alle società di servizio
le nuove norme BLACK LIST relative ai rapporti con 73 Paesi esteri
le nuove normative per l'emissione degli EUR 1
la legge sull'autotrasporto ed i suoi incomprensibili "minimi garantiti"
E potrei continuare, ma non voglio tediarvi.
Veniamo alle questioni doganali: onde snellire le operazioni di esportazione, l'agenzia delle dogane (allineandosi a quanto viene fatto anche in tutti gli altri paesi europei) ha attivato la registrazione, sul web, delle operazioni di convalida dell'uscita delle merci dal territorio italiano.
Inserendo il numero di MNR (identificativo di ogni singola operazione doganale) il sito dell'agenzia delle dogane "dovrebbe" restituire i dati confermativi dell'uscita.
Purtroppo siamo in presenza di ritardi anche pesanti (a Genova stanno registrando, in questi giorni, le uscite di giugno!).
Questo comporta non pochi problemi per gli esportatori (che NON possono dimostrare l'avvenuta esportazione e quindi si trovano, per assurdo, a dover subire contestazioni per "irregolarità" delle operazioni ... dalla stessa Agenzie delle Dogane!).
A questo punto, anziché cercare di risolvere i problemi esistenti e "regolarizzare" le procedure, dal prossimo primo gennaio entreranno in vigore ulteriori nuove normative che prevedono adempimenti particolari in ordine alla presentazione della "Dichiarazione sommaria di entrata" e della

"Dichiarazione sommaria di uscita" per consentire lo svolgimento di adeguati controlli ai fini della sicurezza attraverso l'analisi dei rischi condotta dalle Amministrazioni Doganali comunitarie.
Lo scopo è senz'altro nobile, ma mettere altra carne al fuoco, quando ci sono problemi ancora irrisolti relativamente ad altra "carne" che non è ancora cotta a puntino, potrà solo far bruciare tutto.
Intanto si continuano a fare convegni e congressi per "spiegare" le leggi (ho già partecipato a due convegni che "cercavano" di spiegare la nuova legge sull'autotrasporto, e non ci ho capito niente!
Tempo fa avevo partecipato ad un convegno sulle nuove regole intrastat: peggio che andar di notte!
In un altro convegno hanno cercato di spiegarmi le nuove procedure per l'emissione degli EUR 1: sono uscito più confuso di quando ero entrato).
A breve parteciperò ad un convegno che "cercherà" di spiegare le nuove norme cosiddette "black list" (relative ai rapporti con 73 Paesi al mondo).
Ogni volta esco più demoralizzato che mai, un po' perché le complicanze legislative sono tali da rendere davvero difficile attenersi a norme che, spesso, nemmeno il legislatore sa spiegare ... ed un po' perché mi rendo conto sempre più che devo passare il tempo a "studiare" le carte, anziché occuparmi di trasporti e spedizioni.
Comunque per questo venerdì, a Malpensa, è previsto un "seminario" (beh, almeno questa volta non è nè un convegno, nè un congresso! Siamo passati al "seminario": forse perché, per capirci qualcosa, ci vuole un intervento divino?) al quale interverranno importanti funzionari dell'Agenzia delle Dogane che illustreranno quali saranno i nuovi adempimenti da porre in essere, chi deve presentare dette dichiarazioni ed altro ancora.
Vi saprò dire ...
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 10/11/2010 11:03 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *incontri*, *denuncia*, *trasporti*, *economia*
04/11/2010

eccomi, intervistato dal Messaggero Marittimo!

postato da: PaoloFederici alle ore 04/11/2010 23:31 | link | commenti
categorie: *spettacolo*, *incontri*, *trasporti*

Non correre, pensa a me!

secondo la nuova legge sull'autotrasporto, entrata in vigore all'inizio di agosto di quest'anno se "TU" affidi merce ad una società di autotrasporto (per farla portare, ad esempio da Milano a Napoli) e quel camion viene fermato e multato (magari per eccesso di velocità, o perché l'autista è risultato positivo al test del palloncino, o anche perché ha posteggiato in sosta vietata), "TU" diventi corresponsabile e puoi essere chiamato a pagare la MULTA.
Non è assurdo: è legge!
Però "TU" puoi contestare la multa se dimostri di aver dato precise istruzioni all'autista (istruzioni, ovviamente, scritte e controfirmate!) perché NON superasse i limiti dei velocità, perché NON abusasse con l'alcool, perché NON sostasse in divieto di sosta.
Dirgli semplicemente di "rispettare il codice della strada" pare non essere sufficiente.
Le istruzioni devono essere chiare, dettagliate e relative allo specifico caso in contestazione.
Quindi per prima cosa dovete dotarvi di una "sfera di cristallo", così da prevedere quale tipo di infrazione commetterà quel particolare autista, poi mettere nero su bianco precise istruzioni affinché quell'autista NON commetta quella particolare infrazione. Così sarete al sicuro e NON pagherete la multa.
Lo so, state pensando che io stia vaneggiando e che, preso da chissà quale voglia strana, abbia deciso di scrivere un articolo insulso e fantasmagorico.

Bene, aspettate che vi arrivi la multa: poi ne riparliamo!
Almeno, potrò togliermi la soddisfazione di affermare:"eh, io ve l'avevo detto!"
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/11/2010 09:39 | link | commenti (3)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*
02/11/2010

novità doganali ... in vigore dal prossimo primo gennaio 2011

l'Agenzia delle dogane (abbiamo già scritto a proposito) si informatizza e, grazie alle nuove tecnologie, tutto sarà reso più semplice.
Dal sito web dell'agenzia delle dogane risulta la seguente nota:
A decorrere dal 1° gennaio 2011, ai sensi del Reg. (CE) n. 273/2009, gli operatori economici hanno l'obbligo di presentare la dichiarazione sommaria di uscita (EXS) nei termini e nelle modalità previste dai Reg. (CE) n. 1875/2006 e n. 312/2009. Tale dichiarazione, da presentare all'ufficio doganale di uscita, è richiesta nel caso in cui le merci destinate ad uscire dal territorio doganale della Comunità non formino oggetto di una dichiarazione doganale di esportazione.
La dichiarazione sommaria di uscita deve essere presentata telematicamente utilizzando il Servizio Telematico Doganale dell'Agenzia delle Dogane, le cui modalità di adesione ed accesso sono illustrate nella sezione "Servizio telematico Doganale - E.D.I." del sito internet dell'Agenzia.
Dopo aver ottenuto l'accesso al suddetto servizio, gli operatori economici possono inviare la dichiarazione in parola utilizzando la struttura dati definita nei relativi tracciati record, disponibili nella sezione e-customs.it - AES - EXit Summary Declaration (EXS) del sito Internet dell'Agenzia delle Dogane. In particolare, per la trasmissione della dichiarazione sommaria d'uscita, devono essere utilizzati i tracciati "EXS" ed "EXS1", mentre per l'eventuale rettifica, i tracciati "REXS" e "REXS1".
Si rende noto, inoltre, che a breve sarà pubblicata anche la versione in lingua inglese dei succitati tracciati.
Si fa presente, infine, che gli utenti telematici potranno effettuare i test in ambiente di prova a partire dal 15 settembre 2010.
Eventuali osservazioni sui tracciati devono essere inviate all'indirizzo dogane.ecustoms@agenziadogane.it, riportando nell'oggetto l'indicazione "Tracciati EXS".
Dunque, cominciamo con il primo punto "certo": al 1° Gennaio entrerà sicuramente in funzione la EXS, mentre l'ENS (ENtry Summary declaration) dovrebbe entrare in funzione qualora tutti i paesi membri dell'U.E. facciano altrettanto.
Considerato che a tutt'oggi alcuni uffici doganali italiani NON riescono ancora ad essere aggiornati per quanto riguarda l'MRN (Movement Reference Number) comincio ad avere dei dubbi sulla fattibilità di attivare le (nuove) procedure EXS e ENS.
Anche perché i ritardi con l'MNR vengono imputati alla carenza di personale e non mi pare che ci siano programmi per incrementare gli organici.
Quindi, sono/siamo dell'avviso che difficilmente ci saranno le condizioni per partire a quella data.
Un eventuale e probabile rinvio, ci dovrebbe però permetterci di approfondire diversi aspetti delle procedure che al momento risultano ancora poco chiare:
- Il soggetto preposto all'invio dell'ENS, dovrebbe essere il vettore o chi da lui delegato; e il soggetto che introduce la merce chi è???
- Quali sono i dati effettivamente necessari e quali quelli trascurabili ?? Non tutti i dati potranno essere forniti (vedi in caso di L/C)
- Come mai l'IBAR non ha partecipato al convegno ?? Ci si auspica che abbiano dialogato con la Dogana.
- E poi la preoccupazione maggiore: ma la Dogana che oggi (come ho appena detto, ma vale la pena ripeterlo!) è in carenza di personale tanto da penalizzare le tempistiche delle attuali procedure, sarà

in condizioni di farsi carico anche di questa nuova incombenza???
- E ancora di più, quanto costerà in termini economici alle aziende tutto ciò???
Noi, al solito, brancoliamo nel buio. Ma se dal primo gennaio non ci atterremo a quanto prevede la legge, pagheremo multe salate.
Ad maiora!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/11/2010 13:54 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
30/10/2010

il Presidente di Confetra incontra i membri del Propeller club port of Milan

il 25 ottobre, per la conviviale dei soci organizzata dal Propeller Club di Milano, un ospite d'eccezione: il Presidente di Confetra, Fausto Forti.
Confetra è l'associazione "madre" di tutte le associazioni che riguardano il mondo del trasporto: il suo compito è quello di fare da tramite tra il mondo del lavoro e quello della politica per trovare, insieme, le soluzioni ai problemi che, ogni giorno, le aziende italiane (di trasporti, spedizioni e logistica) si trovano a dover affrontare.
"Sembra proprio - ha affermato Forti - che ci siano elementi significativi a comprova dell'uscita dalla crisi degli ultimi due anni, almeno per quanto riguarda i Traffici Internazionali. Seppure non si ritorni ancora ai valori del 2008, il segnale di ripresa c'è ed è forte."
Ma, come al solito, ad una notizia positiva ne segue una negativa: "Sul mercato domestico, invece, - è sempre Forti a dirlo - è ancora tutto molto stagnante: l'offerta eccede la domanda ed il valore per spedizione è addirittura inferiore a quello dello scorso anno."
Se dunque, CINA ed INDIA sono sempre in continua crescita, la ripresa è sì in corso ma ancora differenziata e fragile.
Per chi, come noi, opera nel mondo del trasporto e della logistica, si rende necessario porre molta attenzione ed essere estremamente flessibili perché le cose cambiano a velocità sempre maggiore e ciò che fa la differenza è il sapere reagire in tempi brevi.
Le priorità per CONFETRA (e quindi del Governo) sono il Tavolo per l'Autotrasporto ed il Contratto di Lavoro nei trasporti.
Forse (e questo non lo dice solo Forti, ma lo sentiamo dire da tantissimi addetti ai lavori) bisogna intervenire con la politica non perché faccia qualcosa di nuovo, ma perché cancelli leggi controverse (come quella che ha imposto le tariffe minime per i trasporti stradali) ed annulli o almeno riduca la eccessiva richiesta di documenti burocratici spesso inutili (come la scheda di trasporto!)
"Qualità e velocità - sono ancora parole di Forti - vengono però vanificati da troppe o troppo poche norme."
Vi è poi una carenza di infrastrutture ed eccessi di Interporti vuoti o sottoutilizzati.
Dove non posso essere d'accordo è quando Forti afferma che "velocità ed efficienza vengono a mancare soprattutto per le Aziende più piccole" quando invece, a mio modesto avviso, sono proprio le piccole e medie imprese (quelle, non dimentichiamolo, che mandano avanti il Paese ... secondo tutte le statistiche "note") capaci di cambiamenti di rotta veloci e decisi.
Forti ha terminato il suo intervento ribadendo che "vi è necessità di coordinare, creando piani per la Logistica ed individuando flussi di Traffico Internazionale in cui indicare l'Italia come destinazione finale." e su questo i membri del Propeller club di Milano sono assolutamente d'accordo tanto è vero che due giorni dopo, presidente e vice presidente del Propeller stesso (Riccardo Fuochi e Luca Castigliego) erano a Roma ad incontrare il sottosegretario ai trasporti Bartolomeo Giachinio per sottoporgli le proposte ed i suggerimenti per rendere il Piano della Logistica, in via di realizzazione,

efficiente al massimo.
Paolo Federici
(un grazie speciale a Claudia Spriano per l'aiuto nella redazione di questo articolo)
postato da: PaoloFederici alle ore 30/10/2010 02:43 | link | commenti
categorie: *incontri*, *trasporti*, *economia*
22/10/2010

riportiamo a casa il "controllo" della logistica!

si è tenuto a Milano un convegno dal titolo "INNOVAZIONE - MOTORE DEL CAMBIAMENTO"
Organizzato dalla FME (Federazione Nazionale dei Grossisti Distributori di Materiale Elettrico), ha visto la partecipazione di qualche centinaio di persone.
Erano presenti tutte le rappresentanze del mondo elettrico e tutte le Aziende produttrici nazionali ed internazionali ai massimi vertici; e poi Aziende di distribuzione, agenti di commercio, molte altre associazioni del settore.
E, naturalmente, c'eravamo anche noi: gli operatori del trasporto!
Il cambiamento che ha proposto Luca Castiglielo, presidente di Spedapi Milano, sta in tre punti:

(1) passare da EXWORKS a CIF ... e da CIF ad EXWORKS
Detto così sembra un piccolo gioco di parole, eppure si tratterebbe di un cambiamento epocale.
Gli operatori internazionali italiani (esportatori ed importatori) sono abituati (nella maggior parte) a disinteressarsi del trasporto.
Quindi vendono a condizioni EXWORKS (lasciando all'acquirente estero la scelta del "trasportatore") e comprano a condizioni CIF (lasciando al venditore estero la stessa scelta!).
Pensando, così facendo, di "liberarsi" da un problema.
Sbagliando due volte:
La prima, perché il problema c'è e rimane (e sono innumerevoli gli esempi. Se vendete EXWORKS ed avete una lettera di credito negoziabile contro presentazione di un certo documento di trasporto emesso dal vettore scelto da altri, se quel vettore TARDA a spedire la merce e vi consegna il documento in ritardo, magari nel frattempo la lettera di credito scade! Il documento di trasporto (la polizza di carico) è un contratto ed anche se vendete EXWORKS siete sempre contraenti vostro malgrado, quindi responsabili "a vostra insaputa" e vi prendete dei rischi che non sapete nemmeno di correre, salvo accorgersene quando è impossibile rimediare. Mettendo la vostra merce in mano ad un vettore "sconosciuto", o comunque NON di vostra fiducia, rischiate che i vostri documenti finiscano in mano ad un qualche vostro concorrente: magari domani sarà lui a produrre il vostro stesso prodotto e, conoscendo finanche i vostri prezzi, venderlo soffiandovi il cliente!)
La seconda, perché il trasporto genera comunque un beneficio economico per chi lo effettua: se "scegliete" voi un operatore italiano, il beneficio resta, per così dire, in famiglia: sarà un bene per l'economia italiana. Se la scelta la fanno altri (esteri) anche il beneficio economico finirà all'estero.
Affidarsi ad un operatore italiano è anch'esso un modo per difendere il MADE IN ITALY.

(2) pensare all'Italia come alla Singapore del Mediterraneo
Se un'isoletta grande poco più dell'Elba è riuscita a diventare il centro di smistamento delle merci per tutto l'Estremo Oriente (sto parlando di Singapore, ovviamente) cosa impedisce all'Italia di diventare il centro di smistamento delle merci per tutta l'Europa ed anche per tutta l'area Nord Africana del Mediterraneo? Possibile che le merci continuino ad andare a Rotterdam per poi essere distribuite verso Sud ... quando le navi "passano" prima davanti all'Italia e quindi quelle stesse merci potrebbero essere distribuite verso Nord?

(3) sempre partendo dal presupposto che collaborare è meglio che competere, perché tante aziende

continuano a gestire la logistica internamente quando potrebbero "darla fuori", utilizzando l'out-sourcing!? Così come ci si affida, per lo più, ad un legale esterno, ad un commercialista esterno, ad un notaio esterno ... anche per i trasporti e la logistica è necessario cominciare a pensare ad "esternalizzare" certe operazioni affidandosi ad esperti del settore. L'esempio sotto gli occhi di tutti è dato dallo sviluppo dell'attività del consolidatore: anziché doversi preoccupare, in dieci, di spedire ognuno 1.000 chili di merce a New York, basta affidarsi ad un unico consolidatore che, raggruppando le dieci spedizioni in un unico container, farà non solo risparmiare le singole 10 aziende, ma creerà anche nuovi posti di lavoro!

Insomma, noi (piccoli e medi operatori del trasporto) siamo pronti per "riportare" in Italia il controllo e la gestione della logistica (cosa che non interessa alle multinazionali, mi pare ovvio!). Ma per riuscire in questa svolta epocale serve solo una cosa: il cambio di mentalità delle aziende italiane che vendono o comprano dall'estero.
Aiutateci ad aiutarvi, dunque
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 22/10/2010 16:05 | link | commenti
categorie: *incontri*, *trasporti*, *economia*
21/10/2010

il sottosegretario ai trasporti, Bartolomeo Giachino, mi ha scritto:

UNA DATA IMPORTANTE PER LA LOGISTICA E LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Sin qui l'anno sembrerebbe buono.
Prima l'accordo con l'autotrasporto che non solo ha evitato il blocco dei tir ma ha ottenuto dall'autotrasporto la firma per la pace sociale sino al 31.12.2011.
A fine luglio siamo riusciti a fare approvare il nuovo Codice della strada con norme importanti sulla sicurezza stradale anche per il trasporto merci , ai primi di agosto la Legge 127 che da risposte importanti sui tempi di attesa al carico e allo scarico, sulla gestione dei pancali, sugli accordi di settore.
Ieri poi il voto pressoché unanime del Parlamento sull'importanza strategica per il futuro del Paese della Torino-Lione come parte del Corridoio 5 che collegherà Lisbona a Kiev.
Sono felice di aver dato il mio apporto perché tutte le forze politiche votassero le 5 mozioni a favore della TAV-Torino-Lione.
Mi permetto allegare l'intervento in aula e i pareri che ho espresso a nome del Governo.
E' una bella soddisfazione dopo anni di dibattiti, convegni, comunicati a favore dell'infrastruttura che darà un grande impulso alla ripresa economica del Paese aver potuto rappresentare in Parlamento un Governo che crede molto nei trasporti e nella logistica.
Vi ringrazio molto della attenzione,
Mino Giachino

INTERVENTO AULA CAMERA DEL 18 OTTOBRE – MOZIONI TORINO-LIONE

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.
(Intervento del Governo)
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.
BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e in trasporti.

Signor Presidente, onorevoli deputati, come uomo dei trasporti e della logistica, sono onorato di rappresentare in questa discussione in un'Aula parlamentare il Governo. L'augurio è che tutto il Parlamento converga sul ruolo strategico delle infrastrutture e dei trasporti a favore dello sviluppo del Paese.
La Torino-Lione è una delle opere strategiche più importanti nel piano delle reti TEN, che collegheranno tra di loro tutti i Paesi d'Europa e l'Europa ai Paesi dell'altra sponda del Mediterraneo, secondo il disegno strategico proposto dal Ministro Matteoli alla Russia, alla Turchia e all'intero mondo.
Le prime deliberazioni dell'Europa, secondo il progetto Delors, risalgono al 1995. L'ultima, innovata proprio dall'Italia con il progetto presentato dal Presidente Berlusconi nel semestre di Presidenza italiana 2003, è stata approvata nel 2004. Il piano delle reti TEN, che sarà realizzato prevalentemente su ferro, è ritenuto a livello europeo l'azione più importante per la diminuzione delle emissioni di CO2 entro il 2020, secondo gli obiettivi decisi al vertice di Kyoto. L'Italia è in ritardo anche a causa della forte opposizione alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto, effettuata in modo inspiegabile e contraddittorio, da parte degli ambientalisti e da parte di una forte minoranza delle popolazioni locali, fortemente strumentalizzate da alcune componenti politiche della sinistra radicale. Non è la prima volta che il nostro Paese è attraversato da tale impostazione. Nel 1975, l'approvazione dell'emendamento dell'onorevole Libertini portò a bloccare la costruzione delle autostrade per venticinque anni. Così l'Italia – che dalla costruzione dell'autostrada aveva avuto nei primi 30 anni del dopoguerra una forte spinta per la sua crescita – iniziò a crescere di meno. Successivamente, quando venne presa la scellerata decisione relativa al referendum sull'energia nucleare, ebbe un altro duro colpo.
Se a queste due scelte errate si aggiungono gli errori commessi nella politica di privatizzazione degli anni Novanta, l'inefficienza della giustizia civile e l'alto costo della nostra burocrazia, si può ben comprendere perché, negli ultimi quindici anni, siamo il Paese che è cresciuto meno in Europa.
Dopo le forti proteste che bloccarono nel 2005 la prima ipotesi progettuale, nel 2006 venne istituito l'Osservatorio presieduto dall'architetto Virano, che iniziò ad operare il 12 dicembre 2006 per rispondere dapprima ai quesiti sulla capacità della linea storica sulla domanda di traffico sull'intero arco alpino, poi alle problematiche del nodo di Torino e, infine, in merito alle alternative di tracciato in val di Susa, che trovano una formalizzazione nell'accordo di Pra Catinat, validato dal tavolo istituzionale di palazzo Chigi del 29luglio 2008. Da quel momento, l'Osservatorio è incaricato della governance del progetto complessivo della parte comune di competenza di LTF e della parte nazionale di competenza di RFI, garantendo l'unitarietà di ispirazione di indirizzi. A tal fine,l'Osservatorio ha elaborato sette specifiche tecniche per la territorializzazione del progetto, che – approvate alla presenza del Ministro Matteoli a Torino il 4 febbraio 2009 – sono entrate a far parte dei documenti di gara con cui LTF ha selezionato i suoi progettisti e RFI ha incaricato Italfer. È così iniziato un lavoro importante di confronto con l'equipe progettuale e con molte amministrazioni locali, direttamente, attraverso i loro tecnici, per configurare una soluzione che tenesse conto, fin dall'impostazione iniziale, dei requisiti del territorio.
Si è così arrivati ad un progetto preliminare che prevede un tunnel di base di 57 chilometri, di cui 45 in Francia e 12 –solo 12 – in Italia. Si tratta di un tunnel che sbuca nella piana di Susa, utilizzando l'area già compromessa dell'autoporto, riqualificata per ubicare i fondamentali servizi di controllo, manutenzione e sicurezza. Questa soluzione prevede anche la stazione internazionale turistica di Susa, che pone le valli olimpiche direttamente sulla rete TEN-T europea, generando un'eccezionale opportunità nel quadro del marketing territoriale e della competizione tra macroaree di rango internazionale incampo turistico. La preesistenza in valle di un rilevante carico infrastrutturale (la ferrovia, l'autostrada,due strade statali, elettrodotti) oltre ovviamente al fiume – il Paese è grato alla val di Susa per essersi assunta l'onere di dare al Paese i collegamenti internazionali con la Francia – ha suggerito il ricorso ad un tracciato prevalentemente (per l'88 per cento) in galleria. L'altro elemento qualificante è il collegamento diretto della piattaforma logistica di Orbassano con un modello passante che ne esalta le potenzialità funzionali. Poi la linea – sempre in galleria profonda

– si connette a Settimo torinese, con la direttrice alta velocità-alta capacità Torino-Milano. Questa impostazione consentirà, ad opera ultimata, di instradare tutto il trasporto merci in galleria liberando la linea storica di superficie dal traffico pesante, consentendone una riqualificazione come metropolitana di valle a servizio dei residenti e del turismo. Il lavoro dell'Osservatorio ha avvicinato molte amministrazioni locali alla scelta strategica nazionale ed europea della Torino-Lione, mentre un'altra parte – tra cui l'attuale vertice della nuova comunità montana – resta arroccata su aprioristiche posizioni pregiudiziali. Nonostante le persistenti difficoltà ancora presenti, il progetto preliminare è stato ultimato nel rispetto del calendario europeo e si sono regolarmente aperte le procedure di VIA della conferenza di servizi. Anche per la galleria geognostica della Maddalena, a Chiomonte, l'iter che deve consentire la cantierizzazione all'inizio del 2011 è a buon punto e rispetta anch'esso il calendario europeo. Su quest'opera si concentreranno gli sforzi dei movimenti antagonisti, ma ormai è evidente che la stragrande maggioranza delle forze politiche presenti in Parlamento – e questo dibattito lo conferma – è favorevole all'opera, senza tentennamenti. Da ultimo va ricordato che proprio nei giorni scorsi, in seno all'osservatorio, èmaturato un ulteriore importante accordo con LTF e RFI sui cantieri e sulla movimentazione dei materiali di scavo, con la decisione di utilizzare presso ché esclusivamente la ferrovia e per l'ultimo miglio i nastri trasportatori chiusi. Si è data, in tal modo, una fondamentale risposta positiva ad alcune delle maggiori preoccupazioni dei sindaci che collaborano alla ricerca delle migliori soluzioni possibili.

La pesantissima crisi economica cui il nostro Paese, come dicono gli organismi internazionali, ha risposto bene, ha cambiato l'assetto geoeconomico del mondo, e rende ancora più determinanti economicamente i flussi delle merci in arrivo dalla nuova fabbrica del mondo, l'est asiatico. Oggi, il 70 per cento di quei flussi, a causa degli insufficienti collegamenti e dei ritardi nel dragaggio dei nostri porti, arriva nei porti dei Paesi del nord Europa che hanno fatto per tempo le scelte infrastrutturali e logistiche strategiche. Negli ultimi anni, anche per questo motivo, la nostra economia è cresciuta meno. Imperativo del Paese e obiettivo di questo Governo è uscire dalla crisi, avendo operato scelte che ci consentiranno di crescere di più di quanto siamo cresciuti negli ultimi quindici anni. Raddoppiare il flusso delle merci in arrivo ai nostri porti e raddoppiare il nostro ruolo logistico in Europa è un obiettivo alla nostra portata, un obiettivo che ci consentirà di crescere da 7 a 10 miliardi di euro in più l'anno, con la creazione di oltre centomila nuovi posti di lavoro. È questo un obiettivo cui si vuole giungere con l'allegato infrastrutture, recentemente presentato, e con l'elaborazione del nuovo piano nazionale della logistica. Per raggiungere questi obiettivi, è necessario recuperare il tempo perduto e portare avanti la realizzazione dei corridoi europei secondo il progetto presentato dal Presidente Berlusconi nel 2003, progetto che valorizza maggiormente il nostro Paese nella futura economia europea e del Mediterraneo. L'incrocio a Novara tra Corridoio 5 e la Genova-Rotterdam, e a Verona tra Corridoio 5 e Corridoio Berlino-Palermo, darà luogo alla nascita della più grande area di logistica del sud Europa, con la creazione di almeno centomila nuovi posti di lavoro. Per raggiungere questi obiettivi è strategico realizzare la TAV Torino-Lione. Il Governo sta lavorando nelle sedi internazionali – è in corso l'incontro fra il Ministro Matteoli e il Ministro francese, a Parigi, per ottenere le migliori condizioni per il nostro Paese.

La lezione di Camillo Benso conte di Cavour è oggi ancora più importante, poiché la delocalizzazione manifatturiera e la ristrutturazione di settori importanti come il tessile e il metalmeccanico fanno sì che il loro apporto alla nostra economia sia inferiore rispetto al passato. Il solo Piemonte, che nel 1980 valeva il 10 per cento della nostra economia nazionale, oggi vale l'8 per cento.

Le ipotesi alternative alla Torino-Lione taglierebbero fuori dallo sviluppo il Piemonte, regione culla della industrializzazione e terra di centri di ricerca di livello mondiale, e indebolirebbero, impoverendolo, il ruolo del Corridoio 5. Un forte dissenso sulle ipotesi alternative alla Torino-Lione è stato espresso sia dalla Francia che dall'Ungheria e dalla Slovenia, e la più danneggiata dall'ipotesi alternativa alla Torino-Lione sarebbe proprio la val di Susa.

Abbiamo bisogno di nuovi motori che spingano la nostra economia al livello medio europeo, questi

nuovi motori di sviluppo possono essere l'energia, le infrastrutture di trasporto, la logistica e il turismo. Dobbiamo lavorare a questi obiettivi con forza e determinazione. Ce lo chiedono i giovani in cerca di lavoro ed i tanti ai margini del processo produttivo. La TAV è un'opera strategica nell'interesse generale del Paese. La politica migliore è quella che sa compiere le scelte importanti assumendosene la responsabilità di fronte al Paese. Il Governo questa scelta la vuol fare per dare al Paese e al mio Piemonte un futuro importante e ricco di opportunità. Ringrazio tutti coloro che sono intervenuti.

RESOCONTO AULA CAMERA DEL 20 OTTOBRE MOZIONI TAV: TORINO- LIONE

(Parere del Governo)
PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo ad esprimere parere sulle mozioni presentate.
BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, onorevoli deputati, dopo l'importante discussione delle mozioni presentate, tutte a favore del ruolo strategico della TAV Torino-Lione, collegata agli altri corridoi europei: la Genova-Rotterdam e la Palermo-Brennero-Berlino, e considerata la loro importanza per il futuro economico di tutto il Paese a partire dalla Valle di Susa, tenuto conto che nell'incontro tra il Ministro Matteoli e il Ministro dei trasporti francese di lunedì scorso, è stata riconfermata la priorità dell'opera e si è affidata ad un tavolo tecnico-negoziale la definizione del nuovo accordo sulla ripartizione dei costi che, entro la fine dell'anno, sarà sottoposto a ratifica parlamentare, sottolineando la notevole importanza del voto parlamentare sulla grande valenza di quest'opera, si ritiene che gli impegni richiesti dal Governo possano essere accolti, con due piccole modifiche apportate alla mozione degli onorevoli Esposito ed altri n. 1-00437 e Ghiglia ed altri n. 1-00442, mentre per le altre due mozioni il testo va bene così.
Leggo le modifiche proposte e già comunicate. Riguardo alla mozione Esposito ed altri n. 1-00437, al penultimo capoverso del dispositivo, dopo le parole: « regione Piemonte», eliminato il punto e virgola, inserire le parole: « parallelamente all'avanzamentodell'opera principale; ». Invece, per quanto riguarda la mozione Ghiglia ed altri n. 1-00442, al primo capoverso del dispositivo, le parole: « a prevedere, » sono sostituite dalle seguenti: « a confermare, ». Accolte queste due riformulazioni, il Governo esprime parere favorevole su tutte e quattro le mozioni presentate, considerata l'importanza per il futuro del Paese di quest'opera strategica, la TAV Torino-Lione.
PRESIDENTE. Sottosegretario Giachino, lei ha espresso il parere del Governo su quattro delle mozioni presentate; vi è una quinta mozione, Allasia ed altri n. 1-00457. Il parere è favorevole anche su questa mozione ?
BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Sì, signor Presidente.

Al termine delle dichiarazioni di voto avendo il gruppo FLI l'intenzione di votare solo le mozioni della maggioranza …

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.
Signor Presidente, svolgo una precisazione per l'onorevole Siliquini e per il gruppo Futuro e Libertà per l'Italia. Forse lei non era in Aula quando ho espresso il parere sulle mozioni presentate: ho chiesto alcune modifiche sia al gruppo del Partito Democratico sia e quello del Popolo della Libertà che rispondono alle motivazioni per le quali lei ha affermato che avrebbe votato voto su tutte le mozioni per la rilevanza di tale iniziativa, le dico che delle sue osservazioni si è già tenuto conto nel parere del Governo.
MARIA GRAZIA SILIQUINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
MARIA GRAZIA SILIQUINI. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario per la precisazione. Pertanto, noi del gruppo Futuro e Libertà voteremo a favore di
tutte le mozioni.
PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto.

postato da: PaoloFederici alle ore 21/10/2010 17:16 | link | commenti
categorie: *politica*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
20/10/2010

SPEDAPI: convegno a Milano per "spiegare" la nuova legge sull'autotrasporto.

lo scorso 11 agosto 2010 entrava in vigore la nuova legge sull'autotrasporto.
Legge sulla quale ci sono state discussioni e polemiche a iosa ma, forse, in pochi capivano cosa stesse per succedere.
L'interesse del Paese era concentrato su altri problemi importantissimi che più che l'Italia riguardavano Montecarlo, ma non è di questo che voglio parlarvi!
Sta di fatto che al rientro dalle ferie in molte (moltissime, per non dire TUTTE) aziende italiane, qualcuno ha cominciato ad interrogarsi su cosa comportasse attenersi a quella legge.
SPEDAPI (l'unione di categoria di CONFAPI MILANO che si interessa delle questioni riguardanti il trasporto) ha organizzato un convegno ed oggi in tanti sono intervenuti per "sentire" come stessero le cose.
Il convegno (vista la richiesta di partecipazione "esagerata", non essendo possibile ospitare - nella sede di CONFAPI Milano - tutti, oggi) verrà replicato il 3 novembre.
Ed anche in una data successiva che sarà comunicata a breve.
Questo già significa che la legge non è così chiara come, forse, sperava il legislatore, altrimenti non ci sarebbe bisogno di fare dei convegni per "spiegarla".
Intanto fatemi cominciare dalla fine: nonostante la bravura dell'avvocato Germano Margiotta, nonostante le precisazioni del presidente di Spedapi, Luca Castigliego e nonostante i "miei" interventi, una cosa è certa: la confusione regna sovrana.
Però va dato adito all'avvocato Margiotta di aver cercato di spiegare, al meglio, qualcosa che forse nemmeno il legislatore saprebbe spiegare, tante sono le incongruenze e le incomprensioni presenti in una tale legge.
Lasciando da parte ogni polemica sull'inopportunità di una legge che vorrebbe tutelare un mondo (quello dell'autotrasporto) ribaltando responsabilità, oneri e costi tutti sulla committenza, ecco i punti salienti:
A) sono stati esaminati i vari articoli della legge partendo dai "precedenti" per arrivare a stilare un elenco di leggi e di successive modifiche e di norme e regolamenti intervenuti nel frammezzo, tale da rendere la spiegazione degna di una lezione di diritto che neanche all'Università potremmo aspettarci
B) fare un "contratto di trasporto" oggi come oggi non serve a niente. Prezzi, tariffe, tempistiche e condizioni di pagamento NON possono essere "trattate" tra le parti ma vengono decise da un organo "statale" che si chiama Consulta dell'Autotrasporto. Per cui se voi firmate un contratto per un trasporto concordando (ad esempio) 500 euro ed un pagamento a 90 giorni, questo è semplicemente NULLO: come e quanto pagare lo decidono ... a Roma.
D) se un camion prende una multa (magari per eccesso di velocità o per non aver rispettato un semaforo) VOI (per il semplice fatto che avete caricato la vostra merce su quel camion) potete essere CORRESPONSABILI in solido! Cioè, potete essere chiamati a pagarla voi, la multa.
E) se una cooperativa di camionisti NON versa i contributi all'INPS, VOI (per il semplice fatto che

avete caricato la vostra merce su uno di quei camion) potete essere CORRESPONSABILI in solido.
F) se voi compilate correttamente la "scheda di trasporto" (e qui potremmo aprire un'altra discussione sull'utilità di un tale documento ...!) ma poi l'autista la butta via, VOI (per il semplice fatto che avete caricato la vostra merce su quel camion) potete essere CORRESPONSABILI in solido per il pagamento della multa comminata all'autista per il NON avere a bordo la scheda di trasporto!
Lo so, state tutti pensando che non è possibile, che sto raccontando delle assurdità, che una legge del genere in un Paese civile NON può esistere.
Ma chi l'ha detto che l'Italia sia un Paese civile!?
Paolo Federici
(e se non credete a me, venite a sentire la "spiegazione" di un addetto ai lavori, il prossimo 3 novembre!)
postato da: PaoloFederici alle ore 20/10/2010 19:08 | link | commenti (4)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*

qualcuno comincia ad aprire gli occhi

come sanno i miei lettori, lo scorso agosto (mentre il Paese era in vacanza!) il Governo lavorava e promulgava una legge, la numero 127 (era il 4 agosto 2010).
Con questa legge veniva messa in atto la Riforma del Trasporto (termine forse improprio, visto che la riforma riguarda "solo" l'autotrasporto. Mentre il "trasporto" dovrebbe coinvolgere anche mare, aereo e ferrovia!).
Il punto basilare della legge riguarda la fissazione delle TARIFFE ... (cosa già dichiarata illegale dall'Antitrust in passato, ma tant'è ... siamo daccapo)
Ecco una lettera giunta anche alla mia attenzione:

1. non riusciamo a capire come una materia di carattere esclusivamente commerciale, che dovrebbe essere trattata tra cliente e fornitore debba essere disciplinata da una legge fatta da inesperti come di seguito dimostreremo
2. se il legislatore impone prezzi e modalità di vendita nel trasporto, tra l'altro tutti a favore del vettore, dovrebbe fare altrettanto anche per i prodotti trasportati(e così creeremmo una bella filiera come nei paesi comunisti di una volta)
3. si sostiene che il trasportatore ha il diritto di rivalsa da esercitare entro 1 anno nei confronti del committente qualora, a posteriori, si accorga di non essere stato sufficientemente remunerato. Ma lo stesso committente che, nel frattempo, ha venduto la sua merce ad aziende private e/o ad enti pubblici, magari in gara con i prezzi all'osso, come fa a rifarsi?
4. e' una bellissima idea quella di ordinare i pagamenti a 60 giorni, ma intanto il fruitore dei trasporti deve incassare dalle ASL a 150-180 gg (ma è poi certo?), dalle industrie private a 120-150 gg e così di seguito. Le esperienze anche recenti ci hanno insegnato che pure le banche esauriscono i fondi ed in ogni caso queste, con Basilea 1-2-3, hanno stretto i cordoni e, per quel poco che danno, esigono interessi superiori agli utili delle aziende manifatturiere
5. tempi di attesa: ogni azienda si sforza di rilasciare i corrieri nel più breve tempo possibile. Ma se questi si presentano nelle fabbriche senza preavviso, quando altri corrieri sono in fila in attesa del loro turno non è colpa del committente se avvengono ritardi.
6. velocità e tempi di sosta: che il committente debba risponderedi queste 2 funzioni, che sono integralmente e senza controllo nelle decisioni dell'autista, è pura follia
7. DURC - Regolarità contributiva: questa materia è stata sin ora disciplinata dalle seguenti leggi:
- DM 25/10/2007 art 1
- Circolare Min Lavoro e Prev. Soc. n. 7 del 5 febbraio 2008
- Legge 28 gennaio 2009, n. 2 art 16 bis, comma 10
- Legge 7 agosto 1990, n 241 e succ. modificazioni

- DPR 28 dicembre 2000, n.445 art 43, comma 5
In base a questo il DURC serve solo per appalti, servizi e forniture agli enti pubblici e per appalti nel settore edilizio. Gli enti pubblici non lo possono chiedere ai loro fornitori, ma lo devono ottenere direttamente dagli enti autorizzati ad emetterlo. Domanda: laobbligatorietà c'è ora anche per i trasportatori? E se sì, anche per il corriere che deve trasportatre un pacchettino da mezzo chilo?
8. azione diretta del subvettore: anche questa è un'imposizione assurda. Perché il committente deve rispondere della scelta che il vettore farà di un suo subfornitore e viceversa? Questo è compito e responsabilità del vettore stesso. Di questo passo si pretenderà che il povero committente debba rispondere di tutto: del gasolio, se il vettore non lo paga; del ticket autostradale se lo contrabbanda con quello del collega che viaggia in direzione opposta, dell'assicurazione e, visto che ci siamo, anche del fatto che incidentalmente l'autocarro investa e uccida qualcuno.
9. gestione pallets: apprendiamo qui che se Tizio affida a Caio in uso gratuito del materiale proprio (pallets), che serve per accelerare i tempi di carico e scarico a vantaggio soprattutto di Caio, deve anche pagarlo per questa propria elargizione. Ma a Tizio, a questo punto, converrebbe sbancalare tutto, appoggiare i materiali su sponda e lasciare che l'autista si sistemi manualmente la merce, anziché operare come si usa abitualmente ora, ricevendo al momento della presa pallets vuoti, contro altrettanti caricati.
Aggiungiamo una considerazione ulteriore: il carico burocratico ed economico che sta aggredendo le nostre aziende ancora una volta viene ingiustamente appesantito.
Passiamo ormai la maggior parte del nostro tempo a difenderci (inutilmente!) da queste insidie dei lacci e laccioli che ci strangolano, invece di compiere a tempo pieno la nostra missione, sottolineiamo missione e non semplicemente lavoro, che è quella di produrre ricchezza per noi e per gli altri, purtroppo anche per quelli, molti, che vivono a sbafo.

La risposta? Eccola:
egregio signore, Lei non ha una, ma NOVE ragioni (come i NOVE punti della sua lettera!)
Ciò che possiamo dirLe è che:
(1) una legge analoga (quella cosiddetta delle tariffe a forcella) era già stata promulgata ani fa, poi era intervenuta sia l'Antitrust che la comunità Europea ed avevano costretto il Governo a cancellarla
(2) anche questa volta l'Antitrust si è già pronunciata "contro" la correttezza di questa legge, ma intanto il Governo l'ha ugualmente promulgata
(3) sicuramente in un futuro, speriamo prossimo, interverrà Bruxelles e - dopo aver fatto un'altra bella figura sul mercato internazionale - i nostri governanti saranno costretti a fare marcia indietro
(4) il vero problema è che il Governo è "sotto ricatto" da parte del mondo del'autotrasporto: se il Governo non "legalizza" le loro richieste, ci ritroviamo con i camion di traverso sulle strade e l'economia italiana bloccata
(5) il Governo ha quindi scelto il "male minore": approvare una legge "temporanea" (il tempo necessario a che la Comunità Europea ce la faccia cancellare!) in cambio della "pace sociale" con il mondo dell'autotrasporto
(6) la nostra unione di categoria (CONFAPI TRASPORTI) è in continuo contatto con il sottosegretario Giachino, colui che ha la delega ai rappporti con il mondo del trasporto, e continua a chiedere a gran voce l'annullamento di quella legge a nostro parere (e Lei ci conforta con il suo essere certamente con noi d'accordo) assurdamente illegale
(7) il lato positivo sta nel fatto che stiamo cercando di far estendere a TUTTI la norma relativa ai pagamenti 30/60 giorni (anche perché in merito c'è una legge Europea tutt'ora non ratificata dall'Italia). Sostenendo proprio il fatto che non si può applicare una condizione di pagamento solo nei rapporti con UN settore economico: tutti devono essere messi nelle stesse condizioni
(8) è nostra intenzione sottoporre ai nostri associati un "quesito" riassumendo proprio i punti salienti della sua lettera per ottenere il supporto delle "firme" di tanti che come lei (e come noi) vedono la gravità della situazione che si viene a creare con l'applicazione di quella legge

(9) non possiamo che ringraziarLa per il suo intervento ed assicurarLa in merito al profondo interesse che CONFAPI sta avendo al riguardo del problema da lei così chiaramente evidenziato

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 20/10/2010 11:32 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
15/10/2010

primi elementi per il nuovo piano nazionale della logistica

PRIMI ELEMENTI PER IL NUOVO PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA

Ebbene sì, me lo sono letto attentamente e sono pronto a dire la mia.
Ecco elencati i punti "salienti" elaborati dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica ed i miei *commenti*

Con questo fascicolo diamo l'avvio dei lavori per il Piano della Logistica del 2010 che aggiorna il Piano già approvato dal CIPE nel 2006 che si avvarrà in modo qualificante del contributo di tutto il Mondo dei Trasporti e della logistica

(cioè? Di quello del 2006 ... cosa ne facciamo? E' un piano approvato ma MAI messo in opera?)

Con questa consapevolezza, chiediamo di abbandonare il franco fabbrica nella pratica delle esportazioni, per convincerci che è necessario un cambiamento nel comportamento da parte di tutti, ma anche delle regole che governano il settore, che dobbiamo rivedere attraverso una bonifica normativa, semplice e capace di delineare un quadro di contesto più agile che inneschi elementi competitivi e di trasparenza per il mercato.

(e su questo siamo assolutamente d'accordo!)

Il nostro spirito deve essere innanzitutto orientato a consolidare il nostro ruolo in Europa, ma al contempo di collegamento per cogliere le nuove opportunità che si aprono sia nell'Est-Europa che nel Bacino del Mediterraneo.

(basterebbe "adeguare" la dogana Italiana a quella Nord-Europea ... e già sarebbe un grosso passo in avanti)

Questo primo anno di attività deve scontare purtroppo un ritardo di tre anni sul piano temporale, periodo nel quale questo settore è stato sostanzialmente ignorato: pertanto, c'è la necessità di ricostituire un consenso intorno alle priorità che sono espresse dall'economia del Paese e dalle esigenze del settore.

(se non altro, qualcuno comincia a svegliarsi! Noi sono "anni" che suoniamo la sveglia.)

Il Piano della Logistica dell'anno 2006 conteneva un elemento di forte innovazione, che era quello dell'avvio delle procedure per passare da una fase di studio a quella dell'attuazione con alcune misure di intervento finalizzate a migliorare i percorsi operativi delle imprese, sia sul versante della domanda che dell'offerta ed allo stesso tempo procedure per studiare ed indicare politiche di intervento capaci di eliminare gradualmente vincoli ed ostacoli che appesantiscono l'operatività delle imprese e rendono poco efficaci le politiche della logistica pubblica.

(peccato però che quattro anni siano passati INVANO!)

L’assetto del mercato italiano dei trasporti risente di una serie di squilibri e di carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle nostre imprese a vantaggio di quelle straniere.

(certo, finché si "aiutano" le multinazionali straniere a discapito delle PMI italiane ... la situazione non potrà cambiare)

È a questo fine che daremo vita ad un nuovo Piano della Logistica, capace di affrontare uno dei temi fondamentali che è quello di individuare soluzioni in grado di superare le abitudini commerciali degli operatori italiani nelle transazioni con l’estero, di lavorare con la clausola “franco fabbrica” per le esportazioni e “franco destino” per le importazioni: questo significa che la regìa dell’attività di logistica lasciata agli operatori esteri rappresenta una perdita di fatturato stimata nell’ordine di 10 miliardi di euro/anno, che il nostro sistema economico non può più permettersi.

(giusto: è un concetto che va ribadito!)

Il Governo è perfettamente consapevole che questa debolezza strutturale, resa più drammatica dalla crisi economica globale in atto, può ulteriormente indebolire il nostro sistema di movimentazione delle merci che resta affidato al 90% all’autotrasporto, settore fortemente colpito dalla crisi, tanto che il Governo ha ritenuto,anche quest’anno, di assegnare in Finanziaria 400 M € che, unitamente alle risorse strutturali (oltre 300 M €), potranno fornire un forte sostegno al settore.

(qui potremmo aprire una parentesi non da poco, esaminando in dettaglio chi siano i veri beneficiari di queste elargizioni! Magari ne parliamo in un altro momento.)

l’intermodalità diviene un logico presupposto e l’integrazione non si limita soltanto ai modi di trasporto, ma investe tutte le fasi della catena logistica e delle filiere produttive. Non a caso il trasporto intermodale è stato definito come quinto sistema per il trasporto delle persone e delle merci.

(beh, noi sono solo una trentina d'anni che lo diciamo! Fa piacere vedere che il concetto viene recepito.)

In questa direzione si muove il progetto UIRnet, finanziato dal Ministero dei Trasporti e oggetto di un apposita convenzione firmata nel 2006 tra associazione degli interporti (UIR) da una parte e Ministero dei Trasporti dall’altra, avente ad oggetto la realizzazione e gestione di una piattaforma info–telematica.

(c'è una similare piattaforma info-telematica che riguarda i porti! Diventerà un doppione?)

il Piano, come già detto, individua inoltre la necessità di organizzare l’offerta logistica in 7 piattaforme integrate al cui interno è individuata la rete “portante” dei terminali intermodali, costituita da 9 hub per il combinato terrestre, 11 hub per combinato marittimo, 3 hub portuali e 2 hub aeroportuali.

(e dove sarebbero/saranno queste piattaforme integrate?)

I punti che vanno focalizzati:
– sburocratizzare il settore attraverso una forte semplificazione normativa

(magari: quindi "cancellazione" della Scheda di Trasporto? "Cancellazione" della "black list" che elenca 73 paesi? "Cancellazione" dell'Intrastat? "Cancellazione" delle restrizioni relative agli EUR1? "Cancellazione" dei doppi e tripli controlli sulle stesse merci? Altrimenti "sburocratizzare" cosa significherebbe?)

– agevolare il passaggio sull'export dalla formula FOB a quella CIF

(e tre! Sono già TRE volte che questo concetto viene ribadito! Io dico soltanto: MAGARI!)

La logistica è un comparto strategico in questa ottica, e anche qui si pone la necessità di interventi che semplifichino il quadro regolamentare e promuovano la concorrenza insieme a efficienti condizioni di entrata e uscita dal mercato.

(insomma, se in Italia avessimo le stesse "regole" che esistono in molti altri Paesi Europei, l'Italia potrebbe essere concorrenziale. Ciò che rende l'Italia "fuori mercato" è l'eccessiva BUROCRATIZZAZIONE che nessuno sembra, nei fatti, voler smantellare davvero)

– lo sviluppo delle Autostrade del mare nazionali ed europee,
– lo sviluppo dei traffici mediterranei, sia interni al bacino sia con o/d al di fuori,
– la mappatura dei colli di bottiglia operativi rispetto alle catene logistiche di filiera o di distretto.

(i primi due sono strettamente collegato al terzo punto: i colli di bottiglia sono soprattutto quelli DOGANALI!)

la logistica è divenuta un'attività il cui valore aggiunto è significativo per l'intera economia, mentre è capace di generare effetti esterni rilevanti per il sistema delle imprese industriali.

(finalmente qualcuno se ne accorge?!)

In effetti, una logistica inefficiente arreca danni all'economia attraverso tre canali:
1) per i maggiori costi che essa implica per il sistema delle imprese industriali;
2) per la congestione e l'inquinamento che essa genera (che si traducono in costi sociali non trascurabili)
3) per l'incapacità che un sistema logistico inefficiente ha di attirare "traffici" (nel senso di trade) capaci di produrre valore aggiunto in un Paese (come l'Italia) che ha, per la sua collocazione al centro del Mediterraneo, una posizione particolarmente vantaggiosa per l'attività logistica.

(lo so bene io, che ho faticato per far arrivare in Italia traffici che si muovevano dal Centro Europa al Nord Africa ... via Rotterdam. Dopo averli "dirottati" su Milano per tre mesi, imbarcandoli da Genova, improvvisamente li ho visti tornare ad essere instradati via Rotterdam: per avere un visto uscire doganale, a Genova, ci volevano più di quattro mesi. A Rotterdam bastano 24 ore!)

Il miglioramento della logistica italiana deve avvenire nei prossimi 5-10 anni

(ci sono cose che si possono fare SUBITO: per "sburocratizzare" certe cose basta un attimo. "LA SCHEDA DI TRASPORTO VIENE ANNULLATA" ... quanto ci ho messo a scriverlo?)

oggi le maggiori quote di mercato nel settore logistico in Italia siano detenute da due operatori stranieri, quali Tnt e Deutsche Post (che controlla Dhl).

(Intanto TNT è diventata, da tempo, CEVA. E CEVA fattura oltre 400 milioni di euro, poi chiude il bilancio (2007) con una perdita di un milione di euro. Nel 2008 va meglio: aumenta il fatturato a 450 milioni di euro e finalmente torna in utile, di ben 80.000 euro. Lo stesso utile che fanno anche tante PMI con un fatturato di 2 milioni di euro! Per quanto riguarda DHL il fatturato si attesta sugli 870 milioni di euro all'anno - dati 2007 e 2008 - e sommando i risultati dei due anni abbiamo una PERDITA di 7 milioni di euro. Un ottimo risultato se confrontato al 2006 quando di euro ne perdeva 25 milioni. Se questi sono i modelli ai quali dobbiamo rifarci, ci aspetta un gran bel futuro!)

Le piccole imprese esprimono una domanda di logistica guidata prevalentemente dall'esigenza di minimizzare i costi, piuttosto che da quella di migliorare la qualità della logistica. In altri termini, sono più condizionate dai fattori di competitività di breve periodo che da quelli di medio-lungo. Se le Pmi sono scarsamente dotate di sistemi informatici e telematici standardizzati per la pianificazione delle attività logistiche, è improbabile che possano desiderare l'outsourcing logistico, nel timore di perdere il controllo dei processi produttivi. Ancora molto diffuse sono le clausole di vendita "franco fabbrica" e di acquisto "franco destino", che naturalmente esprimono una scarsa propensione a esercitare il controllo sui flussi di merci in uscita e in entrata. La conseguenza di ciò è, tra l'altro, che le esportazioni e le importazioni delle Pmi sono prevalentemente gestite dagli operatori logistici dei partner commerciali esteri.

(e qui mi trovo perfettamente d'accordo: la soluzione? Puntare sul "MADE IN ITALY" anche per quanto riguarda i trasporti. Convincere esportatori ed importatori italiani a riappropriarsi del controllo del trasporto e ad affidarsi ad aziende di trasporto italiane!)

sviluppare la formazione professionale (Scuola Superiore indirizzo Logistica e Trasporti)

(sembra che nella nuova riforma gelminiana sia prevista l'istituzione di Licei ad indirizzo logistico. Questa cosa non sarebbe per niente male. Il problema, forse, sarà trovare docenti preparati.)

Oggi come oggi il cliente ha dati certi solo sui traffici che passano per il Northern Range, ne conosce i costi ed i tempi. Per i traffici che servono l'Europa passando dal Mediterraneo ed in particolare per i porti italiani ha solo dei dati vaghi, ipotetici o dei dati puntuali su un segmento ma mancanti su altri segmenti della catena. Compito del Comitato scientifico è anche quello di riuscire a dare maggiori certezze ai clienti della logistica italiana a livello mondiale.

(continuiamo a sfondare una porta aperta!)

Analogo discorso deve valere per altre figure (ed altri contratti) che, seppure a larghissima diffusione, non godono di una copertura legislativa.

(ad esempio, i "consolidatori marittimi" anche conosciuti con l'acronimo inglese NVOCC)

La "containerizzazione", l'assunzione, in capo ad un unico soggetto, della gestione del complesso trasferimento di merci "door to door", le complesse operazioni finalizzate a garantire un coordinamento tra le varie fasi e modalità di trasporto, con la diretta assunzione delle relative responsabilità, il necessario passaggio da "operatore di trasporto unimodale" ad "operatore di trasporto multimodale", l'innegabile sviluppo delle tecniche di trasporto intermodale, devono portare alla elaborazione di una normativa che, al momento, manca sia sul piano interno, che sul piano internazionale (è infatti noto che, in relazione a tale ultimo ambito, non è entrata in vigore, né forse mai entrerà in vigore, la Convenzione del 1980 sul trasporto multimodale di merci).

(il container è stato "inventato" 50 anni fa! Negli USA lo shipping act del 1984 ne ha regolamentato l'attività. In Italia stiamo ancora aspettando che qualcuno si accorga del cambiamento!)

Il potenziamento del trasporto intermodale (o, il che è lo stesso, multimodale), essenziale per garantire un più razionale ed efficiente assetto del “sistema trasporti”, non può inoltre prescindere da un’attenzione del legislatore verso le infrastrutture del trasporto terrestre.

(l'associazione dei consolidatori è stata costituita nel 1999 proprio per chiedere attenzione al problema)

Un ulteriore aspetto da regolamentare è il settore dell’autotrasporto attraverso una semplificazione delle norme

(torniamo sempre al discorso "sburocratizzazione": chiediamo a gran voce la CANCELLAZIONE DELLA SCHEDA DI TRASPORTO)

Le norme che si allegano puntano sulla valorizzazione degli accordi di settore fra vettori e committenti ed incidono sulla copertura dei costi minimi all'interno del corrispettivo dei servizi di trasporto

(stabilire per legge delle tariffe è, a mio modesto avviso, sbagliato per DUE motivi:
1. contravviene alle regole ANTITRUST (tra l'altro in passato l'Antitrust "europea" ha già costretto l'Italia a cancellare analoghe tariffe!)
2. determina una relazione tra costi e ricavi "per legge", cosa assolutamente illogica in un libero mercato. E comunque non si capisce perché applicabile ad un solo settore! Se le Compagnie di Navigazione stabilissero analoghe tariffe legate ai loro costi minimi ... sarebbero accettate? E se lo facessero le Compagnie Aeree? E poi, chi ha il potere di determinare quali siano le tariffe minime? Quali termini di comparazione saranno utilizzati?)

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 15/10/2010 13:26 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *idee*, *incontri*, *giornalismo*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
08/10/2010

anche le multinazionali ... piangono!

DHL: in 17 Paesi, i lavoratori hanno organizzato una settimana di protesta contro il loro datore di lavoro per presunti abusi dei diritti dei lavoratori.

I presunti abusi comprendono licenziamenti senza giusta causa, molestie, discriminazioni, problemi con i lavoratori in subappalto (cooperative!) ed i casi di malafede.

I sindacati chiedono un accordo globale per i diritti dei lavoratori per trovare soluzioni congiunte ai problemi che riguardano i dipendenti; i licenziamenti non devono essere una opzione indiscutibile ma i rappresentanti dei lavoratori devono essere consultati ed avere accesso alle informazioni sulle strategie societarie.

I lavoratori di Bulgaria, Canada, Costa Rica, Danimarca, Etiopia, Germania, Regno Unito, India, ***Italia***, Mali, Mozambico, Nepal, Paesi Bassi, Nuova Zelanda, Perù, Senegal e Svizzera stanno tutti prendendo parte alla "settimana di contestazione".

Le attività organizzate dai dipendenti di DHL includono:
l'indossare la maglietta con la scritta "Settimana di Protesta"
la partecipazione a questionari sulle condizioni di lavoro
l'organizzazione di comizi
l'informazione verso l'esterno con cartelloni e striscioni montati al di fuori degli impianti DHL
la distribuzione di volantini
le conferenze stampa (sempre al di fuori degli uffici DHL)

Da parte sua, DHL afferma che rispetta i diritti sindacali e dei lavoratori, ma i dati provenienti da tutto il mondo *(secondo un comunicato sindacale)* suggeriscono il contrario

Un portavoce della DHL ha detto che non si aspettava le proteste ed ha aggiunto: "Noi pensiamo che i nostri lavoratori siano trattati molto bene e pensiamo che queste affermazioni siano sbagliate."

Ed anche: "Siamo costantamente aperti al dialogo con i sindacati UNI e ITF, e nel 2009 abbiamo presentato la nostra strategia 2015, che è stata progettata anche per aumentare il livello di coinvolgimento dei lavoratori. In generale, desideriamo promuovere una cultura tesa al dibattito costruttivo all'interno della società tra i dipendenti e dirigenti."

(n.b.: questo articolo è stato redatto traducendo quanto pubblicato qui: http://www.ifw-net.com click)
postato da: PaoloFederici alle ore 08/10/2010 19:03 | link | commenti
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *economia*
06/10/2010

RIFORMA DEL TRASPORTO

Confapi Trasporti CONFAPI Milano (in collaborazione con SPEDAPI, terroriale di CONFAPI TRASPORTI, categoria interna di Confapi che raccoglie le piccole società di spedizioni) ha organizzato un seminario per spiegare tutte le importanti modifiche normative che riguardano i soggetti coinvolti nella fase del trasporto merci su strada, dai committenti, ai caricatori, ai proprietari delle merci e i vettori (sulla base della LEGGE 127/2010 - RIFORMA DEL TRASPORTO - pubblicata in G.U lo scorso 11 agosto 2010).

Durante il seminario si parlerà di:

AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA NORMA
IL CORRISPETTIVO DEL TRASPORTO, COSTI MINIMI DI ESERCIZIO
OBBLIGHI E RESPONSABILITA' DEI SOGGETTI DELLA FILIERA DEL TRASPORTO NAZIONALE/INTERNAZIONALE (VETTORE, SUBVETTORE, COMMITTENTE E CARICATORE)
CONTRATTO DI TRASPORTO, SCHEDA E ISTRUZIONI AL VETTORE
TERMINI DI PAGAMENTO E AZIONE DI RIVALSA
GESTIONE PALLETS
CONTROLLO SU STRADA E SANZIONI
INTERRELAZIONE DELLA RECENTE NORMATIVA CON GLI ALTRI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI IN MATERIA.

Relatori dell'incontro saranno: Luca Castigliego, Presidente SPEDAPI e Germano Margiotta,

Avvocato Studio Legale Margiotta Santoro Vottero & Partners.

La partecipazione è libera e gratuita
E' però necessario prenotarsi, contattando CONFAPI (ovviamente la precedenza verrà data agli associati)

Il link al sito di CONFAPI dal quale scaricare il programma e la scheda di partecipazione è questo:
http://www.confapimilano.it/apimilano/eventi/Allegati/737/Seminario_Trasporti_MI.pdf

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 06/10/2010 11:43 | link | commenti
categorie: *incontri*, *trasporti*, *economia*
05/10/2010

ma, alla fine, chi paga?

leggo che alcuni grossi colossi delle spedizioni hanno "accettato" di pagare somme (per me "enormi"!) quali sanzioni comminate dall'Antitrust USA per *"comportamenti lesivi della concorrenza"*

I nomi? Eccoli, con tanto di somme pagate:
Panalpina: 11,9 milioni di dollari
Kuhne Nagel: 9,9 milioni di dollari
EGL (gruppo CEVA): 4,5 milioni di dollari
Geologistics (gruppo AGILITY): 700.000 dollari
Schenker: 3,5 milioni di dollari
BAX (acquisita da Schenker) 19,7 milioni di dollari

La domanda che mi faccio e chi vi faccio è: come fanno queste aziende a pagare somme così elevate?
I casi sono due: o "hanno" somme del genere nella loro disponibilità, oppure non ce le hanno.
Nel primo caso vuol dire che, anche grazie al comportamento "scorretto", hanno guadagnato somme elevatissime (possiamo dire: a discapito della concorrenza che, operando correttamente, si è trovata tagliata fuori dal mercato?).
Nel secondo caso vuol dire che, a breve, dovranno rivedere al ribasso i loro conti e quindi utilizzeranno il "solito" metodo, tanto in auge nelle multinazionali: la riduzione del personale.
Insomma, comunque la si giri a rimetterci sono sempre "altri".
Intanto la FEDESPEDI (l'associazione italiana degli spedizionieri) sta stilando un "Codice Etico" che, alla fine, sarà imposto solo alle piccole e medie imprese: le multinazionali hanno già dimostrato di saper violare l'Antitrust USA, figuriamoci come si divertiranno nei confronti dell'Antitrust italiana!

Per concludere, **le casse del tesoro USA ringraziano ed incamerano 50 milioni di dollari.**
Perché non c'è mai nessuna piccola o media impresa tra quelle "multate"?
Forse perché le PMI sono le uniche a comportarsi correttamente?

Ma la domanda finale (il "domandone", come suol dirsi nei programmi di quiz televisi) è: **vale la pena operare correttamente?**
I fatti dimostrano che chi agisce scorrettamente guadagna di più, acquisisce maggiori fette di mercato, sottrae traffici agli operatori seri.
E se, ogni tanto, deve rimetterci qualcosa, tutto fa parte del gioco.

Volete sapere quali siano le prime 10 aziende di spedizione (aeree) operanti in Italia?
1. DHL
2. JAS
3. Schenker
4. DSV
5. Savino Del Bene
6. Kuehne & Nagel
7. Panalpina
8. Inter Jet Transport
9. Geodis Wilson
10. Ceva Freight

Notato niente? (*)

Paolo Federici

(*) (SOLUZIONE: le "italiane" (JAS e SAVINO DEL BENE) non hanno avuto problemi con l'Antitrust USA.)
postato da: PaoloFederici alle ore 05/10/2010 11:06 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
28/09/2010

non dovrei scriverlo io ...!

Confapi Milano ha nominato Paolo Federici quale referente per il Tavolo di Lavoro AEO

stiamo parlando della Certificazione AEO (Autorized Economic Operator). Se qualcuno ancora non sapesse bene cosa sia l'AEO, basta cercare su Wikipedia: *"Lo status di Operatore Economico Autorizzato (in lingua inglese Authorized Economic Operator) certifica una situazione di affidabilità specifica di un particolare soggetto nei confronti delle autorità doganali e fa parte delle nuove procedure di informatizzazione nei rapporti tra soggetti privati e autorità incaricate delle attività di controllo nel commercio internazionale."*

Oppure sul sito della Dogana, che recita: *Dal 1° gennaio 2008 nei 27 Stati membri dell'U.E. sono entrate in vigore le novità introdotte con i Regolamenti (CE) n° 648/2005 e n° 1875/2006 che modificano, rispettivamente, il Codice Doganale Comunitario (Reg (CE) n° 2913/1992) e le Disposizioni di Applicazione del Codice (Reg. (CE) n° 2454/1993), in merito al rilascio agli operatori economici che ne faranno richiesta di un certificato AEO/semplificazioni doganali, o AEO/Sicurezza, o AEO/semplificazioni doganali e Sicurezza, tutti con valenza comunitaria.*

Adesso, dopo quasi tre anni dall'entrata in vigore della norma che regolamenta la certificazione A.E.O. questi sono i numeri:

3365 aziende certificate in Europa, così suddivise (ordinate in base al numero delle aziende certificate):

1032 GERMANIA
0363 PAESI BASSI
0302 FRANCIA
0284 ITALIA

0232 SVEZIA
0222 POLONIA
0186 REGNO UNITO
0134 AUSTRIA
0117 SPAGNA
0097 BELGIO
0063 REP. CECA
0050 UNGHERIA
0041 IRLANDA
0034 SLOVENIA
0034 FINLANDIA
0033 PORTOGALLO
0033 DANIMARCA
0022 REP. SLOVACCA
0021 ROMANIA
0011 LUSSEMBURGO
0011 LITUANIA
0011 BULGARIA
0009 ESTONIA
0007 MALTA
0006 LETTONIA
0005 GRECIA
0005 CIPRO

L'Italia si pone, dunque, al quarto posto con 284 aziende certificate, dopo Germania, Paesi Bassi e Francia.

La Direzione della Dogana di Milano ha deciso, pertanto, di istituire un "Tavolo di Lavoro AEO" al quale far partecipare esponenti delle principali Associazioni Italiane collegate con il mondo dell'import/export.
CONFAPI MILANO ha scelto, come referente, un operatore del trasporto internazionale (Paolo Federici) la cui azienda (Fortune International Transport srl) è stata una delle prime ad ottenere la certificazione A.E.O.
postato da: PaoloFederici alle ore 28/09/2010 13:04 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
27/09/2010

il Mediterraneo al centro dei trasporti

ormai non si contano più i convegni a tema: il Mediterraneo deve diventare il nuovo "centro" di smistamento delle merci in arrivo dal Far East.
Sulla carta la questione è semplice: le grandi navi che arrivano dalla Cina, sbarcheranno i loro containers in un qualche porto del Mediterraneo (uno dei cosiddetti "port of transhipment") e da lì i containers proseguiranno (su navi più piccole, i "feeder" vessel) per tutti i porti che si affacciano sul "Mare Nostrum" (il Mediterraneo, appunto).
La stessa cosa succederà con le merci che originano dal Centro Europa: ha senso che le merci

prodotte nella Repubblica Ceka (tanto per fare un esempio) e destinate all'Egitto oppure a Israele, vadano ad imbarcare ad Amburgo?
No, vero!
Le facciamo venire in Italia e poi le imbarchiamo dai nostri porti, risparmiando anche, sia tempo che denaro.
Con la mia bella valigetta sono partito alla volta di Praga ed ho convinto un grosso spedizioniere locale a cambiare rotta ai suoi traffici.
Basta mandare camion ad Amburgo! Meglio farli arrivare da me, a Milano ... e poi ci penso io.
E per quasi tre mesi "camionate" di merce sono arrivate a Milano, per poi essere spedite in tutti i porti del Nord Africa, da Tunisi ad Alexandria, da Limassol ad Ashdod, da Istanbul a Malta.
Per la gioia del mio mandante (che risparmiava!), del mio magazzino (che movimentava più merce), dei miei trasportatori (che avevano più trasporti da gestire), delle Compagnie di Navigazione (che scalano i porti italiani), dei miei agenti nei porti di destino (che hanno visto aumentare i volumi).
Poi, improvvisamente, più niente!
Cosa era successo?
I documenti doganali, che necessitano di una particolare attestazione (il VISTO USCIRE), restavano bloccati a Genova ed a La Spezia in attesa di non si sa quando.
Visto che invece, ad Amburgo, tali attestazioni vengono fatte in giornata, tutto il resto del mio lavoro è diventato inutile: la burocrazia (doganale) ha vinto, o meglio ... ci ha fatto perdere!
Ma il bello è che queste operazioni (che ormai dovrebbero essere "computerizzate" in tutti i porti italiani e registrate in "tempo reale") hanno questi tipi di ritardi solo a Genova ed a La Spezia.
Se avessi imbarcato da Ravenna oppure da Venezia, la funzionalità sarebbe stata analoga a quella di Amburgo.
Intanto anche oggi, sulla stampa, leggiamo che la dogana offre "sofisticati livelli di informatizzazione" (cosa, ovviamente, NON vera!).
E noi continuiamo a perdere traffici.
Ma guai a parlar male della dogana!
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 27/09/2010 14:37 | link | commenti (3)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*, *economia*

L'informatizzazione arriva anche nei porti

non che prima non ci fosse, sia chiaro.
Ma adesso è arrivato il momento di fare un salto di qualità.
I nuovi programmi informatici permetteranno lo scambio di informazioni tra i diversi utenti.
Evitando inutili e continue duplicazioni, gli stessi dati potranno essere inseriti, una volta per tutte, vuoi dallo spedizioniere, vuoi dall'agente marittimo, dalla Compagnia di Navigazione, dal terminal portuale ... interagendo anche con la dogana per un'immediata registrazione delle bolle doganali sia import che export.
Che bello, direte voi!
Peccato che ogni porto stia sviluppando un suo programma informatico e (scommettiamo?) non sarà possibile lo scambio di informazioni proprio tra i porti stessi.
Anche questo è Italia.
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 27/09/2010 14:02 | link | commenti (1)
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
21/09/2010

lo Stato legifera ma poi ci impedisce di fare quanto disposto

ecco due esempi eclatanti relativamente al pagamento dei diritti doganali:

secondo la LEGGE è possibile pagare in ritardo, aggiungendo gli interessi (ecco il comunicato appena ricevuto)
Dogane – Differito doganale – E' stato innalzato allo 0,731% (in precedenza 0,323%) il tasso di interesse annuo per il pagamento dei diritti doganali oltre il trentesimo giorno; il nuovo tasso resterà in vigore nel II semestre 2010 (dal 13 luglio 2010 al 12 gennaio 2011) – D.M. 28.7.2010 su G.U. n. 208 del 6.9.2010.

secondo la LEGGE è possibile pagare con bonifico bancario
DECRETO 5 febbraio 2010 - Pagamento o deposito dei diritti doganali mediante bonifico bancario o postale. (10A01870)

Ma poi, nei FATTI, entrambe le operazioni sono "impossibili" (il Ministero delle Finanze ha diramato una circolare - la n.233 del 19/12/2000 - con la quale ufficialmente fornisce chiarimenti: in pratica rende inattuabile la legge). Insomma, una cosa è certa: una legge (la 213/2000) non può essere disattesa da una circolare, ma così è e nessuno interviene.

Incredibile, vero?

Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 21/09/2010 11:18 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
15/09/2010

noi siamo piccoli, ma cresceremo ...

è inutile continuare a ripeterlo: il vero motore dell'economia italiana sono le piccole aziende.
Se poi possono contare su un'associazione "efficiente", la strada verso il successo è solo in discesa.
FEDESPEDI (l'associazione degli spedizionieri italiani) dopo anni dedicati principalmente a soddisfare le richieste delle grosse società, ha finalmente capito che bisogna puntare sulle piccole e medie aziende.
Così è nato il primo (speriamo di tanti) incontro organizzato in collaborazione con l'omologa associazione dell'India.
Quasi **cinquanta rappresentanti di altrettante piccole e medie imprese indiane, che operano nel campo delle spedizioni e della logistica, sono arrivati a Milano** (dopo che ieri erano già stati a Genova) **per incontrare altrettanti rappresentanti di piccole e medie imprese italiane.**

Una giornata di intenso lavoro (nella splendida cornice dell'hotel Michelangelo, a Milano) ha permesso incontri bilaterali "mirati" (chi cercava un corrispondente esperto nel via aerea, chi nel via mare, chi aveva bisogno di qualcuno presente nell'area di Mumbai, chi sulla costa est, chi sperava di trovare un consolidatore ...) così da far in modo che tutte le richieste fossero evase.
Ma anche (va detto) durante la giornata è stato possibile dialogare tra noi italiani: sapere che un collega gestisce il servizio per la Spagna ed un altro per Malta ... permette anche a noi di allargare le nostre potenzialità, grazie alla collaborazione che si può creare.

Le piccole aziende, infatti, vengono sempre accusate di non saper crescere.
Però per svilupparsi non c'è bisogno di "fondersi" le une con le altre, basta "scambiarsi" traffici e merci così da accontentare le richieste della clientela potendo, nello stesso tempo, contare su servizi affidabili e competitivi.
Da una parte si riesce ad offrire quel servizio personalizzato che solo le piccole aziende sanno dare, dall'altro è possibile rendersi competitivi rispetto alle strutture tariffarie messe in piedi dalle multinazionali.
Lo slogan dovrebbe essere sempre più: **collaborare è meglio che competere!**
E certe occasioni sono assolutamente benvenute per cementare i rapporti anche tra noi italiani.
Sicuramente da domani quando "quelle" aziende indiane avranno bisogno di affidarsi ad un operatore italiano sapranno sceglierlo con maggiore convinzione: guardarsi in faccia e scambiarsi opinioni e pareri è sempre meglio che utilizzare anonime comunicazioni via posta elettronica.
La **FEDESPEDI** ha già allo studio altri incontri (con una delegazione della Cina, con qualcuno dei Paesi del Sud America e *forse* con Corea del Sud e Vietnam).
Ma saremo anche noi italiani, in un prossimo futuro, a visitare paesi esteri alla ricerca di analoga collaborazione.
Ah, dimenticavo: **tutta la gestione operativa è stata fatta a costo zero** (nel senso che nessuno degli associati FEDESPEDI ha dovuto versare un euro, in quanto sono stati utilizzati fondi stanziati per l'occasione).
Sono tornato a casa con una ventina di biglietti da visita, ognuno dei quali significa quindici minuti di chiacchierata con un qualche nuovo amico indiano.
Sicuramente ho qualche idea in più sulla geografia dell'India (un piccolo spedizioniere di Ahmedabad può essermi utile come è più di quello di Mumbai, così come uno che opera a Cochin può avere maggiori potenzialità di chi sta a Chennai!).
Sapere poi che questi cinquanta indiani sono tutti membri dell'associazione degli spedizionieri indiani è certamente una garanzia della loro serietà ed affidabilità.
Cosa, questa, che al giorno d'oggi è molto importante.
Lasciatemi finire con un ringraziamento particolare ad Antonella (della segreteria di Fedespedi): il suo impegno è stato notevole e dimostra ancora una volta che dietro qualsiasi grande organizzazione c'è sempre una grande donna!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 15/09/2010 16:38 | link | commenti
categorie: *incontri*, *trasporti*, *economia*
14/09/2010

è uscita la classifica dei primi 1000 operatori della logistica

quando, anni fa, il GIORNALE DELLA LOGISTICA ha iniziato a pubblicare l'elenco dei prime mille operatori della logistica, ho cominciato ad interrogarmi:
(1) come mai i primi della classe (quasi tutte multinazionali) a fronte di fatturati quasi miliardari, chiudevano i bilanci con perdite milionarie? (per aver posto questa semplice domanda mi sono anche beccato una denuncia per diffamazione, fortunatamente poi ritirata!)
(2) come mai moltissime aziende del settore chiudevano i bilanci sempre e solo in perdita? (avevo pubblicato un articolo dal titolo esplicito: lavorare per perdere)
(3) come mai, tra quelle mille, 950 piccole aziende producevano un utile (tassabile) pari a quello prodotto da 50 grandi aziende (seppur in presenza di ben altro fatturato!)
Le risposte non sono certo facili né semplici, ma certamente qualcuno ha cominciato a meditare.
Oggi, leggendo i risultati del 2008 (l'anno della crisi per eccellenza) noto che:
(1) i primi della classe sono tornati a fare utili (tra i primi venti, solo uno - poi vedremo chi - ha perso. Tutti gli altri hanno guadagnato).
(2) il numero di aziende in perdita è notevolmente e drasticamente diminuito (adesso le aziende che

perdono sono circa il 10 per cento del totale. Nel 2007 erano oltre il 30 per cento!)
(3) la media del rapporto fatturato/utile è quasi indifferenziata, indipendentemente dalla "grandezza" dell'azienda.
Ed eccomi a voi con i miei commenti (opinabili, contestabili, aperti al confronto ed alla discussione):
(A) qualcosa non quadra: o "prima" i bilanci erano falsati al ribasso ... oppure "adesso" i bilanci sono falsati al rialzo! Le terza alternativa è che la crisi non ci sia mai stata, ma anzi il 2008 sia stato un anno eccezionale per la categoria. Se dovessi "votare" tra le tre opzioni, sceglierei la "uno"!
(B) averne parlato ha aiutato ad aprire gli occhi (e le orecchie) a tanta gente. Forse qualcuno ha deciso di raccontare (finalmente) la verità sull'andamento della propria azienda
(C) ci sono aziende che nel 2008 dichiaravano fatturati ed utili "interessanti" (o magari perdite "contenute") ed oggi (appena due anni dopo) sono già fallite! Lasciando dei "buchi" di ben altro spessore.
(D) ci sono aziende che hanno continuato (come già succedeva "prima") a perdere (ed a perdere cifre di tutto rispetto) eppure continuano a riempire le pagine dei giornali raccontando le loro nuove acquisizioni. Come facciano è (per me, almeno) un mistero. Se il prossimo anno le vedremo sparire dall'elenco, forse sarà più facile capirne anche il perché.
(E) ci sono aziende che nel passato hanno sempre fatto parte dell'elenco dei "buoni" (quelli che presentavano utili di centinaia di migliaia di euro) ma che oggi, dopo qualche passaggio di mano a livello di proprietà, si sono ridotte ad accumulare perdite esagerate. Forse che non basta "comprarsi" un'azienda sana per evitarne la malattia e, magari, la morte?
Insomma, l'elenco è interessantissimo.
Dateci un'occhiata (lo pubblica "IL GIORNALE DELLA LOGISTICA") e poi venite qui, sul mio blog, a commentare!
Vi aspetto
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 14/09/2010 15:39 | link | commenti (7)
categorie: *trasporti*, *economia*
13/09/2010

la logistica italiana punta sempre più in alto

questa sera è stato nominato nuovo presidente del Propeller Club port of Milan.

Sto parlando di Riccardo Fuochi, ben noto agli "addetti ai lavori" per il suo impegno nel mondo della logistica italiana (e non solo).
Dallo scorso anno presidente anche di Confapi Trasporti.
Un personaggio eclettico che adesso sta seguendo (con trepidazione, lasciatemelo dire) un'impresa

eccezionale.
La scalata della Parete Nord dell'Everest risalendo l'Hornbein Couloir per ridiscendere dalla cima con gli sci, operazione che costituisce una prima assoluta nella storia dell'alpinismo.
Gli "atleti" che si cimenteranno nella prova sono Edmond Joyeusaz, Gianluca Marra e Francesco Civra Dano, Guide Alpine della Società delle Guide di Courmayeur.
La scalata sarà effettuata in stile "alpino" ovvero senza l'ausilio di corde fisse e bombole di ossigeno, in modo da operare nel rispetto dell'ambiente.
Al termine della spedizione saranno rimosse tutte le corde fisse sulla via di salita, mentre sulla via del ritorno a valle, le Guide saliranno nuovamente al Campo Base dalla via "normale" tibetana per ripulire la morena dai materiali abbandonati in decenni di tentativi di scalata.
Fuochi ha deciso di metterci del suo ... "sangue", nel vero senso della parola.
Al campo base, infatti, c'è anche Federico, suo figlio (ritratto in questa foto)

La OM-LOG (l'azienda di Riccardo Fuochi) figura tra gli sponsors (operativi) dell'impresa.
Per seguire gli sviluppi dell'impresa questo è il sito giusto:
http://everesthornbein2010.blogspot.com/
E chissà che non si riesca a piantare la bandiera del Propeller proprio sulla cima.
(tranquilli, dopo averla fotografata, sarà rimossa per restituire alla montagna la sua totale innocenza).
Però, almeno, potremo dire che la logistica italiana punta sempre più in alto e, se non trova ostacoli spesso solo burocratici, riesce in tutte le imprese che tenta.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/09/2010 22:40 | link | commenti
categorie: *giornalismo*, *trasporti*

mentre l'ANTITRUST ... latita!

solo da noi, in Italia (unico Paese in tutta Europa e forse al mondo!) esistono le TARIFFE di trasporto camionistico fissate a livello governativo come nel migliore dei paesi COMUNISTI (ma, Silvio lo sa?)!

Nonostante che già una volta l'Europa abbia bocciato l'idea e ci abbia costretto a cancellarle.

Ma, sai com'è, REPETITA IUVANT!

Però, in fondo, ho capito perché l'hanno fatto: così adesso per calcolare il costo di un trasporto camionistico ... bisognerà assumere un ragioniere!
Aiutando le aziende a "creare" nuovi posti di lavoro

Intanto leggetevi la circolare poi ditemi cosa ne pensate

Costo chilometrico medio relativo al consumo di gasolio delle imprese di autotrasporto per conto terzi

In base all'art. 7 sexies del decreto legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, che ha novellato il comma 10 dell'art. 83 bis legge 133/2008, spetta all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto – istituito in seno alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica - elaborare, sentite le organizzazioni associative delle imprese di autotrasporto e della committenza, gli indici di costo del carburante per chilometro e le relative quote di incidenza. Tali dati devono tener conto delle diverse tipologie di veicoli e della percorrenza chilometrica. A tal fine si pubblicano, nelle tabelle che seguono, i valori dei costi chilometrici imputabili al consumo di gasolio delle imprese di autotrasporto per conto terzi, distinti sulla base di cinque tipologie di veicolo, e per diverse percorrenze chilometriche, tenuto anche conto delle proposte pervenute da associazioni di vettori e di committenti, nonché delle indicazioni contenute negli studi elaborati da organismi operanti nel settore. Al riguardo, va evidenziato che il metodo di calcolo adottato è fondato su basi empiriche, e tiene conto dell'esigenza di dare tempestiva attuazione alle disposizioni legislative sopra richiamate, fermo restando che studi scientificamente più approfonditi potranno essere condotti dal predetto Osservatorio, al quale spettano le definitive determinazioni in ordine all'individuazione degli elementi in questione.

Si precisa, inoltre, che:
a. i dati relativi al prezzo del gasolio sono riferiti all'ultima rilevazione disponibile (mese di agosto 2010) sul sito del Ministero dello Sviluppo Economico;
b. per i veicoli di massa complessiva pari o superiore alle 26 tonnellate, e per quelli di massa complessiva inferiore alle 26 tonnellate e superiore alle 7,5 tonnellate, i dati relativi al prezzo del gasolio sono stati depurati dell'IVA e dello sconto sull'accisa, pari a 19,786 euro/1000 litri;
c. per i veicoli di massa complessiva inferiore alle 7,5 tonnellate, i dati stessi sono stati depurati della sola IVA;
d. non si è tenuto conto dell'incidenza, sul prezzo del carburante, della fonte di rifornimento dello stesso (impianti di distribuzione ordinari, o extra-rete);
e. non sono stati elaborati i dati relativi alle percorrenze chilometriche al di sotto dei 51 Km, tenuto conto della marginalità dell'attività di autotrasporto per conto di terzi sulle brevissime percorrenze, che non veniva preso in considerazione neanche dalla disciplina tariffaria vigente prima del decreto legislativo 286/05.

Veicoli di massa complessiva pari o superiore a 26 tonnellate
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
2,8 0,990 0,354 da 51 km a 150 Km 19,7%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
2,8 0,990 0,354 da 151 km a 250 Km 21,2%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante

2,8 0,990 0,354 da 251 km a 350 Km 23,6%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
2,8 0,990 0,354 da 351 km a 500 Km 29,4%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
2,8 0,990 0,354 Oltre 500 km 31,6%

Veicoli di massa complessiva compresa tra 11,5 t e 26 t a
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4 0,990 0,248 da 51 km a 150 Km 14,4%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4 0,990 0,248 da 151 km a 250 Km 16,5%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4 0,990 0,248 da 251 km a 350 Km 19,0%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4 0,990 0,248 da 351 km a 500 Km 21,5%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4 0,990 0,248 oltre 500 km 23,8%

Veicoli di massa complessiva compresa tra 7,5 t e 11,5 t
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,7 0,990 0,211 da 51 km a 150 Km 12,8%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,7 0,990 0,211 da 151 km a 250 Km 15,5%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,7 0,990 0,211 da 251 km a 350 Km 17,5%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,7 0,990 0,211 da 351 km a 500 Km 17,9%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA e sconto accise) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di

esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,7 0,990 0,211 Oltre 500 km 21,2%

Veicoli di massa complessiva compresa tra 3,5 t a 7,5 t
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,9 1,009 0,206 da 51 km a 150 Km 12,8%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,9 1,009 0,206 da 151 km a 250 Km 15,4%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,9 1,009 0,206 da 251 km a 350 Km 18,8%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,9 1,009 0,206 da 351 km a 500 km 19,0%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
4,9 1,009 0,206 Oltre 500 km 20,1%

Veicoli di massa complessiva inferiore a 3,5 tonnellate
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
8,5 1,009 0,119 da 51 km a 150 Km 7,9%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
8,5 1,009 0,119 da 151 km a 250 Km 9,9%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
8,5 1,009 0,119 da 251 km a 350 Km 11,3%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
8,5 1,009 0,119 Da 351 km a 500 km 12,0%
Consumo medio di carburante Km/l Prezzo medio gasolio €/l (al netto di IVA) Costo medio di carburante per Km di percorrenza €/Km Lunghezza tratta Km Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante
8,5 1,009 0,119 Oltre 500 km 13,1%

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/09/2010 16:44 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
04/09/2010

Importazioni via mare: rischio di refund e clausole Incoterms

(questo articolo è stato scritto dall'avvocato Massimiliano Lieto, esperto in Diritto Marittimo)

L'importatore italiano che utilizza un vettore di fiducia per trasferire la merce acquistata dal luogo di produzione o di stoccaggio al luogo di destino, si assicura il controllo indiretto del carico. Se invece la scelta del vettore è lasciata al fornitore straniero, aumentano le possibilità di cadere nella trappola del refund (in particolare quando la merce proviene dal Far East con trasporto marittimo groupage e clausola di consegna CFR o CIF).

Quando il vettore incaricato del trasporto è scelto dal venditore straniero, il compratore italiano non solo è chiamato ad interagire con un operatore sconosciuto, ma corre anche il rischio di subire gli effetti del "refund" se il carico viene movimentato via mare.
Questa forma occulta di ristorno del nolo marittimo è talmente imprevedibile per l'importatore da erodere (e talvolta annullare) i margini di profitto attesi dall'operazione di compravendita internazionale.

Quando si manifesta il refund?

Il refund si manifesta con maggiore frequenza in uno scenario che prevede tre situazioni:

trasporto marittimo "groupage" (in un unico container vengono stivati carichi distinti destinati a diversi importatori)
acquisto nei paesi del Far East (Cina, Vietnam, India, per esempio)
stipula col venditore straniero di condizioni Incoterms CFR o CIF.
Le clausole CFR e CIF - come noto - sono due delle tredici clausole di consegna codificate negli Incoterms della Camera di Commercio Internazionale che regolano in modo uniforme spese e rischi delle vendite internazionali e delle operazioni ad esse accessorie (operazioni doganali, di trasporto, di eventuale assicurazione dei rischi).

La clausola CFR (Cost & Freight) è il patto accessorio al contratto di vendita internazionale con cui il venditore si obbliga verso il compratore a stipulare, in nome e per conto proprio, un contratto di trasporto sino ad un porto di destino predeterminato (ad es. Genova) e, quindi, a pagare direttamente al vettore il nolo della tratta marittima (freight).
La clausola CIF (Cost Insurance & Freight) si differenzia dalla precedente clausola perché prevede, quale ulteriore obbligo sempre gravante sul venditore, il procacciamento di una copertura assicurativa delle merci, con connesso accollo del relativo premio.

Quando pattuisce un prezzo a condizioni CFR o CIF, il compratore italiano sa che nel prezzo che paga al venditore straniero è inglobato il nolo marittimo, ma sa (o dovrebbe sapere) anche che, invece, dovrà sopportare tutte le spese che matureranno dal momento dello sbarco della merce al porto di destino sino al luogo finale di consegna, così come individuato nel contratto di vendita.

Normalmente in caso di trasporto groupage le spese che maturano a destino, una volta scaricato il container dalla nave, sono spese:

di movimentazione del container fino ad un terminal portuale (Terminal Handling Charges: T.H.C.)
di trasporto terrestre e/o di immagazzinamento presso un sito (Container Freight Station: C.F.S.), ove il container viene temporaneamente custodito in attesa del disbrigo delle formalità doganali di importazione
di svuotamento del container e di successivo inoltro dei distinti carichi verso le rispettive

destinazioni finali.
Il ricatto

Ciò che spesso induce l'importatore italiano a sottoscrivere un contratto di vendita a condizioni CFR o CIF con esportatori del Far East, è che questi ultimi, appoggiandosi a compiacenti e spregiudicati spedizionieri/vettori cui dovranno affidare il trasporto, offrono nel prezzo CFR o CIF un nolo per la tratta marittima così basso rispetto ai valori di mercato da non poter essere rifiutato.

Per intendersi, se è di circa 60 USD il nolo, ai valori di mercato, necessario per movimentare un metro cubo di merce containerizzata da uno dei principali porti cinesi (ad es. Shenzhen) a quello di Genova e se l'importatore italiano si sente offrire un prezzo a condizioni CFR o CIF con un nolo di 5 USD a metro cubo per la medesima tratta marittima, è comprensibile che l'acquirente italiano si precipiti a concludere la vendita, immaginando che il forte risparmio dei costi logistici possa generare ampi margini di profitto.

Ed è qui che scatta la trappola del refund. Lo spedizioniere/vettore, infatti:

incassa i 5 USD per metro cubo dal mittente/venditore cinese
imbarca il container al porto di Shenzhen
lo scarica al porto di Genova
per recuperare il nolo svenduto al committente cinese, chiede attraverso il proprio agente in Italia il pagamento all'ignaro importatore italiano di diritti di cessione della polizza di carico (cd. bill of lading), ossia del documento che legittima il suo portatore alla consegna della merce ivi descritta.
E' facile immaginare che l'importo di detti diritti, mai pattuiti in precedenza tra il venditore ed il compratore, per i quali non esiste alcuna tariffa cui commisurarli, ammonti a non meno di quei 55 USD che mancano allo spedizioniere/vettore straniero per assicurarsi il nolo che il mercato normalmente pratica sulla relazione di traffico Shenzhen - Genova.

Il compratore italiano, per entrare in possesso della merce, necessita tuttavia della polizza di carico. Inizialmente indirizza la sua legittima protesta per l'ingiustificata ed esosa richiesta di pagamento al suo immediato interlocutore, l'agente italiano dello spedizioniere/vettore straniero, ma la protesta è quasi sempre infruttuosa, dal momento che l'agente non è in colpa, giacché si limita ad eseguire le istruzioni del suo preponente/mandante straniero.

Del resto, l'importatore italiano spesso ignora che tra lo spedizioniere/vettore straniero ed il suo corrispondente italiano vi è un connubio di interessi, talvolta consacrato nell'agency agreement, ove si pattuisce che:

il primo assicura al secondo un costante flusso di container, in misura predeterminata, dalla cui custodia e movimentazione l'agente deriva compensi a vario titolo (es. diritti di sdoganamento all'importazione, compensi per il deposito, per lo svuotamento del container, per il packaging, nolo per il trasporto terrestre a destino)
in cambio, l'agente si impegna ad esigere dagli importatori il refund (camuffato sotto forma di diritti di cessione della polizza) che, una volta incassato, viene retrocesso allo spedizioniere/vettore straniero.
Avendo già pagato al venditore il prezzo CFR o CIF, ossia il prezzo comprensivo del nolo marittimo (cioè relativo alla tratta oceanica che è comprensibilmente il segmento più consistente di un trasporto internazionale via mare), all'importatore italiano vessato, che ha l'esigenza di entrare nella disponibilità della merce acquistata (perché magari, in veste di puro trader, si è impegnato a rivenderla a terzi entro scadenze improcrastinabili), non resta che cedere al ricatto del refund, pagandolo, pur di ottenere in cambio la polizza di carico, titolo rappresentativo delle merci, che

finalmente lo legittima ad esigere la consegna del carico.

Le clausole Incoterms del gruppo F

L'importatore italiano può sottrarsi al rischio del refund assumendo il controllo del trasporto, ossia riservandosi il potere contrattuale di scegliere il vettore di propria fiducia che, in quanto tale, non potrà addebitargli spese a destino non pattuite all'atto della stipula del contratto di trasporto.
Se si considera che il trasporto è operazione accessoria alla vendita, è agevole comprendere che il rischio del refund va scongiurato al momento della stipula del contratto di vendita internazionale.

L'importatore italiano, sempre che disponga della necessaria forza contrattuale, dovrà cercare di imporre al venditore straniero un contratto di vendita che incorpori una delle clausole di resa Incoterms che pongono l'obbligo di stipula del contratto di trasporto (e quindi la scelta del vettore) in capo al compratore, non al venditore come invece accade nelle vendite a condizioni CFR o CIF.
Le clausole che soddisfano tale esigenza sono quelle del gruppo F (FCA, FAS e FOB).

La clausola FCA (Free Carrier), in particolare, appare la più idonea per un trasporto groupage qual è quello in esame, dal momento che prevede che il compratore si preoccupi di stipulare il contratto di trasporto della merce che il venditore gli metterà a disposizione, già sdoganata per l'esportazione, in un luogo predeterminato.

Si può allora immaginare, tornando all'esempio del trasporto da Shenzhen a Genova, che il venditore cinese rimetta la merce sdoganata presso uno dei nove terminal oggi attivi nel porto di Shenzhen, consegnandola al vettore di fiducia incaricato dall'importatore italiano, che così potrà controllarne la condizione e l'imballaggio, per poi procedere al suo stivaggio in container, all'imbarco del medesimo sulla nave ed alla sua successiva consegna in Italia, ove difficilmente l'importatore si sentirà chiedere dal "suo" vettore spese a destino esose e, soprattutto, non concordate.

Avv. Massimiliano Lieto
postato da: PaoloFederici alle ore 04/09/2010 10:28 | link | commenti (9)
categorie: *trasporti*, *economia*
02/09/2010

il piano della logistica

correva l'anno 2005 ed il paese (Italia) si trovava ad avere gravi problemi legati al mondo del trasporto.
Per cui il Ministro dei Trasporti decideva di chiamare a raccolta un gruppo di "esperti" per elaborare il PIANO DELLA LOGISTICA, che vedeva la luce nel gennaio 2006.
Un libro di 167 pagine che potete ancora trovare in rete.
Sono passati cinque anni e cosa è successo?
NIENTE. Esattamente "ZERO".
E oggi?
Il Ministro dei Trasporti ha deciso di chiamare a raccolta un gruppo di "esperti" per elaborare il PIANO DELLA LOGISTICA, che vedrà la luce il prossimo anno (2011)
Saranno sempre 167 pagine?
Ma intanto i problemi, come li risolviamo?
Beh, qualcosa è cambiato: sono aumentate le procedure burocratiche, sono aumentati i documenti da predisporre, sono aumentati i permessi da richiedere.
Insomma gestire i trasporti è molto più complesso di quanto non fosse ... nel 2005.

Ed allora ecco le mie dieci proposte per risolvere SUBITO i problemi più grossi ... a costo zero!

1. **meno burocrazia**
(oggi come oggi gli operatori del settore sono subissati di carta: si va dall'obbligo di compilazione della SCHEDA DI TRASPORTO alle nuove normative INTRASTAT, da procedure farraginose per l'emissione degli EUR-1 a disposizioni “speciali” legate ai rapporti con 73 Paesi del mondo considerati – solo dall'Italia! - come BLACKLISTED ...). Purtroppo l'eccessiva “burocrazia” rende difficile, se non impossibile, lavorare e competere con gli altri Paesi dell'Europa.

2. **cancellazione sconti autostradali**
(e trasferimento degli incentivi a FERRO-STRADA e MARE-STRADA).
Gli interventi “statali” basati su “incentivi” sono sostanzialmente contrari al libero mercato. Si favorisce “uno” e, contemporaneamente, si sfavorisce un altro (magari concorrente). Hanno valore quando di intende favorire (ad esempio) l'ecologia. Se si incentiva il trasporto via mare oppure via ferrovia, togliendo camion dalla strada … questa è una “politica” giusta. Ma destinare incentivi agli “sconti” autostradali quale significato logico avrebbe? Se poi gli “sconti autostradali” vanno a vantaggio dei grossi gruppi (e quindi penalizzano i “piccoli”) diventano totalmente controproducenti.

3. **cancellazione albi (spedizionieri, autotrasportatori)**
Da tempo si parla di liberalizzazione e quindi di cancellazione degli albi professionali. Per quanto riguarda gli autotrasportatori abbiamo invece assistito ad un andamento al contrario: si è resa obbligatoria l'iscrizione all'albo e contestualmente la si è complicata alquanto, così da favorire, ancora una volta, i grossi gruppi svantaggiano i piccoli.

4. **regolamentazione pagamenti 30 giorni**
(recepire legge Europea!)
La legge (europea) c'è e solo l'Italia ancora latita. C'è stato un tentativo di renderla esecutiva ma ”solo” per una categoria, quella degli autotrasportatori, quasi a voler fare figli e figliastri. Sarebbe il caso di renderla finalmente esecutiva per “tutti”

5. **semplificazioni doganali**
(a vantaggio A.E.O. ...!)
la dogana ha funzione di controllo e su questo non si discute. Ma se i controlli si trasformano in ritardi strutturali, alla fine chi viene danneggiato è sempre e solo colui che opera “correttamente”. Ci sono questioni irrisolte, come la possibilità di pagare i diritti doganali (all'import) con un bonifico bancario (a tutt'oggi bisogna richiedere l'assegno circolare in banca e “portarlo” personalmente in dogana. Nell'era di internet questa procedura è semplicemente anacronistica. I “controlli” sono spesso doppi quando non tripli semplicemente perché manca un coordinamento tra i diversi uffici preposti ai controlli. È necessario provvedere all'istituzione di un “ufficio” unico per le relazioni con l'utenza

6. **concorrenza "sleale" delle Multinazionali**
(bisogna favorire le aziende italiane, con una attenzione particolare alle PMI)
ormai è evidente: le multinazionali che operano in Italia “tendenzialmente” spostano gli utili altrove (facilitati, in questo, da una legislazione troppo accondiscendente). Si tende a valutare positivamente il numero di posti di lavoro “creati” dalle multinazionali dimenticando che lo stesso lavoro potrebbe essere svolto da aziende “italiane” (magari anche PMI, o consorzi creati ad hoc). Quindi con numeri similari per quanto riguarda il numero degli occupati ma con vantaggi economici non indifferenti (le aziende italiane NON hanno la stessa possibilità – e facilità!- di trasferire all'estero gli utili).

7. **(mare) sviluppo progetto Mediterrano come hub**
se è vero che il Mediterraneo può diventare il “nuovo” centro di smistamento delle merci che si muovono da Est ad Ovest e viceversa (ad esempio dalla Cina al Brasile) ed anche per quelle che vanno da Nord a Sud e viceversa (ad esempio dall'Austria all'Egitto), tale vantaggio geografico non deve essere vanificato per tutto quanto elencato ai punti precedenti. Gli operatori del settore sono pronti per la sfida.

8. **(aereo) sviluppo progetto Malpensa come hub**
analoghe considerazioni (del punto precedente) valgono per i traffici via aerea. A tutt'oggi più del 50 per cento delle merci da o per l'Italia “transitano” per gli aeroporti del Nord Europa (Parigi, Londra, Amsterdam, Francoforte). Questo penalizza tutti gli operatori italiani del trasporto, ma anche gli italiani che vendono all'estero così come quelli che comprano.

9. **formazione: inserimento della materia (trasporti, spedizioni & logistica) nei nuovi istituti tecnici**
un aspetto positivo della nuova riforma scolastica è legato all'introduzione dei corsi di “trasporto”. Adesso bisogna rendere tutto funzionale.

10. **infrastrutture (programmi/progetti a lungo termine)**
qui stanno i problemi più grossi ed irrisolti. Riuscire a sistemare i “9” punti precedenti già sarebbe un ottimo risultato. Per questioni “infrastrutturali” da programmare sul lungo termine, lascio ad altri di indicare proposte e soluzioni

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/09/2010 11:30 | link | commenti (4)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
05/08/2010

VIDEOTREND SRL? No, grazie!

(seguito del post precedente: "come ti frego ... alla grande").

PER GUADAGNARE IL DOPPIO ... BASTA PAGARE I FORNITORI LA META'

Come fare?
si concorda un prezzo con il fornitore
si effettua un bonifico per la somma concordata
si ritira la merce
si annulla il bonifico, dando istruzioni alla propria banca di pagare la metà

Incredibile vero?
Eppure è successo!

Ecco la storia:

Una società che importa materiale dall’Estremo Oriente (VIDEOTREND SRL) ha incaricato uno spedizioniere (TIMESHIPPING) di curare le operazioni di sdoganamento in Italia
La TIMESHIPPING ha inviato un preventivo
La VIDEOTREND ha confermato, per iscritto, l’accettazione del preventivo
La TIMESHIPPING ha svolto tutte le operazioni di sua competenza ed ha poi chiesto il pagamento

di quanto concordato, ricevendo copia di bonifico (inviato via fax) attestante l'avvenuto pagamento della somma pattuita.
La TIMESHIPPING ha dunque provveduto allo sdoganamento ed alla consegna della merce nei magazzini della VIDEOTREND.
Dopo qualche giorno, la TIMESHIPPING, controllando l'estratto conto, si è accorta che l'accredito della somma ricevuta da VIDEOTREND non era pari a quanto indicato nella copia di bonifico, ma era circa la metà dello stesso.

Ho personalmente contattato VIDEOTREND per conoscere le motivazioni del loro comportamento e mi è stato detto, da uno degli amministratori, Pasquale Totaro, che è suo COMPITO ed OBBLIGO controllare che le spese inerenti la propria società siano corrette e di mercato prima di procedere con il pagamento e nel caso ci sia qualcosa di non chiaro è suo obbligo bloccare.
Aggiungendo poi che: *"E' stato solo quando sono stato portato a conoscenza del bonifico che ho proceduto con il bloccarlo IN ATTESA DI VERIFICHE, dandole comunque un ACCONTO congruo "*

Al che ho controbattuto:
avete fatto un bonifico per una somma superiore ai 3000 euro e poi, non appena avete ottenuto il materiale, avete provveduto a cambiarlo dimezzandolo e questo è un fatto incontrovertibile.
Anziché scusarvi per l'operato (certamente non consono ad una azienda che si proclama "seria") non solo insistete nel non voler pagare ma minacciate denunce per diffamazione (sic!).
Io insisto nell'invitarvi a saldare immediatamente la differenza dovuta.
Poi, siete maggiorenni e vaccinati, per cui fate come vi pare.
Ovviamente un "trucchetto" del genere (fare il bonifico e poi ... ritirarlo) non potrà riuscirvi sempre.
Forse dovrebbero fare altrettanto con voi: ordinarvi la merce, farvi il bonifico e dopo aver ritirato quanto acquistato, cambiare il bonifico e pagarvi la metà.
Secondo me non "gradireste" per niente".
Ah, ovviamente vi siete ben guardati dall'avvisare TIMESHIPPING che il bonifico lo avevate, arbitrariamente, dimezzato.

La questione passa agli avvocati.
Sapendo come vanno le cose in Italia, TIMESHIPPING riuscirà ad essere pagata, forse, fra una decina di anni.
Sicuramente, in futuro, non accetteranno più bonifici bancari da VIDEOTREND.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 05/08/2010 23:08 | link | commenti (10)
categorie: *giustizia*, *aiuto*, *denuncia*, *avvocati*, *trasporti*
04/08/2010

come ti "frego"... alla grande!

la società XXX (eh no, secondo la legge italiana il nome NON ve lo posso dire! Perché in Italia chi truffa è tutelato alla grande) ha incaricato la nostra società di spedizioni dello svolgimento delle operazioni di sdoganamento relative a merce arrivata in importazione ed a lei destinata.
La nostra società di spedizioni ha sottoposto un PREVENTIVO che è stato accettato.
La nostra società di spedizioni ha chiesto il PAGAMENTO anticipato delle somme preventivate e ci hanno passato una copia di bonifico eseguito tramite una banca (non insistete, non posso dirvi nemmeno il nome della banca!) con tanto di indicazione del numero di CRO (che, come sappiamo, attesta la veridicità del bonifico stesso).
La nostra società di spedizioni ha quindi disposto la consegna della merce a quel ricevitore XXX

(del quale non posso dirvi il nome, perché la legge non me lo permette) per accorgersi, il giorno dopo, che il bonifico era stato "arbitrariamente" annullato e la somma da pagare ridotta alla metà.
E' chiaro che adesso non ci resta che passare la pratica al nostro ufficio legale, ma resta inteso che DA ORA IN POI non accetteremo più bonifici, seppur confermati tramite CRO, nè dalla XXX (quella ditta truffaldina della quale NON posso fare il nome!) nè effettuati tramite quella banca.
Invitiamo gli operatori del settore a prestare la massima attenzione ai pagamenti che dovessero ricevere da quella stessa società (della quale però non posso dirvi il nome), ad evitare di incorrere in analoghe spiacevoli situazioni.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/08/2010 15:51 | link | commenti
categorie: *denuncia*, *trasporti*
22/07/2010

Guadagni sicuri

fare l'imprenditore, al giorno d'oggi, significa, spesso, "rischiare".
Costi certi e guadagni incerti.
Affitti, stipendi, bollette, tasse ... ogni giorno un'azienda sa di dover pagare (faccio un esempio) mille.
Se poi con il lavoro di quel giorno avrà ricavato mille e cento, sarà stato un giorno "in positivo".
Se invece quel certo giorno avrà ricavato solo cinquecento, sarà stato un giorno "in perdita".
Alla fine dell'anno si tirano le somme e non è detto che siano sempre di segno positivo.
La capacità imprenditoriale consiste nel far sì che i ricavi superino le spese.
Siamo d'accordo fin qui?
Pensate che bello se a fine anno, di fronte ad un risultato negativo, si potessero richiamare tutti i clienti e dire loro: "visto che quanto ti ho fatturato non è stato sufficiente perché io ottenessi un risultato positivo, adesso tu devi contribuire a risanare i miei bilanci."
Mi immagino le risposte, che andranno dell'elegante "arrangiati" al meno professionale "ma va a quel paese".
Bene, da oggi potete scegliere di fare un mestiere che vi garantisce sempre e solo guadagni sicuri: l'auto-trasportatore.
Una legge appena approvata ha stabilito che chi fa l'autotrasportatore deve essere sempre pagato in maniera tale da coprire i suoi costi.
AL FINE DI GARANTIRE LA TUTELA DELLA SICUREZZA STRADALE E LA REGOLARITA' DEL MERCATO DELL'AUTOTRASPORTO ... L'IMPORTO A FAVORE DEL VETTORE DEVE ESSERE TALE DA CONSENTIRE ALMENO LA COPERTURA DEI COSTI MINIMI DI ESERCIZIO ... QUALORA DALLA FATTURA RISULTI INDICATO UN CORRISPETTIVO DI IMPORTO INFERIORE A QUANTO PREVISTO ... L'AZIONE DEL VETTORE NEI CONFRONTI DEL MITTENTE PER IL PAGAMENTO DELLA DIFFERENZA SI PRESCRIVE ENTRO IL TERMINE DI UN ANNO.
In parole povere se io OGGI chiamo un auto-trasportatore, concordo un prezzo per un trasporto, ricevo la fattura per la somma concordata, pago la somma concordata ... poi devo aspettare almeno un anno perché quell'auto-trasportatore potrebbe decidere di NON rispettare l'accordo preso e chiedermi una somma DIVERSA (più alta).
Ed io, secondo la legge, dovrò pagare.
Se non è assurdo tutto questo ...
Immaginate se una tale legge venisse estesa a tutti i campi "imprenditoriali": nessuna azienda potrebbe più fallire, nessun imprenditore sarebbe più a rischio ...!
La FIAT chiude il bilancio in perdita?
Scrive a tutti coloro che hanno acquistato un'auto nell'ultimo anno e gli fa pagare la differenza necessaria a sanare il bilancio.

Elementare, vero?
Paolo
(immaginate di andare al supermercato a comprare un chilo di mele. Vi dicono che costano 10 euro. Vi fanno lo scontrino per 10 euro. Voi pagate 10 euro. Poi fra qualche mese il proprietario del supermercato vi chiama e vi dice: "per quelle mele che hai comprato qualche mese fa, mi devi dare altri 5 euro ...". Voi come reagireste?)
postato da: PaoloFederici alle ore 22/07/2010 12:57 | link | commenti
categorie: *politica*, *trasporti*, *economia*
21/07/2010

crediti e fallimenti

solo negli ultimi giorni ho ricevuto comunicazione di tre aziende del settore (trasporti internazionali) che sono fallite.
Ognuna lasciando, naturalmente, grossi "buchi" che si traducono in somme enormi che qualcuno "non" incasserà.
E allora ci sono tre precise considerazioni che vorrei discutere:
(1) un'azienda non fallisce mai all'improvviso, ma solo dopo mesi (se non anni) che si trascina cercando di tappare i buchi nei modi più diversi. Il primo "modus vivendi" che viene messo in atto è quello di allungare drasticamente i tempi dei pagamenti (ai fornitori) restringendo contemporaneamente i tempi degli incassi (dai clienti). Magari presentando in banca le fatture allo sconto. Così anche se un'azienda ha crediti per 100 e debiti per 1000, può contare su un "cash flow" attivo (i 100 che ottiene subito dalla banca che sconta le fatture. Per i 1000 di debito ... i fornitori possono aspettare). Il dato di fatto è che una tale azienda è ormai decotta e il risultato negativo incolmabile. Ma se la banca non ha problemi a "scontare" le fatture attive (chi deve pagare ... pagherà alla banca, anziché all'azienda), i fornitori che sperano di incassare le "loro" fatture, dopo aver aspettato "a babbo morto" si ritroveranno fra le mani una lettera di un qualche curatore fallimentare e scopriranno che i loro quattrini non li vedranno più.
(2) Le "informazioni commerciali" sono spesso inattendibili, anche perché molti bilanci di aziende "in difficoltà" vengono abilmente mascherati. Ho chiesto "oggi" informazioni su un'azienda che ha dichiarato fallimento da un paio di settimane e la "notizia" non è ancora ufficiale. L'informazione sarà disponibile fra un po'. Il classico "chiudere la stalla quando i buoi sono scappati".
(3) Lo scambio di comunicazioni, in Italia, è illegale (se un cliente mi sta facendo penare ed io lo dico ad un "collega" che sta per fornire merci e servizi a quello stesso cliente, incorro nel reato di diffamazione!). Quindi non è nemmeno possibile mettersi in allarme, conoscendo in anticipo situazioni difficili.
Quindi come proteggersi?
Cambiando drasticamente il sistema: se un cliente ha bisogno di credito "deve" chiederlo alla banca (che, allora sì, farà tutti gli accertamenti del caso prima di concederlo, facendosi anche dare le "garanzie" del caso) e deve smetterla di chiederlo ai fornitori (che hanno diritto ad essere pagati subito, senza "se" e senza "ma"!)
La nostra azienda per politica aziendale paga le fatture dei fornitori al ricevimento delle stesse (al massimo, se con un fornitore ci sono fatturazioni multiple, si concorda un pagamento unico mensile!).
Altrettanto viene chiesto ai nostri clienti: noi non diamo credito, perché non siamo una banca e quindi non riteniamo giusto utilizzare un servizio bancario (il credito, appunto) per acquisire clienti.
Ognuno, insomma, dovrebbe fare la sua parte.
Non cesserebbero certo i fallimenti, ma, se non altro, le magagne verrebbero scoperte prima.
Ah, con quelle tre aziende fallite non avevamo rapporti da tempo: ci avevano chiesto un credito esagerato ("sai, gli altri ci fanno 90 giorni ... ce lo devi fare anche tu!) e quindi avevamo lasciato perdere.

Mi piacerebbe sapere quanto saranno contenti i miei "colleghi/concorrenti" che invece hanno aderito alle loro richieste concedendo il credito.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 21/07/2010 18:23 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*, *economia*
16/07/2010

FARE E DISFARE E' TUTTO UN LAVORARE

SI - NO - SI - NO - SI - NO ???

da tempo gli autotrasportatori cercano di far approvare una legge che fissi le tariffe minime dovute per i trasporti.
Peccato che una tale legge, già approvata anni fa ***SI***, sia stata cancellata dopo che a Bruxelles ne avevano contestato l'illegalità ***NO***.
La "nuova legge" (che rispecchia la vecchia, dunque già dichiarata illegale) viene riproposta.
La commissione preposta l'approva ***SI***
Ieri l'altro, nella presentazioe della finanziaria, il Senato la "stralcia" ***NO***
Oggi il Ministro dei trasporti la ripropone come decreto legge ***SI***
Stasera il presidente dell'Antitrust dichiara: "Dopo avere annunciato una politica di liberalizzazioni il Governo, contraddicendosi, ha varato oggi un decreto legge sull'autotrasporto che nella sostanza ripristina tariffe minime inderogabili, senza tenere conto delle ragioni del mercato chiaramente espresse nella segnalazione tempestivamente inviata dall'Antitrust. Ora c'è il rischio che altre categorie chiedano lo stesso privilegio, ai danni della concorrenza e dei consumatori. Per questo motivo l'Antitrust auspica che il Parlamento non ratifichi la decisione governativa". ***NO***
A domani ...!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 16/07/2010 20:19 | link | commenti (2)
categorie: *politica*, *trasporti*, *economia*
15/07/2010

e adesso ... sciopero!

dopo che per mesi il Ministro dei Trasporti ha "trattato" con gli autotrasportatori per promulgare una legge illegale (stabilire tariffe ministeriali "contravviene" alle leggi che prevedono la libera concorrenza. Già in passato l'Italia è stata "redarguita" dall'Unione Europea per tali irregolarità, quando - come forse ricorderete - le "tariffe a forcella" sono state, forzatamente, cancellate!) adesso, forse rendendosi conto dell'illegalità manifesta, il Senato ha stralciato gli emendamenti sull'autotrasporto dal disegno di legge di conversione della manovra economica.
Per reazione l'Unatras, l'associazione che riunisce le sigle degli autotrasportatori artigiani, ha già diramato comunicati stampa con cui proclama il fermo dei servizi.
Insomma, già scioperano i produttori di latte perché non è stata promulgata una legge "illegale". Adesso anche gli autotrasportatori si allineano: ma la "legalità" non è più ambita da nessuno?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 15/07/2010 13:07 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
13/07/2010

MILANO: CAPITALE ECONOMICA DELLE IMPRESE DEL MEDITERRANEO

per partecipare al "MILANO MED FORUM" sono venuti da tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, finanche dall'Iraq e dai Paesi del Golfo Persico.
L'elenco interminabile di ministri, presidenti, direttori generali (delle più svariate entità governative, bancarie, doganali, commerciali, industriali ...) riportato nel "programma" dava immediatamente l'idea dell'importanza del Forum.
Il vice ministro dello sviluppo economico, Adolfo Urso, ci ha raccontato di un progetto per la creazione del "Centro Euro Mediterraneo per le Pmi", che avrà sede a Milano.
Il presidente di Promos, Ermolli, ci ha spiegato che si tratta di una struttura tecnico operativa a sostegno delle Pmi Euromed, con l'obiettivo di favorire la cooperazione economica e gli investimenti nell'area del Mediterraneo.
I numerosi interventi dei vari speaker hanno tutti posto l'accento sulle grandi opportunità che si apriranno grazie all'interscambio commerciale.
Le Camere di Commercio sono disponibili ad aiutare gli operatori che intendono "fare rete" (nell'era di internet, un classico!).
Insomma le premesse sono ottime.
La realtà poi è tutt'altra cosa (come ben sa chi lotta tutti i giorni contro la burocrazia, contro le problematiche doganali, contro le difficoltà create dall'assenza di infrastrutture all'altezza...!) ma è bello, ogni tanto, sognare!
Speriamo che questo nuovo "Centro Euro-Mediterraneo per le Pmi" non serva solo a creare nuove poltrone e nuova burocrazia.
A noi non resta che aspettare.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/07/2010 16:03 | link | commenti
categorie: *incontri*, *trasporti*, *economia*

sono 73: cosa hanno in comune?

Alderney * Andorra * Angola * Anguilla * Antigua * Antille Olandesi * Aruba * Bahamas * Barbados * Barbuda * Barhein * Belize Isole * Bermuda * Brunei * Cipro * Corea del Sud * Costarica * Dominica * Ecuador * Emirati Arabi * Filippine * Giamaica * Gibilterra * Gibuti (ex Afare Issas) * Grenada * Guatemala * Guernsey – Isole del Canale * Herm – Isole del Canale * Hong Kong * Isola di Man * Isole Cayman * Isole Cook * Isole Marshall * Isole Turks e Caicos * Isole Vergini Statunitensi * Jersey – Isole del Canale * Kenia * Kiribati – ex Isole Gilbert * Libano * Liberia * Liechtenstein * Lussemburgo * Macao * Maldive * Malesia * Malta * Mauritius * Monaco * Montserrat * Nauru * Niue * Nuova Caledonia * Oman * Panama * Polinesia Francese * Portorico * Saint Kitts e Nevis * Saint Lucia * Saint Vincent e Grenadine * Salomone * Samoa * San Marino * Sant'Elena * Sark (Isole del Canale) * Seychelles * Singapore * Svizzera * Taiwan * Tonga * Tuvalu (ex Isole Ellice) * Uruguay * Vanuatu * Vergini britanniche.

Adesso, ogni qualvolta dovrò pagare il mio "corrispondente" estero in ognuno dei **73 Paesi elencati**

nella Gazzetta Ufficiale (quelli riportati sopra, appunto!) e considerati **"black list"**, dovrò predisporre un documento "extra" per comunicare all'Agenzia delle Entrate ciò che potrebbero tranquillamente controllare in banca e cioè:
codice fiscale (o altro codice identificativo) attribuito all'operatore dallo Stato in cui lo stesso è stabilito, residente o domiciliato
ditta, cognome, nome, luogo e data di nascita, domicilio fiscale, se si tratta di persona fisica
denominazione o ragione sociale, sede legale o amministrativa, se soggetto non persona fisica
per ciascun operatore, il totale delle operazioni attive e passive effettuate, distinto tra operazioni imponibili (va evidenziato l'importo complessivo della relativa imposta), non imponibili, esenti e non soggette, al netto delle relative note di variazione, e, per le note di variazione emesse e ricevute relative ad annualità precedenti, il totale delle operazioni e la relativa imposta.
Allora gradirei sapere:
esiste una qualche normativa "analoga" in altro paese europeo?
poiché non mi risulta niente di simile in tutta Europa, non è possibile protestare vivacemente (magari anche tramite una raccolta di firme) contro l'emanazione di un tale decreto?
tutte le transazioni bancarie con l'Estero già risultano nei documenti bancari. Possibile che l'Agenzia delle Entrate abbia bisogno di una copia di documenti già esistenti (il che significa soltanto un aggravio di lavoro "burocratico" che va a togliere tempo prezioso all'attività primaria di ogni singola azienda)
nell'ultimo anno abbiamo assistito alla creazione di tutta una serie di nuove procedure burocratiche che contraddicono i programmi/progetti del Ministero della Semplificazione. Nel mio settore (mi occupo di TRASPORTI INTERNAZIONALI) abbiamo:
- introduzione della SCHEDA DI TRASPORTO (documento SOLO italiano)
- introduzione dell'INTRASTAT (anche per le aziende di servizi). Al momento 1208 domande di chiarimento giacciono sulle scrivanie dell'agenzia delle entrate in attesa di risposta
- nuove normative IVA (per la maggior parte ancora in discussione in quanto mancanti di chiarezza!)
- nuove normative per quanto riguarda le dichiarazioni sulla radioattività dei materiali esportati
- nuove normative relativamente ai contratti di trasporto (che, al momento, possono essere sottoscritti solo dagli autotrasportatori: al Ministero dei TRASPORTI si sono "dimenticati" che esistono anche i trasporti con le navi, con gli aerei e con i treni!)
- nuove normative per l'emissione degli EUR-1 (sembra però che l'agenzia delle entrate stia correndo ai ripari per risolvere un problema ... che loro stessi hanno creato)
E adesso ci si mettono anche con nuove dichiarazioni (BLACK LIST) che servono solo a riempire di carta altri moduli totalmente inutili
Ma quando lo troviamo poi il tempo per "lavorare" e produrre?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/07/2010 12:46 | link | commenti (1)
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
06/07/2010

E' sempre colpa mia!

quando leggo la lettera del Presidente di Conftrasporto (pubblicata su IL GIORNALE lo scorso 4 luglio) dal titolo *"NON SEMPRE GLI INCIDENTI AVVENGONO SOLO PER COLPA DEGLI AUTISTI DEI CAMION"* (intendendo, in breve, chiamare a correità i committenti) chissà perché mi viene in mente la vecchia polemica che se una donna viene violentata la colpa è anche del fatto che, magari, indossa blue jeans sexy!
Così come NON è giusto che un "violentatore" si giustifichi dicendo "sono stato tentato dai tacchi a spillo" oppure "dalle labbra carnose", NON è nemmeno giusto che gli autisti dei camion, dopo aver causato qualche incidente, si giustifichino dicendo "mi avevano detto di fare presto e allora dovevo

correre".
Il tentativo di scusarsi (vecchio quanto l'uomo, visto che anche Adamo si giustificò dicendo "è stata Eva a farmi mangiare la mela") per i propri errori accusando altri (una volta è colpa del serpente tentatore, un'altra è colpa dei blue jeans sexy, ultimamente è sempre colpa degli arbitri) la dice lunga sul senso di responsabilità odierno.
Che ognuno si assuma le proprie responsabilità e smettiamola, una buona volta, di giocare a scaricabarile!
Al giorno d'oggi è sempre più difficile lavorare: dai nostri governanti arrivano nuove regole "burocratiche" un giorno sì e l'altro pure (tanto varrebbe chiudere il Ministero della Semplificazione ...vista la completa inutilità!), il mercato (con le sue leggi "autonome") ci schiaccia tra la forza finanziaria delle multinazionali e la scelta dei clienti di affidarsi a fornitori "esteri" (alla faccia del made in Italy).
Se adesso ci si mettono anche i camionisti a chiamarci in "correità" quando fanno degli incidenti, non so proprio cosa di peggio potrà riservarci il futuro.
Ma lo slogan del nostro capo del governo non era ... lasciateci lavorare!?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 06/07/2010 17:39 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *educazione*, *trasporti*, *economia*
01/07/2010

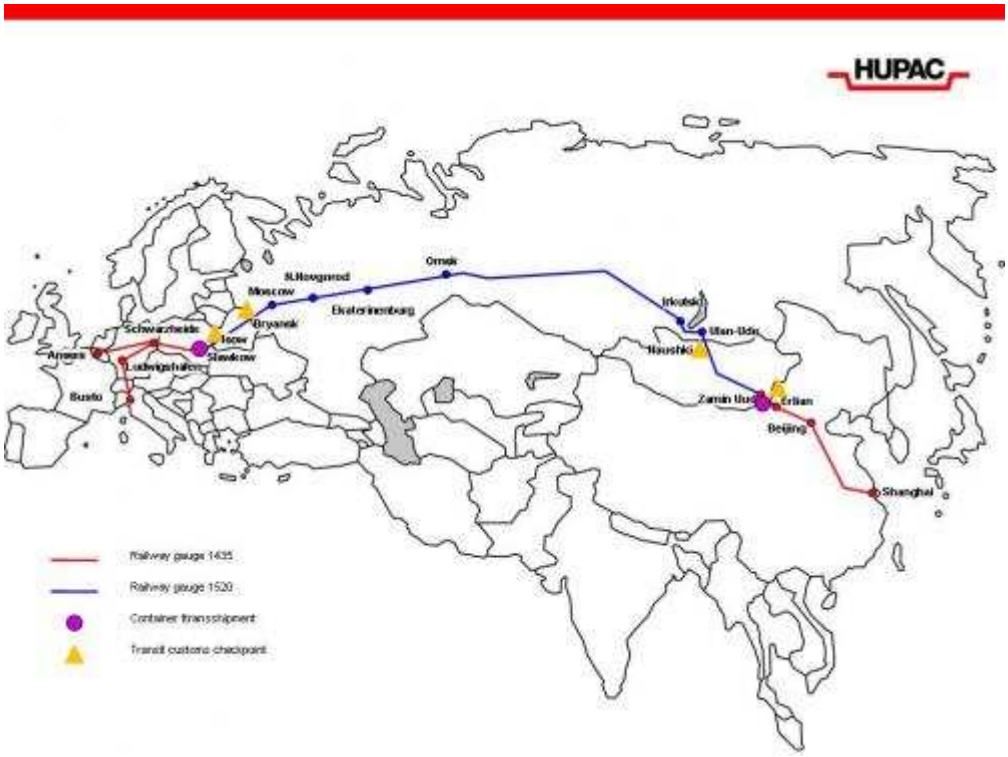
L'IMPORTANZA DEL FATTURATO

sempre più si tende a considerare l'importanza di un'azienda in base al fatturato!
La società AAA fattura 20 milioni di euro ... la società BBB ne fattura 200 ... poi c'è la CCC che arriva a 2.000 milioni, quindi 2 miliardi ... e finiamo con la DDD che è a 20.000 milioni, ovverossia 20 miliardi di euro!
Ma che belle aziende.
Le ultime due saranno, quasi certamente, anche quotate in borsa.
Se la prima (AAA) ha una cinquantina di dipendenti, l'ultima (DDD) sarà a cinquemila.
E i bilanci?
L'uomo della strada è convinto che più alto è il fatturato, migliore sarà il valore azionario.
Peccato che invece sia un altro il "punto dolens": quanto guadagna?
Magari tra le aziende dell'esempio quella che va meglio è quella che fattura di meno.
Tra un'azienda che fattura 20 milioni di euro e chiude il bilancio con un attivo di 1 milione ed un'altra che fattura 20 miliardi di euro ma poi chiude il bilancio con un passivo di 100 milioni, cosa mai sarà meglio?
C'è chi si ostina a dare importanza al fatturato, alle "quote di mercato" che vengono acquisite (chiaramente chi fattura 20 miliardi "produrrà, gestirà, trasporterà, venderà" molto di più di chi fattura 20 milioni), dimenticando che le aziende hanno come scopo il guadagno e che lavorando in perdita si arriva ad un solo risultato: il fallimento.
Salvo diventare talmente grandi (leggi ALITALIA o FIAT) che allora non puoi più fallire e quindi le perdite le pagheranno altri.
Nel settore dei trasporti e delle spedizioni non c'è ancora nessuno così grande da poter sperare che lo STATO gli ripiani le perdite, così assistiamo, ogni giorno, alla disperazione di chi - dopo aver aumentato il fatturato - piange lacrime amare quando è il momento di fare i conti e si accorge che deve mettere mano al portafoglio per ripianare i debiti.
E pensare che è tutto così prevedibile!
Anch'io potrei decuplicare il fatturato: basterebbe che applicassi prezzi (assurdamente bassi!) analoghi a quelli praticati da alcuni miei concorrenti.
Quelli stessi che oggi, esaminando i loro bilanci, stanno piangendo lacrime amare di fronte alle centinaia di migliaia di euro evidenziate come perdita.

Insomma, la crisi c'è ... è vero, ma inseguire il mercato nella sua assurda corsa al ribasso (alla ricerca del prezzo più basso!) non è certo una soluzione.
O, come dice quel vecchio adagio: "chi si contenta gode e qualche volta stenta ma stenta sempre meno di chi non si accontenta".
Paolo Federici
(ho appena saputo che un'azienda che intendeva mettersi in vendita, per farsi bella ha aumentato drasticamente il fatturato. Come? Riducendo i prezzi e riducendosi a lavorare in perdita. Quando il "potenziale" acquirente ha visto l'ottimo fatturato ha sorriso. Ma quando ha visto anche il pessimo risultato economico ha lasciato perdere l'affare. Anche "mascherare" i bilanci non è più cosa facile, al giorno d'oggi)
postato da: PaoloFederici alle ore 01/07/2010 17:06 | link | commenti (6)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
29/06/2010

in Cina ... con il treno!

il futuro è già cominciato!
Cinquant'anni fa nasceva il container, questo grosso scatolone che, una volta riempito di merce, può essere trasportato multimodalmente, cioè con "molti" mezzi di trasporto: camion, treno e nave!
Con il camion lo si "posiziona" sul luogo di produzione.
Poi normalmente il camion lo trasferisce alla stazione ferroviaria oppure al porto di mare.
Dunque, utilizzando il treno o la nave si coprono le lunghe distanze.
Per ri-utilizzare il camion nel tratto finale così da effettuare la consegna al luogo di destinazione.
Dall'Italia agli Usa si può andare solo con la nave ... ma dall'Italia alla Cina?
E' ipotizzabile usare il treno?
Qualcuno (come spiegava Einstein: "Tutti sanno che una cosa è impossibile da realizzare, finché arriva uno sprovveduto che non lo sa e la inventa") ha deciso di tentare l'impossibile ed oggi il sogno è già reale.
Il dottor Alberto Grisone, intervenuto alla conviviale del Propeller Club port of Milan, ha illustrato agli increduli presenti la realtà di quel sogno.
Il treno c'è e funziona.
Basta prendere un normalissimo container e consegnarlo alla stazione ferroviaria di Busto Arsizio (la "base" principale di Hupac in Italia) ed in breve tempo il container sarà "disponibile" per il ritiro nelle principali stazioni ferroviarie cinesi.
Ovviamente il treno fa "numerose" fermate intermedie, quindi è possibile "spedire" il container in molti altri centri anche non cinesi!
Qualche esempio:
Busto – Moscow in 13 giorni
Busto – Novosibirsk in 16 giorni
Busto – Vladivostok in 19 giorni
Busto – Kazachstan in 17 giorni
Busto – Busan in 25/26 giorni
Busto – Shanghai in 27/28 giorni
Questa mappa evidenzia la "rotta"del treno e le principali stazioni ferroviarie toccate.



Proviamo ad esaminare vantaggi e svantaggi rispetto alla nave?
Sicuramente il costo del treno è più alto rispetto a quello della nave (anche perché un treno può portare poche decine di containers alla volta, mentre una nave ne trasporta qualche migliaio!) ma:
- il treno parte tutti i giorni
- il "transit time" è più corto rispetto a quello della nave
- il treno arriva direttamente nel CUORE per paese di destino mentre (con la nave) la tratta dal porto alla destinazione finale può anche voler dire dover fare qualche migliaio di chilometri!
C'è stato, nel recente passato, un problema legato alla mancanza di spazio sulle navi (bisognava prenotare con almeno tre settimane di anticipo). Un cliente aveva della merce urgente e pur di farla partire era disposto anche a pagare le somme esorbitanti di un trasporto aereo ... ma era il periodo in cui spopolava il vulcano islandese!
Insomma, la possibilità offerta dal "treno" è stata come il cacio sui maccheroni.
Per chi è alla ricerca di nuove soluzioni di trasporto questa è davvero un'opportunità: vedremo chi saprà coglierla!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 29/06/2010 12:03 | link | commenti
categorie: *cultura*, *incontri*, *scoperte*, *trasporti*
28/06/2010

AMARCORD

si è svolta a Milano, in una meravigliosa sala del Museo Diocesano, l'assemblea generale della Fedespedi.
Un filmato d'apertura ha rifatto la storia della Fedespedi; mentre scorrevano le fotografie che - sulle note di "My Way", cantata da Frank Sinatra - andavano dalla costituzione dell'associazione (nel 1945) ai giorni nostri, ho pensato che un'altra canzone sarebbe stata più adatta.
Ma, quale sia, ve lo dico dopo.
Ciò che è emerso dalla relazione del presidente Lazzeri è presto detto: la logistica in Germania ed in Olanda è un settore altamente produttivo (in Germania la logistica fattura 200 miliardi di euro e si

prevede il raddoppio a breve. In Italia non raggiungiamo i 100 miliardi e siamo in costante discesa!)
E non è vero che siano le multinazionali a far salire il trend: in Germania sono oltre 60.000 le PMI che operano nel settore spedizioni, trasporti e logistica!
Ciò che è vero è che in Italia c'è il blocco di ogni opera pubblica (dai collegamenti portuali ai retroporti, dalle ferrovie alla Tav ...) e non ci sono programmi per il futuro.
"Noi non chiediamo soldi" ha più volte ribadito Lazzeri.
(E qui lasciatemi aprire una parentesi: il "moderatore", Nicola Porro del Giornale, sentendo tali affermazioni ha fatto un salto sulla sedia. "E' la prima volta che partecipo ad un convegno - ha detto - e non sento chiedere soldi al Governo")
"Noi chiediamo REGOLE e SERVIZI" ha ribadito Lazzeri.
Il sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, intervenuto al convegno non ha potuto che confermare che il Governo ha perso fin troppo tempo per inseguire le richieste (quelle sì, monetarie!) dell'autotrasporto tralasciando tutti gli altri settori.
Ma adesso si cambia rotta: intanto a breve partirà la discussione sul nuovo Piano Generale dei Trasporti (quello che il Governo Berlusconi aveva già pronto nel 2006 quando ha dovuto abbandonare temporaneamente la guida del Paese) e le priorità sono note: creazione delle infrastrutture ormai necessarie ed inderogabili, sviluppo del Mediterrano e dei porti italiani in concorrenza con quelli del Nord Europa, informatizzazione delle dogane, eliminazione di tutta una serie di orpelli burocratici che rallentano lo sviluppo.
"Tutte belle cose - ribadiva Lazzeri - ma noi dobbiamo risolvere i problemi oggi. Se per costruire una strada o sistemare un porto ci possono volere anni, per risolvere i problemi burocratici legati all'Intrastat oppure alle nuove regole IVA, o magari alla scheda di trasporto, oppure ai doppi e tripli controlli doganali sulla stessa merce, per non parlare delle nuove normative legate agli EUR1 ed alle disposizoni sulla radioattività ... basterebbe davvero poco"
Oltre dunque a NON chiedere soldi, cosa vogliono gli spedizionieri?
In fondo non abbiamo fatto altro che ripetere quello che andiamo dicendo da anni e che qualcuno, lassù nelle alte sfere ama ribadire. Insomma chiediamo una cosa semplicissima: "lasciateci lavorare".
Noi continuiamo a raccontare i nostri problemi, continuiamo a spiegare come sia difficile lavorare avendo la politica (leggi: la burocrazia!) sempre e solo contro, continuiamo a lottare per portare traffici in Italia (e vederceli sparire perché - come ha illustrato il rappresentante della Pirelli - i porti del Nord Europa sono più affidabili e danno più certezze!).
Poi ci sentiamo dire che la colpa è nostra, perché siamo piccoli e non ci decidiamo a crescere (come fanno le multinazionali Nord Europee).
Ed anche se i fatti (il 95 per cento del PIL, in Italia, è "creato" dalle PMI!) dicono che sono le piccole aziende a mandare avanti la baracca, è tutto inutile.
Alla fine, forse la canzone più adatta per riassumere la giornata avrebbe potuto essere un'altra: "parole, parole, parole".
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 28/06/2010 16:37 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
22/06/2010

figli e figliastri

lettera aperta al Ministro dei Trasporti, Altero Matteoli

caro Ministro,
Lei ovviamente non mi conosce, ma io mi occupo di trasporti ormai da 35 anni, quindi ritengo di aver acquisito una qualche minima esperienza nel settore.
Considerato poi che talvolta vengo invitato a tenere lezioni sui trasporti nelle scuole (dalle medie finanche all'università), tutti i miei interventi partono da un denominatore comune.
Spiego, ai ragazzi, che il trasporto nasce sull'acqua (fluviale e marittimo) per poi svilupparsi, nel corso dei secoli, in quattro grandi classi, determinate dalla "via" utilizzata.
Quindi abbiamo il trasporto per VIA D'ACQUA (fluviale e marittimo, appunto), per VIA DI TERRA (quello stradale, con i camion, insomma), per VIA FERRATA (quello tramite treno) e per VIA D'ARIA (l'ultimo nato in ordine di tempo, quello effettuato tramite gli aerei, gli elicotteri e - perché no? - le astronavi!).
Un Ministero dei Trasporti dovrebbe dunque occuparsi della "globalità" dei trasporti, quindi di tutti quattro i suoi figli.
Invece, sempre più (e Lei non è il solo: anche i suoi precedessori hanno sempre agito secondo analoga mentalità) l'unico TRASPORTO del quale si parla è quello via strada e la "controparte" del Ministero è sempre e solo il mondo dell'AUTOTRASPORTO.
Proprio in questi giorni (secondo quanto riportato dalla stampa) è stato raggiunto un importante accordo.
In questo accordo si parla di "contratto di trasporto" (però ... ormai l'avrò ripetuto non so quante volte) il "contratto di trasporto" potrà essere sottoscritto solo da chi è PROPRIETARIO di camion.
Quindi (la domanda continua ad essere senza risposta!) chi ha bisogno di effettuare trasporti AEREI, NAVALI o FERROVIARI ... cosa deve fare? Coinvolgere un "camionista" nella contrattazione?
Con l'avvento dei "CONTAINERS" si è sviluppato il trasporto INTERMODALE/MULTIMODALE, per cui lo stesso CONTAINER (quel grosso cassone diventato "imballo universale") si sposta tra la strada, la ferrovia ed il mare ... senza "rottura del carico".
Anche in quel caso (magari per merce da caricare a Bergamo e destinata a Chicago) il contratto di trasporto sarà valido solo se sottoscritto da un "camionista"?
Ma la cosa più eclatante è quella riguardante i termini di pagamento.
Solo i trasporti "camionistici" saranno soggetti al pagamento da effettuarsi (per legge!) entro un massimo di 60 giorni.
Per gli altri "trasporti" (i "figliastri", appunto) resta in vigore l'arte di arrangiarsi.
Carò "papà", perché continui a curarti solo del tuo figlio (CAMION) prediletto (che, tra l'altro, è anche quello che ti da i maggiori grattacapi) ed a noi tre (NAVE, AEREO e TRENO) continui a snobbarci?
E' chiederti troppo di applicare, almeno, le stesse regole valide per tutti quattro?

Paolo Federici
p.s.: è doveroso aggiungere che Confapi Trasporti - della quale faccio parte in veste di "responsabile della comunicazione" - ha costituito la filiera unica del trasporto proprio per non avere figli e figliastri!

postato da: PaoloFederici alle ore 22/06/2010 12:26 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
21/06/2010

ci sono cose che NON capisco!

sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono pubblicati i costi chilometrici del carburante aggiornati con il prezzo medio del gasolio del mese di maggio (www.mit.gov.it alla voce "autotrasporto").
I costi chilometrici sono differenziati per tratte chilometriche e per classi di peso dei veicoli; sono inoltre evidenziate le incidenze percentuali dei costi chilometrici rispetto ai costi complessivi dell'autotrasporto.
Com'è noto, quei dati sono pubblicati dal Ministero per determinare le tariffe minime obbligatorie nei contratti di trasporto stipulati solo verbalmente (comma 10 dell'articolo 83 bis del D.L. n.112/2008 convertito dalla legge n.133/2008).

Tariffe minime obbligatorie per i contratti verbali aggiornate col prezzo medio del gasolio del mese di maggio 2010

Tipologia di veicolo	Tratte chilometriche: Da 51 a 150 km	Da 151 a 250 km	Da 251 a 350 km	Da 351 a 500 km	Oltre 500 km
Superiori a 26 t	1,80	1,67	1,51	1,20	1,12
Oltre 11,5 e fino a 26 t	1,72	1,50	1,30	1,15	1,04
Oltre 7,5 e fino a 11,5 t	1,65	1,37	1,20	1,18	1,00
Oltre 3,5 e fino a 7,5 t	1,61	1,34	1,10	1,08	1,02
Fino a 3,5 t	1,51	1,20	1,05	0,99	0,90

dunque, se DUE o più SPEDIZIONIERI si consultano per valutare quale sia il costo del Gasolio, così da aggiornare le proprie tariffe, interviene l'ANTITRUST in quanto si tratta di un attentato alla libera concorrenza!
Insomma, **per legge**, non è proprio pensabile che TUTTI pratichino le stesse tariffe.
Se invece sono gli AUTOTRASPORTATORI a "consultarsi", non solo NON interviene l'ANTITRUST, ma anzi interviene il GOVERNO per determinare le TARIFFE da applicarsi, stabilendo - **per legge** - che TUTTI debbono praticare le stesse tariffe.
Ma la legge non è uguale per tutti?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 21/06/2010 14:36 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
14/06/2010

LE PMI SONO LA VERA FORZA ECONOMICA DELL'ITALIA QUINDI IL GOVERNO AIUTA ... LE MULTINAZIONALI

"ma cosa dice questo qui?" penserete voi!
"figuriamoci ..." sarà il commento più benevolo.
Avete due minuti? Allora vi spiego.
E' stata approvata una nuova normativa, cosiddetta "black list".

Per "combattere" l'evasione fiscale, chi intrattiene rapporti con aziende estere dislocate nei cosiddetti Paradisi Fiscali, presenti in un apposito elenco (sono "black listed" più di 70 paesi del mondo, tra i quali spiccano Singapore ed Hong Kong, ma anche Taiwan e Portorico, per finire con San Marino e la Svizzera) dovrà comunicare tempestivamente all'agenzia delle entrate, per ogni transazione effettuata (con apposita trasmissione documentale telematica!) lo Stato Estero di domicilio del cliente e/o fornitore, l'indirizzo di residenza, il codice fiscale o altro codice identificativo.
Un piccolo "articoletto" della nuova legge prevede che "Le imprese residenti in uno Stato UE che intraprendono in Italia una nuova iniziativa economica possono richiedere, mediante apposito interpello all'Amministrazione finanziaria, di applicare la normativa tributaria vigente in uno Stato comunitario anziché quella italiana."
Tradotto in italiano corrente significa che le multinazionali presenti in Italia ma con sede legale in altro Paese europeo saranno esentate da tale procedura.
Insomma, come al solito saranno le PMI Italiane (quelle che, è bene ribadirlo, creano lavoro e producono oltre il 95 per cento del PIL) a doversi sobbarcare queste nuove procedure burocratiche.
Procedure che, tanto per distinguerci, abbiamo solo noi italiani (il che mi fa sempre più pensare che l'Italia NON sia in Europa!).
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 14/06/2010 12:18 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
10/06/2010

9 giugno 2010: convegno PMI & DOGANA, a Reggio Emilia

si è tenuto, a Reggio Emilia, un convegno, organizzato in collaborazione con CONFAPI TRASPORTI e SPEDAPI MILANO, per informare gli operatori sulle nuove e importanti normative in materia di scambi internazionali (nuove comunicazioni obbligatorie per operazioni con paesi "black list" e procedure di rilascio Eur 1).
Erano presenti, tra gli altri, il presidente Fuochi, in rappresentanza di Confapi Trasporti e la dott.ssa Bricca, in rappresentanza dell'Agenzia delle Entrate.
La dott.ssa Bricca ha ribadito la volontà delle istituzioni ad agire quali "problem solving": la dogana italiana, infatti, vuole essere di aiuto e di sostegno all'economia.
Controllare, certo, ma anche semplificare.
Anche perché, come ha ribadito Fuochi, solo una logistica efficiente contribuisce a rendere più competitivo il prodotto italiano. E per essere "efficienti" bisogna che tutti si dimostrino collaborativi.
Da quasi due anni la dogana europea ha istituito la certificazione A.E.O. (Authorized Economic Operator) e l'Italia già si piazza ai primi posti per numero di autorizzazioni concesse a dimostrazione che molte sono le aziende sane ed affidabili.
La dott.ssa Bricca ci ha parlato della semplificazione delle procedure doganali, della telematizzazione delle procedure, dell'armonizzazione dei controlli doganali, del riconoscimento dello status di Operatore economico autorizzato agli operatori affidabili e sicuri,delle azioni di mutuo riconoscimento della CE con gli altri Paesi al fine di incrementare la sicurezza della catena

logistica e estendere il confine delle facilitazioni agli AEO.
Ci ha poi spiegato le problematiche legate all'emissione degli EUR 1 (una circolare - la 11/D del 28 aprile 2010 - aveva creato il panico tra gli operatori).
Una frase (si dispone che la presentazione della domanda di rilascio,completa di tutte le informazionie dei documenti dovuti, avvenga entro il limite dei dieci giorni antecedenti la presunta data di presentazione della dichiarazione doganale) era stata male interpretata.
Tanto è vero che in seguito sono state emanate una decina di circolari esplicative (da parte di singole dogane periferiche!).
Insomma, non era il caso di fasciarsi la testa (prima di essersela rotta!).
Chiarito dunque l'arcano, si è passato a discutere della nuova normativa, cosiddetta "black list".
Chi intrattiene rapporti con aziende estere dislocate in Paesi presenti nell'elenco (sono "black listed" più di 70 paesi del mondo, tra i quali spiccano Singapore ed Hong Kong, ma anche Taiwan e Portorico, per finire con San Marino e la Svizzera) dovrà comunicare tempestivamente (con apposita trasmissione documentale telematica!) lo stato estero di domicilio del cliente e/o fornitore, l'indirizzo di residenza, il codice fiscale o altro codice identificativo.
Un piccolo "articoletto" della nuova legge prevede che "Le imprese residenti in uno Stato UE che intraprendono in Italia una nuova iniziativa economica possono richiedere, mediante apposito interpello all'Amministrazione finanziaria, di applicare la normativa tributaria vigente in uno Stato comunitario anziché quella italiana."
Tradotto in italiano corrente significa che le multinazionali presenti in Italia ma con sede legale in altro Paese europeo saranno esentate da tale procedura.
Insomma, come al solito saranno le PMI Italiane (quelle che, è bene ribadirlo, creano lavoro e producono oltre il 95 per cento del PIL) a doversi sobbarcare altre procedure burocratiche.
Procedure che, tanto per distinguerci, abbiamo solo noi italiani (il che mi fa sempre più pensare che l'Italia NON sia in Europa!).
Riepiloghiamo?
SCHEDA DI TRASPORTO (eh sì, ce l'abbiamo solo noi!)
MODELLO INTRASTAT (è vero non siamo i soli in Europa, ad averlo! E' anche vero che ci sono 1208 domande di chiarimento giacenti negli uffici dell'agenzia delle entrate ... Insomma, la legge c'è ma nessuno sa come attenervisi!)
NUOVE PROCEDURE IVA (collegate al modello intrastat, quindi "duplicazione" delle problematiche
DICHIARAZIONI IN MERITO ALLA RADIOATTIVITA' (così come sono previste adesso ... NON corrispondono alle regole europee!)
PAGAMENTO DAZIO/IVA CON ASSEGNO CIRCOLARE (il pagamento con bonifico, pur previsto dalle leggi vigenti, solo in Italia è ancora utopia!)
CERTIFICAZIONE EUR 1 (seppur in presenza di 10 circolari "chiarificatrici" non sono pochi i dubbi che permangono)
DICHIARAZIONI BLACK LIST (beh, anche questa, davvero, ce l'abbiamo SOLO NOI!)
Quanto alla certificazione AEO, la dott.ssa Bricca nella sua presentazione spiegava che uno dei vantaggi è la "possibilità di scelta del luogo di svolgimento del controllo, da concordare con la dogana"
Beh, per quanto mi riguarda, la mia società è certificata A.E.O. da più di un anno.
Quando (arrivato un container a Genova che, come al solito, avrei dovuto svuotare in un magazzino doganale di Milano) la dogana ha disposto il controllo ed io ho chiesto di farlo a Milano, tale possibilità mi è stata negata.
In compenso, poiché un altro dei vantaggi della certificazione A.E.O. è la "priorità nei controlli, rispetto ad altri soggetti selezionati che non siano AEO (da luglio 2009)" ... mi sono dovuto mettere in coda ed aspettare una settimana perché la dogana di Genova "finalmente" facesse il controllo (quindi pagando tutta una serie di spese extra, dalla settimana di sosta del container a Genova, alle spese di trasferimento del container dal terminal di arrivo in un magazzino doganale, finanche alle

operazioni di scarico e ricarico).
Quando dico che sono un po' scettico sentendo dire che "la dogana italiana vuole essere di aiuto e di sostegno all'economia per controllare, certo, ma anche semplificare" ho davvero tutti i torti?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 10/06/2010 11:58 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*

trasporti via aerea

riceviamo e pubblichiamo:

Stanno arrivando al pettine questi nodi: qualche tempo fa, i magazzini di Malpensa hanno avvisato che avrebbero addebitato 3 cents per kg. per scaricare la merce da sopra il camion, con un minimo di eur. 14.00, come da circolare MLE 26.05.2010.
Come da contratto nazionale, il camionista non può toccare la merce, l'aeroporto non va dentro il camion a scaricare, in sostanza autista e facchino si guardano in faccia, come le carrozzelle di Roma che non vanno più avanti se non si dà la "biada" al cavallo.
La biada costa un'enormità! Il costo è equivalente al 50% di quello che pago ad ALHA o Freschi e Schiavoni per scaricare, ricaricare, trasportare la merce a Malpensa!!
Una ragione in più per usare gli aeroporti del Nord Europa.
Non so se questo può essere di tuo interesse, Paolo, ma la cosa è preoccupante, i nostri costi sono destinati ad aumentare del 50% per questa voce di costo.
So che ANAMA ha già scritto contestando le spese all'aeroporto, dicendo che queste vanno addebitate ai vettori aerei, ma, nel frattempo, data la posizione assolutamente dominante dell'aeroporto, noi verremo addebitati, evviva!
Ciao
Paolo Maderna (Unitransports Milano)
postato da: PaoloFederici alle ore 10/06/2010 09:39 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
07/06/2010

diffamazione

secondo la legge italiana se qualcuno NON paga le fatture deve essere protetto.
Se il "creditore" ufficializza la pendenza facendo il nome del creditore insolvente, la legge punisce il creditore.
Scrivere: "ho fatturato 10.000 euro alla ditta ABC ma, dopo tre mesi, ancora NON sono stato pagato" ... è un reato.
Sarebbe invece molto più logico "stilare" degli elenchi dei "cattivi pagatori" così da evitare che altri si trovino nella scomoda posizione di creditori che non riescono ad incassare il loro credito!
Ma la logica non è di questo mondo.
E allora affidiamoci ad internet: ci sono siti (ovviamente NON italiani) che riportano gli elenchi di chi ha dei debiti che non onora.
Per quanto riguarda il settore del trasporto internazionale, ecco dove potete andare a guardare:
FDRS = click
FREIGHT DEADBEATS: click
Chissà che non ci troviate ... informazioni interessanti
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 07/06/2010 14:26 | link | commenti
categorie: *trasporti*

cambio di poltrone ... cambio di opinione!

le idee, normalmente, nascono nel cervello delle persone.
Talvolta invece dipendono dall'incarico che si ricopre.
Insomma, l'opinione non la fa il cervello, ma la poltrona sulla quale si sta seduti!
L'esempio più eclatante lo viviamo nel nostro settore.
Dunque, vediamo: **il mondo dell'autotrasporto è in fibrillazione**, i camionisti chiedono tariffe minime governative.
Richiesta che avevano già fatto in passato (ottenendo, allora, le cosiddette "tariffe a forcella")
Poi è intervenuto il Governo, che, grazie all'attività del sottosegretario ai Trasporti nel secondo e terzo esecutivo Berlusconi, promosse la legge 32 del 2005 per liberalizzare il settore dell'autotrasporto abolendo proprio le tariffe obbligatorie.
Adesso la richiesta di ridare vita alle tariffe "governative" viene riproposta a viva voce dal Presidente di Conftrasporto che altri non è che quello stesso sottosegretario che le aveva abolite.
Se, dunque, Berlusconi dovesse richiamare in servizio l'innominato assisteremo ad una nuova cancellazione delle tariffe "governative" che ora sembrano essere la panacea di tutti i mali?
Ma allora avevano ragione i nostri vecchi quando dicevano: "fare e disfare è tutto un lavorare"!
Intanto ci sono novità per **la questione "EUR-1"**: come ricorderete una circolare della direzione romana aveva creato non poche perplessità tra gli addetti ai lavori.
Fare marcia indietro (bastava dire: "la circolare 11/D del 28 aprile 2010 ... è annullata!") non rientra tra le possibilità di risolvere il problema.
E allora ecco un prolificare di circolari chiarificatrici delle singole direzioni doganali (Trieste, 03/05/2010 - Torino, 10/05/2010 - Ravenna, 11/05/2010 - Milano, 18/05/2010 - Napoli, 19/05/2010 - Brindisi, 20/05/2010 - Trieste, ulteriore chiarimento senza data - Venezia, 31/05/2010 - Roma "sezione 2", 01/06/2010).
Diamo il via ad un nuovo tipo di collezionismo? Dopo le figurine Panini ed i francobolli, ecco le circolari chiarificatrici!
Se solo per chiarire "una" questione relativa agli EUR1 siamo già ad una decina di circolari chiarificatrici, quante ne arriveranno in risposta alle **1.208 domande poste dagli utenti in merito alle nuove normative Intrastat**?
La "collezione" si fa degna di record da Guinness dei Primati: adesso lo propongo alla Paola Perego!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 07/06/2010 12:11 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*
29/05/2010

Non resta che far torto o patirlo

"non resta che far torto o partirlo" recita così, vittima di un attacco di fatalismo, Adelchi, protagonista della omonima tragedia manzoniana.
Un pensiero certamente pessimista che "cozza" contro l'ottimismo messo in campo, dallo stesso Manzoni, con i Promessi Sposi e la divina provvidenza.
Ho appena letto il nuovo libro di Filippo Astone (IL PARTITO DEI PADRONI) e la prima sensazione è, come per Adelchi, di soggiacimento (ammesso che esista una tale parola!):
siamo sottomessi alla CASTA che ci governa tramite la politica ma siamo sottomessi (ahimé) anche al potere ECONOMICO espresso da CONFINDUSTRIA (ed anche all'altro potere "occulto", quello della Chiesa).
Insomma sembra proprio che, comunque ci si giri, a noi non resti che "patire".
Poi però qualche spiraglio traspare anche nel vortice pessimista dei fatti raccontati: le piccole e medie imprese (ormai universalmente riconosciute come il vero motore economico dell'Italia) sono la speranza, la vera "divina provvidenza" che, unica, può ancora salvare la nostra povera Italia.
"Proiettata verso il cambiamento - dice Astoni - è una parte importante della media impresa, che compete senza rete a livello internazionale, è costretta ad innovare per sopravvivere, non gode di aiuti dello Stato né di scatole cinesi e altri accrocchi, e rischia il tutto per tutto ogni giorno. Quel mondo, come ha dimostrato l'ufficio studi di Mediobanca con le sue ricerche sul Quarto Capitalismo, è quello che sostiene, di fatto, l'economia italiana"
E allora vale la pena leggere attentamente il decimo capitolo, intitolato: "Piccole imprese che cercano di sopravvivere".
Il pensiero espresso dal presidente di Confapi (Paolo Galassi) si può riassumere in queste poche righe: "lo sviluppo italiano degli anni recenti deve molto a un tipo particolare di media industria, che non ha rendite di posizione, rischia, va all'estero, innova, fa poca finanza, non gode di protezioni statali né di strumenti come i patti di sindacato e le scatole cinesi. Un approccio che mi piace chiamare **capitalismo popolare** e che vedo come alternativo al capitalismo feudale perseguito da tante grandi imprese italiane, che hanno rischiato poco, hanno fatto troppa finanza, appoggiandosi più alle loro rendite di posizione che non alla capacità di essere competitive. Ecco, noi vogliamo farci alfieri di questo capitalismo popolare, e lasciare ad altre associazioni la rappresentanza di quello feudale".
Gli "altri", ovviamente, sono quelli di Confindustria!
Quelli che, riprendendo quanto scriveva Enrico Rossi sul Mondo più di cinquanta anni fa: "privatizzano i profitti e nazionalizzano le perdite".
L'accusa di Astoni, insomma, è pesante: Confindustria contribuisce sempre più, in accordo con le forze politiche, ad affossare l'Italia.
Con un chiaro progetto di arrivare al potere anche politico sostituendo, nel prossimo futuro, l'ormai decotto Silvio Berlusconi con il nuovo che avanza (sic!): Luca Cordero di Montezemolo!
Ai posteri, dunque, l'ardua sentenza.
Per venire poi al "mio" mondo di appartenenza (quello dei trasporti) che oggi vive un momento di alta tensione vista la richiesta degli autotrasportatori e del loro presidente (Paolo Uggè) di ottenere

tariffe governative (ne ho parlato a lungo in molti dei miei articoli precedenti), nel libro di Astoni trovo una chicchа che, chissà come, mi era sfuggita. Sapete chi, nel 2005, in veste di deputato di Forza Italia e sottosegretario ai Trasporti nel secondo e terzo esecutivo Berlusconi promosse la legge 32 del 2005, appunto, per liberalizzare il settore dell'autotrasporto abolendo proprio le tariffe obbligatorie (quelle che ora Uggè vorrebbe reintrodurre!)?
Beh, non ve lo dico: e se non lo avete ancora capito, andate a vedere a pagina 90 del libro di Astone.
Buon divertimento
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 29/05/2010 11:21 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *libri*, *trasporti*, *economia*
26/05/2010

L'uomo con la valigia

mi spiace continuare a leggere quanto sostenuto da CONFTRASPORTO. Sembra che gli spedizionieri (equiparati a passacarte con funzioni di bagarini) siano da considerare alla stregua di sfruttatori. I "poveri" camionisti devono subirne le imposizioni tariffarie, devono sottostare alle richieste pressanti di chi vuole vederli andare più veloci, devono accontentarsi di guadagnare cifre irrisorie.
Nessuno che rifletta a fondo sull'argomento!
Intanto i trasporti (coordinati dagli spedizionieri) sono di quattro tipi: stradale, ferroviario, marittimo ed aereo.
Quando lo spedizioniere prende la sua bella valigetta (magari non più quella di cartone che identificava i suoi progenitori) e va dall'altra parte del mondo in cerca di lavoro lo fa "anche" nell'interesse dei camionisti!
Se torna a casa con degli "ordini" di spedizione, poi dedica il suo tempo ad organizzare, coordinare, gestire i trasporti che sono soprattutto marittimi ed aerei (quando la merce è da far pervenire dall'altra parte del globo), ma che hanno bisogno anche di essere seguiti nella tratta nazionale, quindi creando lavoro e ricchezza anche per quei camionisti che non hanno mai varcato il confine dell'Italia!
Dopo gli sforzi per combattere la concorrenza delle multinazionali, per lottare contro le società di spedizioni "estere" (che continuano ad acquisire fette di mercato sempre più cospicue) e dopo aver vagato per il mondo ecco che, anziché sentirsi dire grazie, gli spedizionieri si trovano ad essere accusati di bagarinaggio e questo non può davvero far piacere.
Anziché continuare a lamentarsi e piangersi addosso e recriminare ed aspettare improbabili aiuti statali, sarebbe il caso che tutti si dessero da fare, rimboccandosi le maniche ed impegnandosi, ognuno per la sua parte, per far decollare l'economia della nostra povera Italia.
Noi (spedizionieri ed operatori del trasporto internazionale e della logistica) continuiamo a volare in tutti i Paesi del mondo, alla ricerca di "lavoro" per noi e per il nostro Paese.
Chiediamo solo, ai nostri governanti, di non metterci i bastoni tra le ruote con regole burocratiche sempre più inattuali.
Sempre più spesso quel "lavoro" acquisito con fatica viene perso perché le regole burocratiche solo italiane convincono i clienti degli spedizionieri (esportatori ed importatori presenti non solo in Italia ma in tutta Europa) ad usare porti ed aeroporti NON italiani, varchi doganali lontani dai nostri confini, e quindi anche "camionisti" d'oltralpe.
Insomma, anziché prendersela con gli spedizionieri, i camionisti dovrebbero "aiutarli" nella loro lotta contro la burocrazia.
Ecco che così, aumentando il lavoro "per tutti", ci sarebbe anche più lavoro per i camionisti e per la legge di mercato (quando la domanda supera l'offerta) i prezzi salirebbero per la gioia di tutti i trasportatori e del loro presidente.
Senza bisogno di aiuti di stato ma, come recita un vecchio adagio, seguendo la logica del "aiutati

che il ciel t'aiuta!"
Elementare, Watson.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 26/05/2010 21:22 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
25/05/2010

I PADRONCINI DECIMATI

ha certamente ragione Di Vico quando, sul Corriere del 25 maggio, racconta dei problemi della categoria del trasporto terrestre.
L'ha un po' meno quando prende per buona l'affermazione in merito agli intermediari considerati "bagarini".
Già qualche tempo fa proprio gli "intermediari" ed i committenti erano stati considerati (dal Presidente di Conftrasporto) alla stregua di "mandanti" : imponendo ai trasportatori tempistiche quantomeno inadeguate, ecco che anche la responsabilità degli incidenti doveva ricadere sulle spalle di altri anziché sugli autisti.
Dal sito di CONFTRASPORTO: "*È giusto denunciare* – scrive Uggè - *come ha fatto il Tg1 nell'edizione serale di mercoledì 21 aprile, i tanti casi di padroni senza scrupoli che costringono gli autisti di tir a turni massacranti con elevatissimi rischi per la sicurezza stradale, ma altrettanto giusto sarebbe denunciare l'esistenza di moltissimi committenti, a volte aziende di primissimo piano dell'economia nazionale, che sono i veri e propri "mandanti" di questo fenomeno. Imprese che impongono di fatto agli autotrasportatori di violare la legge, obbligandoli a portare a destinazione le proprie merci chiedendo tempi di consegna che solo violando la legge è possibile rispettare*".
Ecco dunque che oggi le prospettive sono solo quelle di un fermo dell'autotrasporto che reclama "sussidi" statali (400 milioni di euro).
Proviamo ad esaminare il problema in maniera diversa ed a proporre soluzioni alternative?
Intanto la enorme frammentazione (ci sono 163.000 "aziende" di trasporto in Italia, con un parco utile di 460.000 camion) certamente impedisce una corretta gestione delle operazioni.
Ve lo immaginate 163.000 fornitori che bussano alla porta della Pirelli (porto un esempio a caso) offrendosi per effettuare i trasporti di pneumatici in giro per l'Italia?
Ognuno proponendosi, magari, con solo un camion ... di proprietà, con il quale potrà eseguire solo "un" trasporto!
E' chiara la necessità dell'intermediazione, come avviene nel settore immobiliare, come avviene nella grande distribuzione, come avviene nell'edilizia, come avviene nel settore bancario.
Insomma, la soluzione NON è togliere gli intermediari (che, anzi, andrebbero ringraziati perché fanno loro tutto quel lavoro "commerciale" che il padroncino non può proprio fare!).
La soluzione, semmai, è ridurre il numero delle "piccolissime" società di trasporto.
Possibile che 10, 20, 30 ... padroncini non siano in grado di "consorziarsi", di creare delle società cooperative, di allearsi dando vita a gruppi compatti?
L'egoismo imperante che porta ognuno a voler essere padrone solo di stesso è la vera causa della crisi del settore.
D'altronde si tratta di una legge di mercato: troppa offerta fa scendere drasticamente i prezzi.
Ed oggi oltre all'offerta "nazionale" ci sono una miriade di operatori "europei" che sono presenti sul mercato.
Dicevo dei "ringraziamenti" agli intermediari: prendiamo, ad esempio, gli spedizionieri che si occupano di trasporti marittimi.
Un padroncino, pur proprietario di un camion, non potrebbe mai gestire un trasporto di merce per l'Argentina. Lo spedizioniere, invece, nel coordinare le operazioni potrà richiederne i servizi per la tratta terrestre Italia, facendolo partecipe dei benefici (così come l'architetto, nel coordinare il lavoro di muratori, idraulici, elettricisti, imbianchini ... rende tutti partecipi dei benefici legati alla

costruzione di una casa.)
Dunque abbiamo chiarito, spero, che se i prezzi sono troppo bassi la colpa non è certo degli intermediari (anzi), che la soluzione non è colpevolizzare ed eliminare proprio gli intermediari, che talvolta andrebbe tentata una soluzione alla fonte: anziché colpevolizzare "gli altri" fare un po' di esame di coscienza e chiedersi come mai problemi analoghi ai nostri NON ci siano in Germania oppure in Francia.
Pensare poi che l'incapacità di una categoria a "gestire" le problematiche legate al mercato debba essere risolto sempre e comunque con soldi "di tutti" (attingendo a contributi statali oppure imponendo tariffe "governative", già una volta, in passato, dichiarate non conformi alle leggi europee!) la dice lunga sul futuro che ci aspetta.
Se oggi vanno pagati 400 milioni di euro a quella categoria, domani si sentiranno autorizzati a chiederne altrettanti se non di più, in una spirale senza fine.
In un'Europa che va sempre più verso la totale liberalizzazione di prezzi e servizi, l'Italia berlusconiana intende dunque tornare alla statalizzazione?
E poi, facciamo due conti: 400 milioni di euro diviso per 460.000 camion, significa lottare per un contributo (per ogni camion) di poco più di 2 euro al giorno.
Non sarà che i 400 milioni finiranno nelle solite tasche di pochi lasciando le decine di migliaia di padroncini con i soliti problemi di adesso e con qualche giornata in meno di "guadagno"?
Senza dimenticare il danno enorme (ben oltre i 400 milioni di euro) che sarà causato all'economia del nostro Paese.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 25/05/2010 23:20 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *economia*
13/05/2010

FEDERALISMO DOGANALE

se, per ora, il federalismo fiscale è ancora in elaborazione, un altro settore ha già tagliato il traguardo federalista!
E' quello delle dogane: nel senso che ogni singola dogana fa a modo suo.
Ne volete un esempio?
La direzione centrale emana una circolare (della quale abbiamo già parlato click) in merito alle nuove normative per l'emissione dell'EUR 1.
Normative assurde, ma non è questo il punto.
La DOGANA DI ROMA 2 (quindi neanche tutte le dogane di ROMA, ma solo una sezione) detta istruzioni che consentono di derogare alla norma (forse perché qualcuno ha deciso di usare il cervello, organo ultimamente molto poco usato nelle alte sfere).
La segue VENEZIA.
Ed oggi si allinea (tra i "contestatori", direi!) anche RAVENNA.
Da una parte questo mi rende felice, perché vuol dire che anche nella pubblica amministrazione qualcuno, che si metta una mano sulla coscienza e aiuti a risolvere i problemi, lo troviamo ancora.
Dall'altra mi fa rabbia pensare che ogni singola dogana faccia di testa propria, così se ci si trova ad operare doganalmente a VENEZIA (ad esempio) il problema si risolve, mentre invece a GENOVA (altro esempio) la questione si complica.
Adesso vediamo quali, a breve, si dimostreranno essere dogane "illuminate" e quali, invece, continueranno ad assecondare gli ordini inattuabili ricevuti dalla direzione, ponziopilatamente lavandosene le mani!
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 13/05/2010 15:58 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*

12/05/2010

IVA & INTRASTAT: QUELLI CHE NON CI CAPISCONO NIENTE

beh, adesso c'è anche il gruppo su facebook!
Eccolo: click

postato da: PaoloFederici alle ore 12/05/2010 11:54 | link | commenti (1)
categorie: *trasporti*
11/05/2010

ormai è quasi tutto chiaro!

la nuova normativa IVA (ed INTRASTAT) della quale ho parlato in qualche mio articolo precedente sta per giungere al chiarimento finale!
Gran bella notizia, vero?
Ci sono "solo" 1208 domande (relative a specifiche questioni poco chiare) inoltrate all'Agenzia delle Entrate ed in attesa di risposta.
Comunque l'agenzia delle entrate va ringraziata sentitamente perché, a tutt'oggi, ha già partecipato (a quanto mi risulta!) a tre incontri con gli spedizionieri: uno a Livorno, uno a Milano ed uno a Genova.
Che poi nel pubblico ci siano degli incompetenti che non capiscono niente, non potrà mica essere colpa del legislatore!?
Mi scrive uno che fa lo spedizioniere da soli 40 anni: "BISOGNA SPIEGARE AGLI IMPRENDITORI ITALIANI DEL PERCHE' DI QUESTO ENORME AGGRAVIO DI LAVORO INUTILE ... VEDRETE CHE LE RISPOSTE CONVINCENTI NON CI SARANNO MICA ... ED INSISTO ... DEVE ESSERE CANCELLATA LA NORMA ... ALTRIMENTI ... UNA VOLTA DI PIU' SARA' CONFERMATO CHE L'EUROPA CI HA FATTO TUTTI SUDDITI ... ED ADESSO L'EUROPA RISCHIA DI FALLIRE ... BEL COLPO!"
Ma sarà uno isolato, vero?
Beh, con me ... già siamo in due!
Vogliamo provare a raccogliere le FIRME contro l'assurdità della nuova legge?
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 11/05/2010 12:30 | link | commenti (9)
categorie: *trasporti*, *dogana*
06/05/2010

CROLLO DEI PREZZI

dovete spedire merce in SudAmerica oppure in FarEast?
Il prezzo che pagavate IERI ... oggi non vale più: bastano un paio di telefonte ed ecco pronto chi vi farà pagare di meno!

Dovete importare merce dal SudAmerica oppure dal FarEast?
Idem: il prezzo che pagavate IERI ... oggi non vale più: bastano un paio di telefonte ed ecco pronto chi vi farà pagare di meno!
Cosa significa?
Semplicemente che molte aziende del settore trasporti e spedizioni sono alla canna del gas ... e pur di resistere ancora un po' SBRAGANO accettando di farsi pagare qualsiasi prezzo (senza assolutamente valutare i costi).
Eppure la matematica è una scienza esatta.
O forse no?
Un esportatore aveva spedito merce nelle Filippine, pagato regolarmente lo spedizioniere, gestito l'operazione secondo tutte le modalità note.
Solo che, una volta arrivata a destino, per qualche strano motivo la merce NON poteva essere sdoganata/consegnata all'importatore.
Chiama, scrivi, parla, discuti ... e intanto passa il tempo.
Finalmente la pratica arriva nelle mie mani (sì, visto che io scrivo molto e sono considerato persona "addentro" al settore ... hanno chiesto il mio "aiuto").
Elementare Watson, quello spedizioniere non aveva pagato il vettore e quindi la merce era bloccata in attesa del pagamento.
La faccio breve: per sbloccare la situazione ci sono voluti mesi ed alla fine l'importatore ha dovuto pagare uno sproposito quale somma relativa a soste e detention, che, naturalmente si è fatto rimborsare dall'esportatore.
Ecco, l'esportatore aveva risparmiato forse una ventina di euro (scegliendo uno spedizioniere che era "quello più a buon mercato") e poi ne ha ripagato un migliaio per tutti i "casini" che ne sono derivati.
Lo so, voi pensate: "a me una cosa del genere non succederà mai!".
Ma se vi affidate a chi vi fa pagare TROPPO poco, il rischio c'è, eccome.
Volete un consiglio?
Fate i conti in tasca (come suol dirsi) al vostro fornitore: se vedete che i suoi prezzi sono "folli", preoccupatevi!
Meglio spendere qualcosa in più, ma dormire sonni tranquilli.
In fondo, lo dicevano anche i nostri nonni: "chi più spende meno spende".
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 06/05/2010 23:17 | link | commenti (5)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
05/05/2010

nuove procedure per l'emissione degli EUR1

IMPOSSIBILIA NEMO TENETUR

I Romani (quelli di una volta, intendo) avevano ben altro rispetto delle leggi e dei cittadini. Erano arrivati a legiferare anche "contro" i legiferatori!
Se una legge è assurda, nessuno può essere obbligato a rispettarla.
Leggo su Wikipedia che anche la nostra "giustizia" prevede una cosa analoga: se il contenuto di un'obbligazione diventa oggettivamente impossibile da adempiere per la parte che la aveva assunta, l'obbligazione è nulla per cosiddetta impossibilità oggettiva. Tale prescrizione è ora normata nel diritto italiano dall'art. 1256 comma 1 del codice civile e seguenti, secondo il quale "l'obbligazione si estingue quando, per una causa non imputabile al debitore, la prestazione diventa impossibile."
Oggi l'occasione di "contestare" me la da una circolare dell'Agenzia delle Dogane (ultimamente tra loro e quelli dell'Agenzia delle Entrate fanno sempre più circolari "correttive" per correggere i loro stessi errori e per chiarire cose che nessuno capisce).

Riguarda la nuova procedura per il rilascio dei certificati EUR 1.
Siccome pare che i controlli abbiano evidenziato delle irregolarità, l'Agenzia delle dogane interviene come un elefante in una cristalleria e, per loro, "buoni e cattivi" diventano tutti uguali!
Parodiando Vasco, "prima c'è il giusto o sbagliato da sopportare..."
Insomma, se qualcuno contravviene alla legge, non si possono imprigionare tutti quanti indistintamente!
Prendetevela con gli irregolari, multateli, toglietegli la licenza, tagliategli la testa, condannateli a morte, esiliateli, dategli da bere la cicuta.
Ma NON potete far pagare "ai giusti" le colpe che "i giusti" non hanno.
Le nuove direttive sono IMPOSSIBILI da mettere in pratica, per cui adesso cosa succederà? Ve lo dico io: un'altra bella fetta di merce destinata all'EXPORT "smetterà" di essere esportata.
Così saranno contenti i nostri concorrenti d'oltralpe e d'oltremare: tanti "clienti" che prima compravano merce in Italia, adesso favoriranno altri Paesi meno soggetti ad imposizioni burocratiche semplicemente assurde.
L'Agenzia delle Entrate giustifica la sua scelta impositiva come tesa a tutelare le imprese nazionali corrette.
E come le tutela? Impedendo loro di esportare?
Ma il bello è che chi emana certe circolari NON ha la più pallida idea di come funzioni un trasporto verso l'estero: si tratta di gente abituata a vivere circondata di carte che nascondono la realtà.
Tanto a loro che gli frega: se l'Italia va a rotoli la colpa è delle imprese "incapaci" di affrontare il mercato globale, mica della burocrazia che rende l'Italia "schiava" di qualche topo d'ufficio.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 05/05/2010 12:16 | link | commenti (9)
categorie: *trasporti*, *dogana*
04/05/2010

Non capisco, ma mi adeguo!

che la dogana voglia "controllare" è sacrosanto e su questo non si discute.
Ma se un container in arrivo dall'estero deve essere scaricato in un magazzino doganale (quindi sotto la supervisione ed il controllo della dogana) perchè la dogana deve costringermi a scaricarlo due volte?
Una volta nel magazzino doganale che sceglie lei (al porto di Genova) e la seconda volta in analogo magazzino doganale che (da anni, ormai!) ho scelto io (a Milano).
Quasi che la dogana di Genova non abbia fiducia nella dogana di Milano!
Solo che ... anche quando sceglie lei, sono sempre io che devo pagare.
Così, non solo mi si costringe a fare la stessa cosa (scaricare/ricaricare la merce) due volte, non solo devo mettere mano al portafogli, ma devo anche aspettare i loro comodi (a Genova ci vuole almeno una settimana, prima che un funzionario sia disponibile per fare il controllo).
Ed i clienti se la prendono con me (d'altronde mi vanto di essere certificato A.E.O.!) ... e le loro prossime spedizioni le faranno arrivare in qualche porto del Nord Europa, dove la dogana "collabora" con chi produce ricchezza e non tratta tutti come delinquenti.
Insomma, grazie all'incapacità di coordinarsi della dogana, continuiamo ad affogare, nella burocrazia, sempre di più.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/05/2010 16:16 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*, *dogana*

anche le multinazionali ... piangono!

hanno deciso di pagare 600 milioni di dollari per "sistemare" il rapporto con il loro maggior cliente che li accusava di avergli applicato tariffe "troppo alte" negli ultimi anni.
Solo che subito dopo aver incassato i 600 milioni di dollari, il "cliente" li ha estromessi dalla lista dei fornitori.
E pensare che quello spedizioniere (perché di un tale "lavoro" si tratta) si vantava, nel proprio sito web, della propria integrità morale (believes strongly in conducting business with integrity).
Meditate, gente, meditate!
Paolo Federici

ecco il giornale dal quale è tratto l'articolo: click

Agility Lands On U.S. Blacklist

Agility recently agreed to pay the U.S. government $600 million for overcharging the military on supply contracts in the Middle East. Now USA has blacklisted the company altogether.

The U.S. government has imposed an indefinite ban on Kuwait-based Agility, its Defense and Government Service Division (DFS), and a large number of the logistic provider's subsidiaries worldwide.
The black list includes prominent firms like The Public Warehouse Company (PWC), GeoLogistics Americas Inc., LEP Int'l Pty Ltd., Ostram Holdings Ltd., Sea Bridge Container Lines, Natural Freight Ltd. or Tristar Transport, just to name a few.
All together 120 companies are named in the Washington-published 'Excluded Parties List System' (EPLS), nearly fifty of them local entities of Agility like Agility France, Agility Germany or Agility Dubai.
The other seventy are daughter companies that fulfill special services as exemplified by 1991-founded Taos Industries of Madison, Alabama that provides tailored projects mainly for the military ranging from base operations, transportation, warehousing, and material management.
"At Camp Arifjan (Middle East), Agility related company Taos is losing a $5 million contract," ACNFT was told in an e-mail sent by a person close to the case.
Why these 120 Agility entities or satellites of the Arabian logistics player are excluded from tenders by Washington for an indefinite time are not given in the EPLS filing.
They are obvious, however.
Three weeks ago, Agility agreed to pay the U.S. government $600 million to settle a fraud case, a result of overcharging the military on supply contracts in the Middle East, including food, mail and supply for the armed forces as well as civil servants based in Iraq, Jordan and Kuwait.
Only days later, however, Washington came up with a new indictment accusing Agility and its subsidiaries for overcharging the U.S. Army on a number of multibillion dollars worth of contracts for transporting, storing and delivering food and beverages to American soldiers based in the Middle East.
Since the U.S. invasion of Iraq 2003, the Public Warehouse Company, GeoLogistics and some more firms that later merged and were bundled in 2006 under the Agility brand became the biggest logistics provider for the U.S. government in the Arabian peninsula, Afghanistan and some other hot spots of international conflicts.
Washington apparently was intrigued by the 'ethics' and 'values' Agility proudly proclaims and displays on its website homepage.
"Agility believes strongly in conducting business with integrity.
"Building trust with customers and suppliers by doing what is right: keeping our promises, being a good citizen, complying with regulations and laws, and honoring rules of engagement," the Agility website concludes.
At Agility's Hamburg, Germany headquarters nobody wanted to comment on the black listing or on

what consequences it might have for the logistics provider’s global business.
Approached by ACNFT, Agility Europe spokesperson Marina Targa stated: “PWC continues its discussions with the U.S. government with a view to resolving the current legal cases; however there is no guarantee that the parties can reach a mutually agreeable settlement.“
Heiner Siegmund
postato da: PaoloFederici alle ore 04/05/2010 10:15 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
23/04/2010

quando la burocrazia ... ci mette i bastoni tra le ruote!

a settembre prendo la mia valigetta e, da buon vecchio "commerciale", intraprendo un viaggio in Centro Europa per andare ad illustrare il progetto med-nvocc (utilizzare l'ITALIA come hub per l'imbarco di merci "groupage" che originano in Centro Europa e che, destinate al Nord Africa, attualmente vengono imbarcate da Amburgo e Rottedam).
Torno a casa con gli OK di un grosso gruppo presente in cinque paesi: Rep.Ceka, Slovakia, Austria, Ungheria, Polonia.
Hanno deciso di "provare" e così comincia ad arrivare merce al mio magazzino di Milano.
Ci sono spedizioni per tutto il Nord Africa, dal Marocco fino all'Egitto, ma anche per Cipro, Israele, il Libano.
Mi arrivano "camionate" di merce tutte le settimane ed, in controtendenza con il mercato in crisi, vedo un aumento dei volumi e dei traffici.
L'ottimismo prende il volo.
Sicuramente il "transit-time" da Milano ai porti del Nord Africa è "inferiore" al transit-time cui erano abituati con gli imbarchi dal Nord Europa.
Quanto ai "prezzi" riesco ad essere competitivo.
La serietà professionale della mia azienda è ormai indiscussa (d'altronde vent'anni dedicati "solo" alla gestione di containers groupage, serviranno a qualcosa!).
Gli agenti nei porti di destino sono stati scelti, da tempo, con la massima cura.
Insomma, tutto sta andando per il meglio.
Poi la "mazzata": le documentazioni doganali che attestano l'avvenuta esportazione tardano ad arrivare.
Eppure dovrebbero essere "immediatamente" disponibili anche su internet (il "famoso" MNR!).
La DOGANA ha annunciato, da tempo, la messa in opera di un sistema all'avanguardia.
E invece?
I ritardi cominciano a farsi pesanti, passano le settimane, passano i mesi ... e la dogana latita.
Così arriva, come una doccia fredda, la decisione: quei "clienti", acquisiti con fatica, tornano a spedire da Amburgo e da Rotterdam e buonanotte.
A me non resta che dire "grazie" (sic!) alla dogana per la collaborazione.
D'altronde loro saranno felici: ora "loro" hanno meno lavoro da fare!
Però mi sono davvero stufato di "sbattermi" per portare traffici in Italia e poi vederli "sparire" per colpe certo non mie.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 23/04/2010 10:34 | link | commenti (8)
categorie: *denuncia*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
22/04/2010

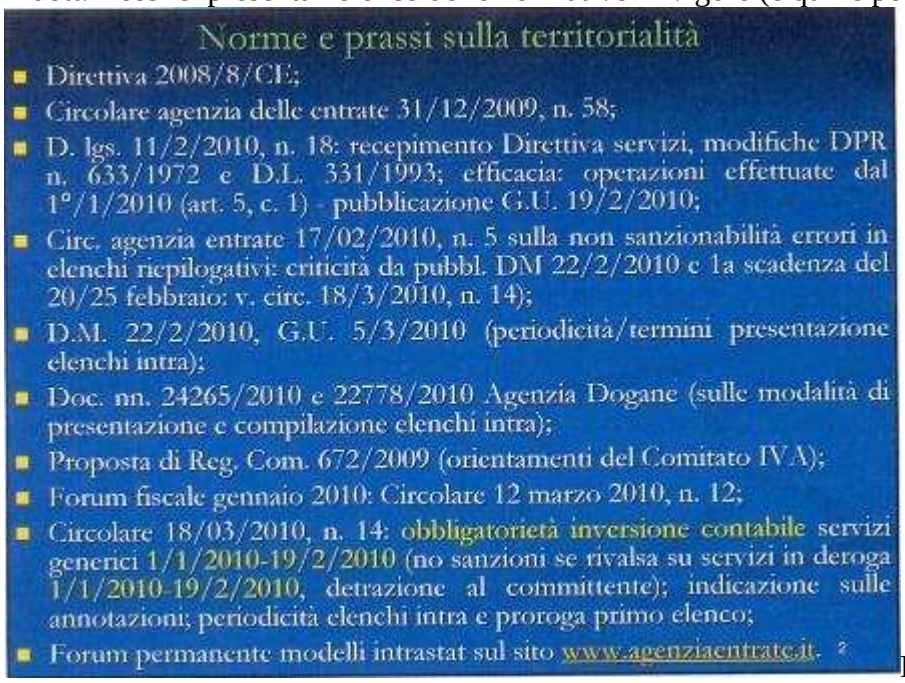
riflessioni al momento della chiusura del bilancio

mi è capitata tra le mani una pubblicazione del (lontano!) 1988: "traffici internazionali groupages terrestri europei - tariffe di riferimento per anteporti nazionali, noli internazionali, prese/consegne domicilio, formalità accessorie"
Con allegata la gazzetta ufficiale 168 del 19.7.88 per quanto riguarda i corrispettivi per l'esecuzione delle operazioni doganali, nonché una esaustiva tabella sui termini di resa.
Allora fare lo spedizioniere internazionale era una cosa seria: c'erano gli albi professionali, le tariffe "professionali", i prezzi erano quasi "fissi" e la scelta del professionista del quale avvalersi era legata a tutta una serie di valutazioni che andavano dalla reputazione (guadagnata negli anni) all'affidabilità (riconosciuta dal mercato), insomma dalla "fama" maturata nel tempo e dalle capacità e conoscenze della materia, messe in campo.
Poi è arrivato il nuovo padrone del mercato: il prezzo!
Secondo l'assurdo assioma che chi fa pagare di meno è il più bravo.
Bastava attivare una linea telefonica, comprarsi una scrivania e poi, quotando ai clienti prezzi "più bassi", si diventava immediatamente più bravi di chi quel lavoro lo faceva magari da generazioni.
L'esperienza è diventato un valore pari a zero.
La serietà non ha più avuto alcuna considerazione.
Quello che conta è lui, il padrone assoluto: il prezzo "più basso".
E se tu non sei in grado di fare il prezzo più basso vuol dire che NON sai fare questo mestiere.
Mi ricordo ("amarcord", come direbbe Fellini) quando un cliente chiamava perché aveva bisogno dei nostri servizi di spedizione: gli si faceva il terzo grado. "Come mai ha chiamato noi? Quali garanzie ci può dare in merito alla sua solvibilità? Che tipo di prodotti esporta?"
Eh sì, se già avevamo un cliente che "trattava" biciclette non era serio gestire i trasporti di biciclette di altri "suoi" concorrenti!
Chi, arrivato a lavorare in questo mondo negli ultimi anni, legge queste cose penserà all'assurdità di una tale "etica" professionale.
E' vero, oggi anche l'etica professionale è sparita.
Ci si fa la guerra all'ultimo sangue, anzi all'ultimo euro: offrendo prezzi sempre più bassi, dilazioni di pagamento sempre più lunghe, per servizi sempre più scadenti.
Ma se questo è quello che vuole il mercato, chi sono io per oppormi?
Non si può vivere di ricordi, bisogna adeguarsi al presente anche se ogni giorno che passa la delusione è sempre più grande.
La (piccola) soddisfazione è quella di chiudere il bilancio (2009) in attivo, sapendo che altri "grossi" operatori del settore (quelli del "ti faccio il prezzo più basso") il bilancio lo chiudono con grosse perdite.
Contenti loro, a me va bene così.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 22/04/2010 13:09 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
21/04/2010

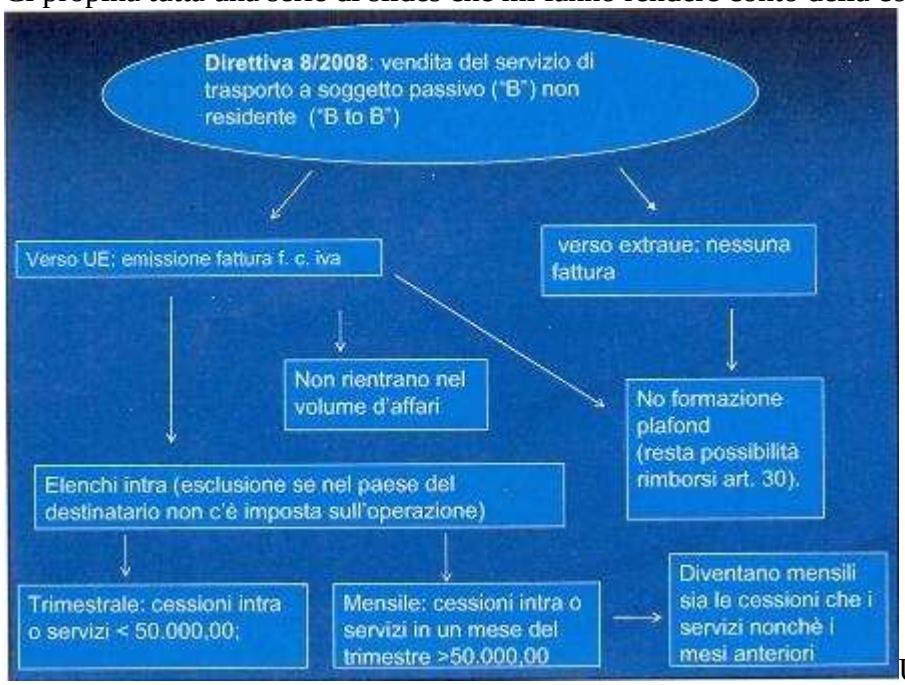
Siamo su "Scherzi a Parte"? Purtroppo … no!

pensavo, anzi "speravo" ... di essere su "scherzi a parte"!
L'ALSEA (associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori) ha organizzato un seminario per fugare i dubbi interpretativi relativi alla nuova normativa IVA ed alla dichiarazione INTRASTAT.
Dopo i saluti del segretario dell'Alsea (Andrea Cappa) si presenta il dott. Cesare Rossi dell'Agenzia delle Entrate, premettendo: "i chiarimenti che vi darò sono a titolo personale"... cioè, nemmeno lui ha idee chiare su cosa voglia la legge.
La normativa è "davvero complicatissima" (sono parole sue!) e quindi alcuni dubbi interpretativi rimangono (in attesa di circolari che saranno predisposte dal Ministero in futuro!).
Come inizio non è il massimo: siamo qui in più di cento persone, tutti con mansioni certamente di

responsabilità, abbiamo tralasciato il lavoro, abbiamo bisogno di essere "illuminati" e già in partenza sappiamo che tutto quello che ci verrà detto sarà aria fritta.
Vabbè, ormai siamo in ballo e balliamo.
Il dott. Rossi ci presenta l'elenco delle normative in vigore (e qui le potete vedere!):



Ribadisce più volte che lui ha forti dubbi e che le sue considerazioni sono di tipo cautelativo.
Ci propina tutta una serie di slides che mi fanno rendere conto della complessità della questione.



Una, in particolare, mi colpisce: laddove si dice che per vendita di servizio di trasporto a soggetto passivo non residente non va emessa NESSUNA FATTURA (dunque da ora in poi, dai miei agenti Australiani e Canadesi, mi dovrò far pagare in nero? Magari aprendo un conto in Svizzera?)
Ben 36 quesiti sono già stati sottoposti al dott. Rossi e le risposte ce le troviamo stampate. Ne leggo qualcuno a caso e mi balzano agli occhi le risposte date alla domanda numero 2 ed alla domanda numero 36. Le domande sono praticamente uguali (o comunque molto molto simili). Le risposte sono esattamente una l'opposto del'altra!
Comincio a guardarmi in giro, aspettando l'apparizione delle telecamere e di qualche comico che

urli "siete su scherzi a parte" ... invece niente.
La situazione è seria, kafkiana direi.
Quando una signora pone una domanda ben precisa (se mi comporto così ... sono in regola "sì"o "no") ecco la risposta del dott. Rossi: "dipende dal verificatore".
Un boato esplode in sala.
A me ricorda la fisica quantistica ed il gatto di Schrodinger (quello che, appunto, è contemporaneamente vivo e morto).
Va bene che la legge non sia chiara, va bene che nemmeno all'agenzia delle entrate siano in grado di capire cosa debba essere fatto, ma che l'essere in regola o meno dipenda da come si è alzato quella mattina il funzionario incaricato di fare le verifiche in un'azienda NON è proprio accettabile.
Mi alzo e me ne vado, dicendo: "ragazzi, io vado tanto tra poco arrivano le telecamere. siete su scherzi a parte"
D'altronde, non so dare altra spiegazione logica a quanto sta succedendo.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 21/04/2010 14:39 | link | commenti (8)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
20/04/2010

ma a noi ... chi ci rappresenta?

lo so, continuo a ripetermi e qualcuno si sarà anche stufato di leggermi.
Però, quando non mi leggerete più vorrà soltanto dire che anch'io sarò "sparito", come continuano a sparire moltissime aziende, ogni giorno!
"Le piccole e medie imprese sono il motore dell'economia" continuano a ripeterci tutti i giorni.
Poi alle parole, nessuno (almeno nel nostro specialistico settore: spedizioni & logistica) fa seguire i fatti.
O meglio, nei fatti ogni giorno qualcuno si inventa una nuova procedura, una nuova regola, un nuovo documento da compilare, una nuova norma da seguire.
Allora noi, piccoli e medi, non avendo "santi in paradiso" ci rivolgiamo alle associazioni di categoria perchè intervengano.
Ma cosa volete che sia un'associazione di categoria che raggruppa qualche centinaia di aziende?
I nostri governanti guardano i numeri: un'associazione (ad esempio quella degli autotrasportatori) che ha centinaia di migliaia di aziende (e la possibilità di bloccare l'Italia mettendo i camion "di traverso" sulle strade) ha tutti i diritti (qualunque cosa chiedono gli viene concessa).
Noi, raggruppati in poche centinaia ... che "voce in capitolo" possiamo avere?
A nessuno, nella stanza dei bottoni, importa vagliare richieste giuste e richieste sbagliate: quello che conta è, al solito, la forza.
Se poi, come massimo esponente dei rapporti con il parlamento viene scelto (a presiedere l'organismo preposto, cioè Confetra) un incaricato di una multinazionale (DHL-DANZAS) ecco che noi piccoli e medi non ci sentiamo più rappresentati nemmeno dalle nostre stesse associazioni.
Insomma, se chi dovrebbe rappresentare i nostri interessi ha più a cuore il futuro delle "sue" aziende (multinazionali, quindi in aperto conflitto con l'attività di piccole e medie imprese di spedizione), non viviamo forse un palese "conflitto di interessi"?
Ma il nostro Paese questo problema, ormai lo sappiamo, non se lo è mai posto, quindi non ci resta che continuare a gridare nel deserto.
Negli ultimi tempi è stata create l'unione di categoria (TRAsporti SPEdizioni LOGistica) all'interno di Confapi.
Forse uno spiraglio alla speranza (che, come sappiamo, è sempre l'ultima a morire) si sta aprendo.
Adesso sta alle piccole e medie imprese del settore ... decidere se associarsi o meno.
D'altronde un analogo problema lo hanno anche in Assolombarda.
Basta rileggersi l'intervento dell'ex-presidente Michele Perini, sostituito da un "manager" di una

multinazionale, che si interroga: "come fa il piccolo imprenditore a sentirsi rappresentato da chi guida imprese a capitale pubblico spesso in regime di monopolio?" (il suo intervento è del 4.12.2009, pubblicato su LIBERO con il titolo "questo vertice di Assolombarda non rappresenta gli imprenditori")
Se poi - tanto per fare un esempio legato a quanto succede "oggi" - gli attuali vertici associativi (mi riferisco in modo particolare a Confetra) non ritengono nemmeno di dover spendere due righe per un comunicato teso ad "istruire" gli spedizionieri sul comportamento da adottare in merito alla situazione di blocco aereo verificatasi, a causa dell'eruzione dell'Eyjafjallajokull, ancora di più NON ci sentiamo rappresentati.
Forse, davvero, la speranza va riposta nella nuova creazione (CONFAPI TRA.SPE.LOG)
A noi non resta che aspettare fiduciosi.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 20/04/2010 14:19 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*

il vulcano ci complica la vita

sono migliaia (oseremmo dire centinaia di migliaia...!) le persone che sono rimaste a terra, bloccate in qualche aeroporto aspettando che una folata di vento faccia allontare la cenere dell'Eyjafjallajökul, vulcano islandese ormai più famoso dei nostri Etna e Vesuvio!
CONFAPI TRA.SPE.LOG. (l'unione di categoria di Confapi, che segue il mondo dei trasporti) ritiene importante far presenti le difficoltà che, ovviamente, si presentano anche per quanto riguarda lo spostamento, con aerei cargo, delle merci.
I nostri associati ci segnalano le difficoltà che stanno vivendo nello "spiegare" alla clientela il problema: sembra assurdo, ma ci viene chiesto di spedire con urgenza!
Ma se NON possono volare gli aerei passeggeri, NON possono volare nemmeno gli aerei cargo!
Le merci ferme negli aeroporti stanno ammassandosi (le "consegne" ai terminal aeroportuali continuano senza tema!) e smaltire tutta quella quantità di merce in attesa di imbarco non è cosa che si possa fare in poco tempo.
Ci saranno da tener presenti le dovute priorità legate alla deperibilità (soprattutto di generi alimentari) e, comunque, le merci che vengono consegnate in aeroporto OGGI (perché magari erano prenotate su un volo in partenza OGGI) dovranno "mettersi in fila" ed attendere il loro turno.
Il disagio c'è ed è tanto: bisogna armarsi di pazienza ed evitare l'assalto alla diligenza.
Certamente il fatto che "oggi" si stiano riaprendo gli aeroporti non significa che OGGI stesso tutte le merci "accatastate" nei terminal aeroportuali potranno partire.
Invitiamo tutti i nostri associati ma anche gli utenti dei servizi aerei (cargo) in generale ad evitare di "premere" per saltare la fila: questo servirebbe soltanto ad improbabili "bagarini" del trasporto per far salire le tariffe.
Certamente CONFAPI si fa parte diligente per monitorare la situazione e cercare di rendere i disagi (che purtroppo ci sono e continueranno, nei prossimi giorni, ad esserci) quanto meno gravi possibile.
Continueremo a tenervi informati ...
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 20/04/2010 13:39 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
16/04/2010

TRA L'INCUDINE E IL MARTELLO

da una parte abbiamo **I CLIENTI** che ci chiedono ... di pagare (per i nostri servizi) sempre meno. E come si fa a farli pagare meno? Bisogna tagliare i costi (andando, a nostra volta, a chiedere riduzioni ai nostri fornitori? Ottimizzando il lavoro riducendo il personale? Riducendo i controlli e la professionalità? Evitando di fare corsi di aggiornamento e formazione? Affidandosi a sub-contractors sempre meno affidabili? Per quanto cerchi non trovo soluzioni "positive", ma solo negatività).
Dall'altra parte abbiamo **LO STATO** che continua a gravarci di compiti (ho recentemente scritto su tutte le nuove incombenze burocratiche che ci assillano, dalla scheda di trasporto alla nuova normativa sull'Iva, dall'Intrastat al Made in Italy, dalle regole anti-radioattività alle restrizioni del conto terzi ...). L'ultima riguarda il DL 25 marzo 2010 n. 40 ... che impone a chi (come noi) lavora con paesi come Singapore o Taiwan di compilare un nuovo documento. Sarà una sorta di modello intrastat con quei paesi extra cee che sono indicati nella black list. La comunicazione dovrà essere effettuata sia per le operazioni attive che per quelle passive (autofatture). Quindi altra burocrazia, altro lavoro, altra carta ... e sempre meno tempo per dedicarsi allo sviluppo della propria azienda.
Insomma, noi siamo "abituati" a prendere la nostra valigetta ed andare in giro per il mondo a fare contratti, acquisire traffici, creare nuovi mercati.
Ma se dobbiamo dedicare sempre più tempo alle carte ed alla burocrazia, siamo fregati in partenza
E poi (per "spiegare" meglio il titolo di questo articolo) la domanda sorge spontanea: chi ci paga per tutto questo lavoro "extra" che dobbiamo fare?
Se **I CLIENTI** vogliono pagare sempre meno ... e **LO STATO** ci impone incombenze burocratiche che comportano l'aumento delle spese che "noi", invece, dobbiamo pagare (ci vuole del personale da dedicare alle attività burocratiche, non credete? Ed il personale che lavora VA PAGATO!), siamo proprio nell'impossibilità di accontentare entrambi!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 16/04/2010 12:33 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
15/04/2010

spedizioni per l'Iran

gli Stati Uniti hanno deciso di mettere in atto una politica sanzionatoria contro l'Iran e su questo (possiamo essere d'accordo o meno) non è che si possa tanto discutere.
Nei rapporti tra Stati (USA e Iran, in questo caso) al massimo potrà avere voce in capitolo l'ONU.
Ma non è di questo che voglio parlarvi.
Il problema nasce quando dall'America arriva la richiesta all'Italia di fare altrettanto.
E l'Italia che fa?
Non mette in atto alcuna azione di embargo nei confronti dell'Iran, non ufficializza alcun divieto di esportare merce destinata all'Iran, non pone alcun vincolo all'utilizzo di navi e/o aerei appartenti a qualsivoglia società di trasporto ma ... (secondo il tipico "modus vivendi" che caratterizza la politica italiana), tramite il Ministero dell'Economia, fa giungere agli operatori del settore il "suggerimento" a NON utilizzare una specifica Compagnia di Navigazione arrivando ad ipotizzare rischi reputazionali per i caricatori nonché rischi assicurativi per le merci.
Per quel poco che posso saperne di diritto, secondo me siamo di fronte ad un plateale reato di diffamazione.
Eppure questo è ancora l'aspetto meno grave.
Dall'America ci fanno sapere che se uno spedizioniere "italiano" gestirà spedizioni di merce italiana destinata in Iran, le autorità degli USA potranno rivalersi sul suo ufficio "americano", togliergli la licenza, sequestrargli beni e macchinari.
D'altronde siamo alleati, no?
Dunque, quando Washington chiama Roma "deve" garibaldinamente rispondere (leggi: obbedire!).
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 15/04/2010 12:57 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
14/04/2010

FIDEIUSSIONI (doganali!)

nel gran mare di internet, troviamo la storia e la definizione: nel diritto romano, la fideiussione è il negozio giuridico con il quale un soggetto, chiamato fideiussore, garantisce un'obbligazione altrui, obbligandosi personalmente nei confronti del creditore del rapporto obbligatorio. Tale nozione è accolta dal codice civile italiano all'art. 1936, ai sensi del quale «È fideiussiore colui che, obbligandosi personalmente verso il creditore, garantisce (promessa unilaterale) l'adempimento di un'obbligazione altrui. La fideiussione è efficace anche se il debitore non ne ha conoscenza».
Lo so non vi sto dicendo niente di nuovo.
E allora vediamo se invece questa "novità" vi sorprende: un operatore doganale chiede di potersi avvalere del differito doganale (quindi della possibilità di pagare i diritti doganali in ritardo rispetto alla data di sdoganmento). Per vedere accolta la propria domanda sottoscrive polizza fideiussoria con una compagnia assicurativa.
Così la dogana ha la "certezza" di incassare i diritti doganali, perché qualora non pagasse l'operatore doganale ... pagherà l'assicurazione.
Poi cosa succede?
Capita che l'operatore doganale non paghi ... quindi la dogana, senza starci tanto a pensare, "escute" la fideiussione.
Quindi il pagamento, in effetti, lo fa il fideiussore (cioè la società assicuratrice).
Si presume che la società assicuratrice, per tutelare i suoi interessi, si sia fatta parte diligente e prima di "accendere" la fideiussione abbia verificato la solvibilità del suo cliente o comunque si sia fatta dare le garanzie del caso.
Se poi il cliente ... fallisce, posso essere dispiaciuto per la compagnia assicuratrice ma questo fa parte del gioco.
E invece no: dopo che la compagnia assicuratrice si è fatta pagare commissioni "importanti" per dare le garanzie richieste dalla dogana, se si trova ad essere chiamata a pagare ... ed il suo cliente fallisce, ecco che va in rivalsa contro l'incolpevole importatore che, dopo aver versato i diritti doganali al dichiarante doganale, viene chiamato a versarli una seconda volta alla "furbissima" compagnia assicuratrice.
La mia domanda è molto semplice: "ma perché, se la compagnia assicuratrice nell'accendere la fideiussione non si è tutelata a dovere ... deve essere l'incolpevole importatore a rimetterci?"
E, se volete, ho anche la soluzione a portata di mano: i pagamenti dei diritti doganali "dovrebbero" essere fatti direttamente dagli importatori sul conto della dogana.
Se, a breve, sarà possibile bonificare i diritti doganali (al momento bisogna ancora andare in dogana con gli assegni circolari, a mano!) potremo fare un notevole passo avanti ed evitare di incappare nelle trappole assicurative che, spesso, nemmeno sappiamo che esistano!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 14/04/2010 19:39 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*

TERZIALIZZAZIONE

vi piace questa parola?
Significa affidare a "terzi" la gestione di operazioni che riguardano la "nostra" azienda.
Per gli inglesi si tratta di "out-sourcing".
Proviamo a cercare questa parola su wikipedia?

Eccola: *Outsourcing, parola inglese traducibile letteralmente come "approvvigionamento esterno", anche detto esternalizzazione, è termine usato in economia per riferirsi genericamente alle pratiche adottate dalle imprese di esternalizzare alcune fasi del processo produttivo, cioè ricorrere ad altre imprese per il loro svolgimento.*
Benché aziende specializzate nella fornitura di servizi produttivi alle imprese esistano sin dai primi anni sessanta,[1] come sottolineato da Van Mieghem (1999), il termine outsourcing venne usato per la prima volta solo nel 1982.
Come spesso accade nella teoria economica, specialmente quella legata al ramo aziendalistico, negli anni novanta il termine diventò di colpo molto popolare tra i manager.
Se dieci aziende hanno bisogno di immagazzinare le loro merci, anziché utilizzare dieci magazzini, ognuno con propri mezzi e personale, si può contrattare un operatore del settore specifico al quale affidare la gestione delle dieci diverse tipologie di merce.
Il risparmio (dato dalla sinergia) non ha bisogno di spiegazioni.
Se venti aziende hanno bisogno di spedire le loro merci in Giappone, anziché usare venti "navi" diverse, potranno caricare le loro merci su un'unica nave.
Se trenta aziende hanno bisogno di importare materiale dall'India, anziché trenta aerei (piccoli) potranno utilizzare un unico aereo (grande).
Sto facendo degli esempi stupidi, lo so, ma la questione dell'out-sourcing è talmente ovvia che non credo necessiti di spiegazioni troppo intelligenti.
E veniamo al dunque: se la ditta ALFA deve mandare merce da Milano a Palermo può usare un proprio camion oppure affidarsi ad un trasportatore "terzo". Se poi la ditta BETA deve mandare merce da Palermo a Milano può usare un proprio camion oppure affidarsi ad un trasportatore "terzo".
Utilizzando i "propri" camion, ALFA e BETA immetteranno sulle strade due camion, entrambi viaggianti pieni in un senso e vuoti nell'altro.
Terzializzando al trasportatore "terzo", questi utilizzerà un unico camion per andare pieno (con la merce di ALFA) e tornare pieno (con la merce di BETA).
Volendo dunque lottare contro l'inquinamento e ridurre il traffico sulle strade, secondo voi ... chi bisogna avvantaggiare?
Chi (come ALFA e BETA) ha camion propri (il cosidetto trasporto conto proprio) o chi "affida" i suoi trasporti a trasportatori terzi (il cosiddetto, appunto, conto terzi)?
Bene, a questo punto credo (e spero) che tutti noi si abbiano le idee chiare.
Intanto il governo, con i cosiddetti "incentivi Scajola", ha deciso di erogare degli incentivi per chi sostituirà rimorchi e semirimorchi ... solo che questi incentivi li possono richiedere esclusivamente i proprietari di mezzi CONTO PROPRIO. I proprietari di mezzi CONTO TERZI sono esclusi.
Come dire: andate ed inquinate.
Paolo Federici & Luca Castigliego
postato da: PaoloFederici alle ore 14/04/2010 17:04 | link | commenti
categorie: *idee*, *trasporti*, *economia*
12/04/2010

Ministero per la semplificazione

abbiamo assistito al falò: una volta i "falò" segnavano il passaggio da una stagione all'altra.
Oggi segnano l'abbandono delle complicanze burocratiche per arrivare alla modernità di internet, delle aziende aperte in 24 ore, del commercio "on line".
E allora, qualcuno mi può dire perché - solo nell'ultimo anno - la nostra attività (spedizioni e logistica) ha visto un continuo nascere e prolificare di leggi, leggine, regolamenti, aggiunte, chiarificazioni ... che stanno rendendo impossibile lavorare?
Non ci credete?
Ecco un "non" esaustivo elenco:

A) l'invenzione della scheda di trasporto (e delle innumerevoli circolari chiarificarici che, a tutt'oggi, ancora non hanno chiarito quasi niente)
B) la nuova regolamentazione per operare come trasportatore conto terzi (con esami impossibili da superare, necessità di accendere fideiussioni, obbligo di frequentare corsi anche per chi fa l'autista da una vita)
C) la nuova legge sull'IVA e sugli articoli da riportare nella registrazione delle fatture (somme esenti, somme non imponibili, somme escluse ... suddivise a loro volta in art. 7, 7.2, 7 ter, 9, etc etc. Ormai per compilare una fattura ci vuole la laurea!)
D) l'attivazione dell'INTRASTAT anche per i servizi (con continue proroghe sulla data di inizio dell'applicazione perché nessuno ha ancora capito cosa si debba fare. Una novità c'è: tutte le fatture "estere" ricevute vanno riemesse come AUTOFATTURE, quindi il lavoro aumenta alla grande!)
E) le nuove regole "anti-radioattività" (misure di sorveglianza radiometrica su rifiuti radioattivi e combustibile nucleare): una cinquantina di pagine scritte in burocratese puro. Non temete: a breve la dogana ci farà avere un'altra cinquantina di pagine di spiegazioni!
F) le nuove regole relative al "Made in Italy": utili solo per far spostare i traffici ai porti ed agli aeroporti del Nord Europa (forse, prima di promulgarle, era il caso di coordinarsi con tutta l'Europa!)
Beh, potrei continuare ma tanto a cosa serve lamentarsi?
Non viviamo forse nel migliore dei mondi possibili (no, non l'ha detto Silvio, l'ha detto Leibniz!)
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/04/2010 22:22 | link | commenti (3)
categorie: *politica*, *aiuto*, *trasporti*, *dogana*, *economia*

operazioni doganali ... e responsabilità

leggo un interessante articolo, sul SECOLO XIX del 5 aprile: "LO SPEDIZIONIERE RISPONDE DELLE OPERAZIONI DOGANALI"
In breve: quando viene gestita un'operazione doganale di importazione, lo "spedizioniere doganale" prepara la bolla doganale e, firmandola, si impegna al pagamento delle somme previste quali IVA e DAZIO.
Naturalmente lo "spedizioniere doganale" deve ricevere, dal suo mandante, le somme da versare in dogana.
I casi sono molteplici:
- (AA) lo "spedizioniere doganale" agisce per conto dell'importatore
- (BB) lo "spedizioniere doganale" agisce per conto dello "spedizioniere internazionale" il quale, a sua volta, agisce per conto dell'importatore.
E fin qui, mi sembra tutto chiaro.
La questione si complica (o meglio, si ramifica) in quanto lo "spedizioniere doganale" può agire in nome proprio (e allora diventa responsabile "in primis" dei versamenti alla dogana) oppure in nome e per conto dell'importatore (e allora diventa responsabile "in solido" con l'importatore).
Insomma nel primo caso (spedizioniere doganale che agisce in nome proprio) la dogana chiederà il pagamento allo "spedizioniere doganale" indipendentemente dal fatto che questi sia stato, a sua volta, pagato dall'importatore.
Nel secondo caso, invece, la dogana chiederà il pagamento "direttamente" all'importatore.
Se poi, nella gestione operativa, si inserisce l'operato di uno "spedizioniere internazionale" ... cosa succede?
Chiamiamo le "tre" figure coinvolte come segue:
ALFA è l'importatore
BETA è lo spedizioniere internazionale
GAMMA è lo spedizioniere doganale
(1) ALFA versa le somme dovute a BETA, BETA versa le somme dovute a GAMMA, GAMMA

versa le somme dovute in dogana. Questo è il caso normale, ovvio, regolare, senza problemi ... insomma quelloche succede nella maggioranza assoluta dei casi
ma se ...
(2) ALFA "non" versa le somme dovute a BETA, BETA "non" versa le somme dovute a GAMMA, GAMMA "non" versa le somme dovute in dogana. La DOGANA ... chiederà a GAMMA il pagamento e questi NON può rifiutarsi di pagare se ha operato secondo la procedura "AA". Potrà invece rifiutarsi di pagare se avrà operato secondo la procedura "BB". Però, nel caso "BB", lo spedizioniere doganale dovrà dimostrare di avere il mandato "NON" dallo spedizioniere internazionale ma direttamente dall'importatore. Poiché questo normalmente non succede (l'importatore da mandato allo spedizioniere internazionale, il quale, a sua volta, da mandato allo spedizioniere doganale), lo spedizioniere doganale dovrà RISPONDERE DELLE OPERAZIONI DOGANALI (ecco spiegato il titolo dell'articolo).
Ovviamente lo spedizioniere doganale andrà immediatamente a rivalersi sullo spedizioniere internazionale e questi - alla fin fine - potrebbe ritrovarsi con il famoso cerino in mano, se - ad esempio - nel frattempo l'importatore è fallito o comunque non è in grado di rimborsare il dovuto.
Riassumendo, anche perché mi rendo conto che la questione è piuttosto intricata e complicata:
- lo SPEDIZIONIERE DOGANALE deve "sempre" operare a nome e per conto dell'importatore (evitando quindi di agire "in nome proprio")
- lo SPEDIZIONIERE INTERNAZIONALE deve "sempre" ottenere dall'importatore il mandato ad agire in dogana ... indicando, nello stesso, il nome dello SPEDIZIONIERE DOGANALE
E così entrambi gli spedizionieri (sia quello internazionale che quello doganale) potranno tornare a dormire sonni tranquilli.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/04/2010 21:28 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*

CONFAPI TRA.SPE.LOG.

stiamo lavorando per voi: a breve sarà disponibile il nuovo sito web di CONFAPI TRA.SPE.LOG.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/04/2010 09:22 | link | commenti
categorie: *trasporti*
01/04/2010

chi rappresenta davvero le PMI del trasporto?

ormai ce lo raccontano in tutte le salse: l'economia italiana regge alla crisi mondiale grazie all'attività indefessa delle piccole e medie imprese.
Per quanto riguarda il nostro settore (quello dei trasporti!) l'associazione italiana delle piccole e medie imprese (CONFAPI) ha addirittura creato l'unione di categoria dedicata proprio al mondo dei trasporti, della logistica e delle spedizioni (CONFAPI TRA.SPE.LOG. nata alla fine del 2009).
Il Propeller club di Milano (nel cui consiglio direttivo sono presenti molti rappresentanti di piccole e medie imprese) ha organizzato un importante congresso (lo scorso 22 febbraio) per illustrare, al mondo della politica, quali siano i problemi del settore e dare indicazioni anche sulle soluzioni (un ampio reportage è stato fatto anche su questo blog).
Il sottosegretario ai trasporti (Bartolomeo Giachino), successivamente al convegno di Milano, ha voluto un incontro, a Roma, con tre rappresentanti del settore indicati proprio dal Propeller Club di Milano.
Tale incontro è stato allargato al direttore generale delle Dogane (Giuseppe Peleggi).
Insomma, le PMI del mondo del trasporto stanno dimostrando di darsi da fare per aiutare l'intero settore.
Intanto doveva essere nominato il nuovo presidente di Confetra (che rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari).
Ebbene, dovendo scegliere tra un "imprenditore" (magari titolare di una piccola o media impresa: una di quelle, insomma, che manda avanti la bistrattata baracca Italia!) ed un "dipendente" di una multinazionale estera (una di quelle che fa una concorrenza spietata alle piccole e medie imprese italiane, magari lavorando in perdita - almeno a vedere gli ultimi bilanci - tanto la forza finanziaria non le manca!) secondo voi su chi è caduta la scelta?
Forse è il momento che le piccole e medie imprese riprogrammino la loro adesione ad una associazione, anziché ad un'altra ...
Sarebbe certamente un segnale importante per l'intero mondo dei trasporti e per il mondo della politica che - lasciatemelo dire - non sa più quale controparte riconoscere.
Insomma, al solito, le "rivoluzioni" possono solo partire dal basso, in questo caso dalle piccole e medie imprese del settore che certamente non possono stare a guardare, aspettando solo che arrivi il momento di dover chiudere.
Ho chiesto un "commento" anche a Riccardo Fuochi, presidente di Confapi Tra.Spe.Log..
Mi dice: "Confapi trasporti è, ormai, l'unica associazione che rappresenta gli interessi delle Pmi. Stiamo insistendo con il Governo perché vari un piano strategico nazionale della logistica. E poi i nostri punti sono ormai noti: formazione, prima di tutto (visto che mancano scuole che insegnino a fare il nostro lavoro!), centralità del ruolo dello spedizioniere (che non deve essere considerato un semplice passacarte, ma il vero architetto del trasporto) e difesa, anche nei trasporti, del Made in Italy (aiutando, preferibilmente, le aziende italiane nella loro contrapposizione perenne alle multinazionali estere)"
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 01/04/2010 12:35 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*
26/03/2010

Approvata la nuova legge che regolamenta l'attività di spedizioniere

il Governo ha deciso di preparare una nuova legge ... ed ha chiesto "aiuto" agli esperti del settore (quindi ha "consultato" le più importanti associazioni di categoria del settore, da **Fedespedi** - la Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - a **Confapi Tra.Spe.Log.** -

l'unione di categoria delle piccole e medie imprese del settore trasporti associate a Confapi - fino alla "madre" di tutte le associazioni, **Confetra** - che rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari).
Gli "esperti" hanno redatto una precisa relazione con il dettaglio dei **suggerimenti** ed il Governo ha emanato la legge *SENZA ASSOLUTAMENTE TENERNE IN CONSIDERAZIONE NEMMENO UNO.*
La delusione è immane.
Alcune considerazioni?
(1) Chi si impegna in "associazione" lo fa senza averne alcun "beneficio" economico (presidente e consiglieri danno il loro contributo in maniera assolutamente gratuita, togliendo comunque tempo prezioso alla propria attività lavorativa). Vedere che tutti gli sforzi fatti portano poi esattamente a NIENTE fa riflettere sull'utilità futura di "continuare" a dedicarsi al "bene comune".
(2) Lottare contro i mulini a vento alla fine porta a fare la fine di Don Chisciotte (*affrontò tutto il mondo e vi recò lo spavento; e fu sua ventura viver pazzo e morir rinsavito!*): bisogna abbandonare, dunque, qualsiasi genere di lotta, vista la sua inutilità, e rinsavire, cioè adeguarsi all'andazzo generale. Che ci vuole tutti muti ed obbedienti al volere di chi comanda.
(3) Il settore (dei trasporti) sta vivendo una profonda crisi e dall'alto continuano solo a renderci la vita ancora più difficile (non bastava inventarsi la Scheda di Trasporto, non bastavano le complicanze doganali sempre più intricate, non bastava l'instaurazione dell'intrastat, non bastavano le delibere dell'Antitrust, non bastavano le procedure che rendono di fatto impossibile l'ottenimento dell'iscrizione all'albo dell'autotrasporto per i padroncini, non bastava l'inapplicabilità della legge per regolamentare i pagamenti a 30 giorni ...).
Adesso ci mandano anche un messaggio chiaro: noi siamo sudditi e come tali dobbiamo subire le imposizioni dall'alto.
Grazie, Roma!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 26/03/2010 17:34 | link | commenti (2)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*
24/03/2010

Leggi & Regolamenti < contro > Usi & Costumi

leggo:

*Ritardi nei pagamenti commerciali - Il tasso di interesse per i ritardi di pagamento applicabile nel primo semestre 2010 ai sensi del **decreto legislativo n.231/2002** è pari all'8 per cento; la misura è analoga a quella valida nel secondo semestre del 2009 - Comunicato Ministero dell'Economia e delle Finanze su G.U. n.40 del 18.2.2010.*

domando:

c'è UNO (dico UNO) nel nostro settore (TRAsporti, SPEdizioni e LOGistica) in Italia che addebiti ai suoi clienti quanto sopra, come previsto dalla legge?

La risposta mi sembra ovvia: per la "paura" di perdere un cliente, TUTTI evitano di far valere i propri diritti.

Ma allora, le leggi a cosa servono?

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 24/03/2010 12:49 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *giustizia*, *trasporti*, *economia*
19/03/2010

agenzie interinali e cooperative

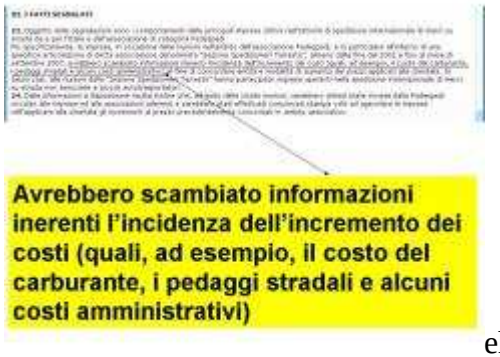
una volta erano le aziende ad assumere.
Un paio di mesi di prova, e subito dopo un contratto "a vita".
Il lavoro (quella cosa sulla quale - come recita la Costituzione all'articolo uno - è basta la nostra Repubblica) era una certezza.
Poi, la grande invenzione: per rendere le aziende "più competitive" si è creata la mobilità.
Quindi anziché essere le aziende ad assumere, questa strana operazione (l'assunzione appunto, che non è quella della Madonna che si festeggia a ferragosto!) la si è demandata a degli intermediari.
E così è stato un brulicare di nuove attività: sono nate le agenzie interinali e sono cresciute le cooperative.
Il risultato?
L'azienda che "prima" pagava uno stipendio di 1.000 euro ad un dipendente, adesso ne paga 800 all'intermediario.
L'intermediario, ovviamente, deve guadagnare ... quindi nelle tasche del lavoratore, per fare esattamente lo stesso lavoro che faceva prima, anziché 1.000 euro ne entrano, adesso, 600!
Veniamo ad oggi?
Tanti lavoratori sono diventati imprenditori di se stessi: anziché essere assunti, ottengono "contratti" a progetto ... oppure "a servizio".
Nel settore del trasporto, molte grosse aziende "contrattano" i padroncini di piccoli furgoni ai quali affidano ritiri e consegne di merci.
Un "padroncino" deve farsi carico dell'acquisto del furgone, delle spese per la benzina, della manutenzione, dai cambi gomme, bollo, assicurazione ... per poi sperare in un contatto che prevede un compenso "lordo" sui 2500 euro al mese.
Sembra tanto, ma quando fate le somme (il mutuo per il furgone, tutte le spese sopraddette per non parlare delle tasse, visto che 2500 è il lordo) siamo veramente ad uno stipendio da fame.
Siccome al peggio non c'è mai limite, ecco che tante grosse aziende stanno "cancellando" i contratti con i "padroncini", affidando ritiri e consegne a delle cooperative.
E le cooperative dove li trovano i "padronicini"?
Elementare, Watson: tutti quelli che sono senza più contratto, si offrono alle cooperative.
E le cooperative (che, come ho spiegato, devono permettere alle grosse aziende di risparmiare, sempre per quella cosa che si chiama "competitività") propongono ai "padroncini" di fare esattamente quello che già facevano prima (e magari per la stessa azienda!) solo che anziché 2500 adesso potranno prendere 1600 euro.
Insomma, anche al peggio c'è sempre ... un peggio!
E adesso?
Ah, beh ... adesso fare il trasportatore (il "padroncino") sta diventando ancora più difficile: ci vuole una licenza speciale che non solo "costa" (e costa caro!) ma è anche soggetta ad un difficilissimo esame quasi impossibile da superare.
Quindi?
No, non è che se uno non supera l'esame non può più guidare un camion: non può guidarlo "in proprio", ma se va a fare lo "schiavo" (eh sì, è una parola "forte" ma quando ci vuole, ci vuole!) in qualche grossa azienda, potrà continuare a guidare per uno stipendio sempre più misero.
Ma di questo passo, dove speriamo di arrivare?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 19/03/2010 22:36 | link | commenti (9)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*

17/03/2010

aumento del fatturato

ricordo qualcosa imparato alle elementari: costo, ricavo, guadagno!
Il maestro ci insegnava la differenza che c'è tra acquisto e vendita.
Facevamo i compitini: il lattaio va al mercato e compra 12 dozzine di uova pagandole, in tutto, mille lire. Poi le mette in vendita a 10 lire cadauna. Alla fine della giornata le ha vendute quasi tutte. Gliene restano "invendute" solo 15. Cosa ha guadagnato?
(Vabbè, facciamo i conti: ne ha comprate 144 e, se gliene restano 15, ne ha vendute 129. Incassando 1.290 lire. Avendo speso 1.000 lire alla fine il suo guadagno è stato di 290 lire.)
Oggi quel tipo di economia è stata surclassata dalla new-economy: quello che conta è il fatturato, cioè il ricavo!
Quel lattaio sarebbe stato considerato alla stregua di una mini-azienda che fattura cifre irrisorie (però alla fine della giornata ha avuto un ricavo).
Oggi vanno di moda le multinazionali ed i grandi gruppi che fatturano cifre da capogiro (ma poi, nella maggior parte dei casi, quando si fanno i conti non solo non ci sono guadagni, ma le somme stratosferiche sono anche quelle che riguardano le perdite).
Ma allora, il mio maestro delle elementari non aveva capito niente?
Cosa mi ha insegnato?
Prendo i grafici che riportano l'andamento di molte aziende del mio settore ed eccolo lì il risultato, nero su bianco: fatturati in crescita e perdite ... pure.
Chissà perché mi viene in mente la "finanza creativa" degli ultimi anni, poi sfociata nella bolla speculativa che è evaporata lasciando milioni di persone a piangere sul latte versato.
Possibile che nessuno lo capisca che continuare a lavorare aumentando i fatturati (e quindi i volumi e quindi la fetta di mercato) ma, contestualmente, aumentando le perdite di bilancio non può portare che alla rovina?
Il problema (e non mi stancherò mai di ripeterlo) è che "questo è il mercato, bellezza": insomma, o ci si adegua (lavorando sempre e solo in perdita e quindi accelerando la caduta nel baratro) oppure si è fuori dal gioco.
Tertium non datur (almeno, pare!)
E ora la buona novella: anche lo scorso anno siamo riusciti a chiedere il bilancio in attivo.
Forse c'è ancora speranza nella terza via, quella che noi cerchiamo di percorrere sempre più a fondo: offrire servizi "specialistici" dove il prezzo non sia l'unica "conditio sine qua non" per acquisire traffico & lavoro.
Insomma continuiamo a provarci: l'anno prossimo, poi, festeggeremo i venti anni di attività specilistica nel settore del consolidato marittimo.
Forse la partita è ancora tutta da giocare!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 17/03/2010 11:17 | link | commenti (1)
categorie: *trasporti*, *economia*
15/03/2010

ANTITRUST & INQUISIZIONE



eh sì, ammettiamolo, convocati dal Gran Maestro "Tutt un Kamion", alcuni specialisti del trasporto su strada si sono mascherati e, dopo aver prestato giuramento, si sono passati due notizie riservatissime: quale fosse il costo del gasolio e quale fosse il costo del pedaggio autostradale.
Non importa sapere che "tutti gli italiani", al momento di recarsi alla pompa di benzina avevano accesso esattamente alle stesse informazioni (ah beh, però se uno ha un'auto a benzina non fa tanto caso a quanto costi il gasolio, diciamolo!). Così come, al momento di varcare il casello di uscita in autostrada, "tutti gli italiani", mettendo mano al portafoglio, sapevano benissimo quanto costasse il pedaggio autostradale (è vero, se però uno ha il telepass, il costo del pedaggio lo scopre solo a fine mese, quando gli arriva la fattura!).
Dunque scambiarsi quelle due informazioni segretissime che solo pochi eletti potevano conoscere (ho fatto un esperimento: ho chiesto a mio figlio, di dodici anni, ed in effetti lui non sa nè quanto costi il gasolio nè quanto costi l'autostrada. Anche mia madre, 81 anni, non è stata in grado di rispondermi) è un atto gravissimo che comporta un'indagine a tappeto su 20 aziende da mettere sotto osservazione per due anni (l'indagine è iniziata il 18 novembre 2009 e terminerà il 15 gennaio 2011).
Vi vien da ridere?
Ma cosa ridete, cosa? E' una questone serissima ... almeno per i cervelloni dell'Antitrust!
Dico la verità: mi sto stufando di dover lottare ogni santo giorno contro l'insulsaggine, le leggi incomprensibili, le novità legate alle schede di trasporto ed alle nuove procedure Iva, la necessità di dover compilare documenti che in Europa nessun altro ha (come l'INTRASTAT obbligatorio, dal primo gennaio, anche per chi si occupa solo di trasporti!).
Torniamo un attimo al discorso legato all'Antitrust?
Dunque, al tempo dell'inquisizione si partiva dalla presunzione di colpevolezza ed all'imputato venivano date due possibilità: o confessava (e allora era colpevole, quindi punito!) oppure non confessava (e allora era ancora più colpevole, quindi punito!).
Oggi abbiamo l'ANTITRUST che si è notevolmente aggiornata in quanto a tecniche e procedure.
Partendo dalla colpevolezza degli spedizionieri (accusati di aver fatto "cartello") ha messo in atto un mezzo molto subdolo per arrivare alla verità: i primi tre che si auto-accuseranno AMMETTENDO la colpevolezza, saranno graziati, mentre a pagare saranno tutti gli altri.
Così, dovendo scegliere tra affermare la propria innocenza (rischiando la condanna dell'ANTITRUST che, come l'INQUISIZIONE, parte dal presupposto della colpevolezza indifendibile) oppure ammettere la propria colpevolezza cercando di essere tra i primi tre ... la corsa all'autodenuncia è partita.
In fondo anche al tempo dell'inquisizione erano in tanti a confessare la propria colpevolezza, pur essendo assolutamente innocenti.
Ma allora lo facevano perché affrontare la morte era meglio che subire la tortura.
Visto che oggi, per non subire la "tortura", non c'è nemmeno da affrontare la morte, ma solo una corsa all'autodenuncia (anche per cose mai fatte), concorderete con me che davvero l'ìnquisizione medioevale ha fatto passi da gigante!
Anche se alla fine possiamo dire: niente di nuovo sotto il sole!
Per una "analoga" indagine dell'Antitrust (questa però su base Europea e rivolta al mercato del "via

aerea") il primo ad autodenunciarsi è già noto.
Se volete sapere chi sia, andatevi a leggere "AIR GARGO NEWS" del 26 febbraio 2010 (whistleblower).
No, io il nome non ve lo dico: in Italia "riportare" notizie apparse sulla stampa internazionale è reato!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 15/03/2010 16:12 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
12/03/2010

SINERGIE AEROPORTUALI: CONFAPI (TRA.SPE.LOG) e SPEDAPI sono pronte a dare una mano

dopo le alleanze tra i porti (i porti liguri - Genova, La Spezia e Savona - ormai da dieci anni fanno sistema!) cominciano anche le alleanze tra gli aeroporti.
Linate, Malpensa e Orio al Serio hanno appena siglato un accordo di collaborazione proprio per creare sinergia.
Secondo la logica, spesso disattesa, per cui collaborare è meglio che competere, le forze in campo saranno utilizzate per far crescere tutti tre gli aeroporti.
A noi che ci occupiamo di "trasporti", questa soluzione non può che far piacere.
Potrebbe essere, finalmente, l'anello giusto della catena per far sì che tanta merce (che ora valica le alpi per imbarcarsi sugli aerei che partono da Bruxelles e da Francoforte, da Amsterdam e da Parigi) possa finalmente imbarcarsi su aerei che decollano da aeroporti italiani.
Nel progetto di sviluppo entreranno anche le ferrovie: Orio al Serio sarà così collegato - via treno - con Bergamo.
Potenziando, come è stato annunciato, perfino il collegamento tra Milano e Malpensa.
Insomma, alcune cose sono chiare:
(1) l'intermodalità (scambio merci tra diversi tipi di trasporto) è il futuro del trasporto e quindi collegare porti e aeroporti tra di loro (in primis) ma anche con le ferrovie sono le soluzioni per sviluppare il settore dei trasporti, della spedizione e della logistica (e questo, noi di CONFAPI TRA.SPE.LOG. lo sappiamo benissimo!)
(2) utilizzare porti ed aeroporti italiani è l'unica via per riportare in Italia quei benefici (soprattutto economici) che ora sono lasciati ai porti ed aeropprti del Nord Europa
(3) potenziare le infrastrutture permetterà, finalmente, all'Italia di sfruttare al meglio la sua posizione geograficamente vantaggiosa
Gli operatori del settore (tramite le proprie associazioni, non ultima proprio CONFAPI TRA.SPE.LOG.) sono ben disposti a dare una mano per realizzare quello che oggi sembra essere ancora un sogno.
Riccardo Fuochi (presidente CONFAPI TRA.SPE.LOG)
Luca Castigliego (presidente SPEDAPI)

comunicato stampa a cura di Paolo Federici
(responsabile della comunicazione)
Confapi TRA.SPE.LOG. - Unione di Categoria di CONFAPI
postato da: PaoloFederici alle ore 12/03/2010 12:07 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*
11/03/2010

debiti & crediti

oggi come oggi assistiamo ad una involuzione a spirale del debito.
Cosa succede?
Un mio cliente chiede di pagare i miei servizi a 60 giorni.
Io ho due possibilità (anzi tre!):
(1) gli dico di no e di rivolgersi altrove
(2) chiedo, a mia volta, ai miei fornitori di concedermi una analoga dilazione di pagamento
(3) vado in banca a chiedere un prestito
La prima opzione viene, normalmente, accantonata: c'è la crisi e non ci si può permettere di rifiutare del lavoro!
La terza (nonostante le belle parole delle pubblicità che fanno le banche) è praticamente inattuabile: se voglio un prestito devo "garantirlo", spesso mettendo tra le grinfie della banca beni di ben altro valore!
Insomma, non resta che la soluzione (2).
Trasformandomi da vittima in carnefice, andrò a ribaltare il problema sulle spalle dei miei fornitori.
Anzi, già che ci siamo, se devo concedere 60 giorni di credito (al cliente), ne chiederò almeno 90 (ai fornitori).
Visto che i miei fornitori avranno, a loro volta, dei fornitori, il giochino si ripete.
Ed i tempi di pagamento si allungano.
Se poi un anello (debole) della catena si rompe (c'è sempre qualche fornitore che, nella veste di cliente, non onora i suoi debiti ... e così fa crollare il castello di carta!) gli effetti ricadranno sull'intero sistema basato sul credito.
C'è anche chi, pur di stare in gioco, comincia a "giocare" sporco: se ha un costo di 100 ... (che pagherà a 90 giorni), si inventa un prezzo di vendita a 80 (quindi in perdita) ma da incassare "prima", così - pur lavorando in perdita - avrà un "giro d'affari" che gli permetterà di mettersi in buona luce con la banca.
Lo so, è ovvio: alla lunga tutti i nodi vengono al pettine!
Ma, quand'anche qualche fornitore non venisse pagato ... prima che la cosa passi nelle mani di un legale ... e soprattutto prima che un qualche Tribunale intervenga, saranno passati dieci anni!
Così, pur lavorando "in perdita", quel giocatore pratico nel gioco sporco avrà acquisito una importante fetta di mercato.
E chissenefrega se, nel frattempo, saranno state le aziende serie a chiudere!
Quindi, tornando ai tre punti iniziali, se qualcuno NON vuole ribaltare sui propri fornitori le dilazioni di pagamento nè vuole sottomettersi ai ricatti bancari, non gli resta che rifiutare il lavoro.
Cioè, sembra evidente che ormai l'onestà non paghi più!
La legge la detta il mercato, il mercato lo fa il più forte,il più forte è quello che si fa meno scrupoli.
Non c'è via d'uscita!
E allora immaginiamo che da domani cambi la gestione finanziaria delle aziende: qualsiasi cosa si acquista (bene o servizio) si paga SUBITO.
Pensate:
(A) nessuno potrebbe più ritrovarsi a dover reclamare crediti scaduti
(B) non ci sarebbero "giochi sporchi" perché se uno compra a 100 e vende a 80, la magagna viene subito a galla
(C) non ci sarebbe concorrenza basata solo sulla legge del più forte "finanziariamente" ma si tornerebbe a premiare il più bravo
(D) le aziende "decotte" sparirebbero subito, evitando di far crescere il "buco" (finanziario) all'interno del quale, da tempo, annaspano
Insomma, solo lati positivi!
E allora?
Perché non metterlo in pratica?
Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 11/03/2010 15:55 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
05/03/2010

il Propeller Club (port of Milan) incontra la Direzione delle Dogane

dopo il convegno organizzato, lo scorso lunedì 22 febbraio, dal Propeller Club port of Milan, ecco che qualcosa si muove.
Al sottosegretario Giachino erano stati fatti presenti i problemi doganali che "rallentano" alquanto le operazioni soprattutto in import e lui ha immediatamente disposto un incontro tra alcuni spedizionieri (indicati dal Propeller Club: erano presenti Riccardo Fuochi, presidente di CONFAPI TRA.SPE.LOG.e Roberto Belloni, di SEA - AEROPORTI DI MILANO) ed il direttore delle dogane, Giuseppe Peleggi.
Sicuramente la possibilità di un dialogo "diretto" tra chi rappresenta l'utenza (gli spedizionieri, appunto) e chi, dai centri nevralgici romani, dirige le operazioni, non poteva che dare risultati utili.
Ecco dunque sviscerati i problemi vissuti quotidianamente da una parte e spesso nemmeno conosciuti dall'altra.
Si va dal pre-clearing (la possibilità di sdoganare le merci "prima" dell'arrivo, così da sveltire le operazioni: possibilità prevista da una precisa disposizione della direzione doganale ma, a quanto pare, disattesa dagli uffici periferici) ai vantaggi dell'essere certificati A.E.O. (che non pare dare benefici alle aziende certificate quando, da parte della Direzione delle Dogane, sembrerebbero esserci riscontri di tutt'altro genere. Verranno dunque fatti degli approfondimenti!).
Si è parlato dei ritardi cronici della Dogana di Genova per quanto riguarda le ispezioni e la direzione delle Dogane si è impegnata per un monitoraggio delle operazioni così da migliorare la situazione.
Per quanto riguarda l'apertura della dogana di Malpensa continuatamente per tutto il giorno ... e per tutta la notte, mentre alla Direzione romana risulta in essere una disposizione che consentirebbe l'operatività 23 ore su 24, nella realtà la dogana aeroportuale NON accetta più i "flussi" dopo una certa ora del tardo pomeriggio.
L'intento comune (sia per quanto riguarda gli spedizionieri che per quanto riguarda le dogane) è quello di portare l'Italia ai livelli Europei, se non altro per fermare l'emorragia di merci che, anziché transitare per i nostri porti ed aeroporti, scelgono i valichi del Nord Europa.
Alla fine, se a beneficiarne sarà l'economia italiana, sicuramente questo avverrà nell'interesse di tutti.
Paolo Federici
(segretario del Propeller Club - Port of Milan)
postato da: PaoloFederici alle ore 05/03/2010 16:22 | link | commenti
categorie: *trasporti*, *dogana*, *economia*

Continua lo shopping, in Italia, da parte dei gruppi esteri

acquisito dai francesi anche BSL (Bertola Servizi Logistici)
solo pochi giorni fa scrivevo un articolo dal titolo: *Milano, terra di conquista* (click)
E' di questi giorni la notizia che 36 mila metri quadrati di aree coperte in diversi siti italiani, tra cui spiccano Castel San Giovanni, Rovigo, Novara, passano sotto il controllo dei nostri cugini d'oltralpe.
Il compratore è il gruppo Geodis (che già, in passato, aveva acquisito una della società di spedizione più importanti d'Italia, la Zust Ambrosetti).
E dietro al gruppo Geodis ci sono le ferrovie francesi!

Qualcuno nota la differenza tra la politica acquisitiva, tesa allo sviluppo ed alla crescita, messa in campo dalle ferrovie francesi ... e la politica distruttiva tesa allo smantellamento messa in atto da Trenitalia?
E pensare che il gruppo Bertola, negli ultimi anni, si era inserito attivamente anche in settori diversi, quali la gestione di servizi consolidati marittimi (acquisendo, tramite la controllata IWC, aziende "storiche" come Combimar & Agemar e Cfg Overseas; addirittura creando nuove realtà operative come Italian Consolidation Service).
Quindi mostrando la voglia e la capacità di affermarsi anche in settori per loro nuovi.
Non è chiaro, al momento, quale sia la politica aziendale che, considerato il nuovo assetto aziendale, sarà attuata dalle aziende rimaste nel gruppo FBH (FBH è la holding che controlla, oltre la società ceduta "BSL", altre aziende di logistica come: EL.CAR., B&C SWISS, CLASS ed IWC, rimaste - al momento - al di fuori del processo acquisitivo.)
Paolo Federici

p.s.: mi piacerebbe avere risposta, da parte della proprietà del gruppo Bertola, a queste tre semplici domande:
1) leggiamo che un'altra azienda italiana diventa di proprietà di un gruppo estero. Come mai si continua a cedere agli stranieri?
2) il vostro gruppo è presente in diversi settori, dove il principio di sinergia è basilare. Se adesso queste sinergie vengono a mancare, che ne sarà delle "altre" vostre aziende?
3) negli ultimi tempi siete passati da "spedizionieri" (quali proprietari di Sittam, poi ceduta al gruppo Ceva!) ad operatori della logistica (con BSL, appunto) e vi siete addentrati anche nel mondo del consolidato (con IWC e l'acquisizione di aziende specializzate proprio nel groupage marittimo, come C&A, CFG e ICS). Continuerete a sviluppare questo "ramo d'azienda" (il consolidato, appunto) oppure dopo aver venduto agli "stranieri" sia SITTAM che BSL ... pensate di cedere anche IWC?
Beh, io le domande gliele ho fatte avere. Se mi risponderanno, pubblicherò ...!
postato da: PaoloFederici alle ore 05/03/2010 12:43 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
27/02/2010

Storie di tutti i giorni

Un piccolo spedizioniere internazionale (che chiameremo "ALFA") è in contatto con un esportatore che deve spedire merce all'estero.
Gli fa avere un bel preventivo, gli specifica le sue condizioni, gli da le informazioni relative a nave, partenza, insomma fa il suo bel compitino ed ottiene l'incarico per la spedizione.
Invia i camion a ritirare le merci, cura la containerizzazione e gestisce la spedizione.
Tutto secondo le regole.
Poi, improvvisamente, una notte, i carabinieri bussano alla sua porta e lo portano in prigione.
Contestandogli uno dei più gravi reati esistenti: associazione per delinquere.
Cosa è successo?
Quell'esportatore, tra le varie attività, ha anche quella di trafficante di merce rubata.
Ed ha effettuato (attenzione bene: con un altro spedizioniere!) un invio all'estero di altra merce (rubata!.)
Ora, ammesso anche che l'altro spedizioniere sapesse che quella (altra) merce fosse rubata, sicuramente il protagonista di questo nostro raccontino (lo spedizioniere "ALFA") non lo sapeva.
Né ci aveva avuto niente a che fare.
Lo spedizioniere ALFA non ha mai spedito merce rubata
Lo spedizioniere ALFA non aveva alcuna idea in merito alla attività truffaldine alternative di quell'esportatore

Lo spedizioniere ALFA ha gestito una normale spedizione di merce "normale" come fanno tutti gli spedizionieri tutti i giorni.
E allora?
Un giudice "pignolo" ha pensato bene di incarcerare quell'esportatore insieme a TUTTI coloro che hanno avuto a che fare con lui.
Partendo dal presupposto che se uno è un delinquente ... utilizzerà, per le sue necessità di spedizione, "operatori" altrettanto delinquenti, non ci ha pensato due volte a spiccare mandato di cattura anche contro l'incolpevole spedizioniere.
Fortunatamente la "storia" è finita bene, nel senso che dopo quattro anni c'è stata la sentenza di assoluzione e per lo spedizioniere "ALFA" è finito l'incubo, ma qualche giorno il prigione se l'è fatto, per tutti questi anni ha vissuto "aspettando" che la verità trionfasse, ci ha rimesso a livello di salute, è andato in depressione, ha tralasciato il lavoro (perdendo un buon 50 per cento di fatturato!), ha speso somme "importanti" per pagare l'avvocato ... e tutto questo senza avere la benché minima colpa, se non quella di aver fatto il suo lavoro.
Lo stesso lavoro che, in tanti, facciamo ogni giorno, pensando che a noi una cosa del genere non succederà mai, finché non sentiremo bussare alla porta alle tre di notte.
Si sta come d'autunno sugli alberi le foglie (G. Ungaretti)
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 27/02/2010 10:41 | link | commenti (3)
categorie: *giustizia*, *aiuto*, *denuncia*, *avvocati*, *trasporti*
25/02/2010

Legge fallimentare

se un cliente fallisce, il curatore fallimentare ha la possibilità di mettere in pratica la "revocatoria": tutti coloro che sono stati pagati NEGLI ULTIMI 365 GIORNI (quindi nell'anno che decorre, retroattivamente, dalla dichiarazione del fallimento) devono RESTITUIRE quanto hanno avuto.
Il principio della revocatoria è nato per evitare che ALCUNI siano avvantaggiati (ottenendo i pagamenti) rispetto ad altri (che invece ... restano "impagati").
Poiché io sono "accorto" e NON concedo che un minimo credito (quindi se un cliente è in grado di pagarmi lo so quasi SUBITO!) subisco la concorrenza di chi, invece, basa la sua politica di vendita proprio sul credito (e quindi sul rischio di NON essere pagato).
Allora mi chiedo perché debba essere ANCH'IO soggetto alla revocatoria.
Se TUTTI coloro che offrono dei servizi la smettessero di dare così tanto credito, si eviterebbero anche le sorprese a posteriori.
E comunque, se la scelta di NON dare eccessivo credito comporta una "flessione" nei lavori che ci vengono affidati, non mi sembra giusto che poi noi si debba comunque contribuire a "ripianare" i bilanci di chi non è stato così attento nella concessione del credito.
Ultimamente noto che, anziché puntare sul servizio, molti basano la loro "vendita" sull'estensione dei termini di pagamento ... a babbo morto (come suol dirsi!)
Così la concorrenza la si fa sulla forza finanziaria anziché sulle reali capacità di offrire un servizio e gestire concretamente un trasporto.
Poi quando il "castello" crolla (così come è crollato quello della "finanza" creativa) ci si meraviglia.
Eppure lo sappiamo tutti: è inutile piangere sul latte versato!
postato da: PaoloFederici alle ore 25/02/2010 17:48 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
23/02/2010

Il Propeller di Milano: più visibilità agli spedizionieri

il Propeller Club di Milano, associazione nata nella prima metà del '900 per promuovere l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei, ha organizzato uno specialistico convegno per far conoscere al grande pubblico l'attività, ultimamente piuttosto bistrattata, dello SPEDIZIONIERE.
Dopo i saluti del Presidente del Propeller Club di Milano, **Erminio Borloni**, si è dato l'avvio ai lavori.
Come ci ha spiegato **Riccardo Fuochi**, presidente di Confapi tra.spe.log., *"il trasporto è la base del commercio. Soprattutto con la globalizzazione c'è chi produce (magari in Cina o in India) e chi consuma (spesso in luoghi molto distanti da quelli di produzione, come l'America o l'Europa).*
Per questo il trasporto ha una funzione determinante nell'economia mondiale, ed il ruolo centrale è proprio quello dello spedizioniere. Che va visto non come intermediario ma come coordinatore di tutte le fasi del sistema logistico e del trasporto. Ma, soprattutto lo spedizioniere ha la capacità di sopperire alle inefficienza strutturali del sistema che, lasciatemelo dire, in Italia ormai sono davvero troppe:
-Troppa burocrazia
-Troppe complicazioni doganale
-Troppi frazionamenti soprattutto per quanto riguarda il numero dei porti
-Troppi aeroporti e, soprattutto, nessun vero hub (gli "hub" sono Francoforte, Amsterdam, Monaco, Parigi. Purtroppo, finora, Malpensa è ancora indietro rispetto agli altri!)
-Troppo poca intermodalità (anziché aumentare, la quantità di merce movimentata via treno è in diminuzione!)
-Troppi interporti, spesso inutili e semivuoti (ed inesistenti laddove ce ne sarebbe più bisogno, come a Milano, per esempio.)
Anche il Ministero dei Trasporti è troppo concentrato nell'affrontare i problemi di un solo settore: quello terrestre, dimenticando che il trasporto, in quanto tale, è anche mare, cielo e rotaia."

Il Sottosegretario **Bartolomeo Giachino**, intervenuto al convegno, ha ascoltato con attenzione tutti gli interventi dei relatori, coordinati da **Morena Pivetti** del SOLE24ORE (da **Biagio Bruni**, che ci ha parlato dei problemi legati alle spedizioni "aeree", ad **Eugenio Muzio**, che ci ha raccontato dei problemi della ferrovia; da **Giulio de Metrio**, che ci ha rincuorato riportandoci i dati in crescita di Malpensa, ad **Emanuele Remondini**, che ci ha fatto conoscere la grave crisi vissuta dal settore del trasporto terrestre. Interessantissimo anche l'intervento di **Massimo Panagia**: le compagnie marittime, più sono grosse e più perdono soldi. Forse vale la pena meditare sulla analoga situazione delle multinazionali del trasporto presenti in Italia: anch'esse continuano solo a perdere soldi! I problemi doganali ce li ha illustrati **Stefano Morelli**. Quelli legali, l'avvocato **Fabio Toriello**. **Piero Luzzati**, direttore generale di Confetra, ci ha spiegato il ruolo determinante di Confetra nel rapporto tra le molteplici associazioni di categoria ed il Ministero, mettendosi a disposizione per traghettare, novello Caronte, i problemi dal mondo reale al mondo della politica, spesso lontana da chi invece con le spedizioni ci vive e ci convive).

Il "sunto" è poi stato fatto da **Fabrizio Dallari**, Direttore del C-LOG dell'Università Carlo Cattaneo.
E' lui che ha creato il nuovo termine per definire i vari componenti del trasporto: gli

ORCHESTRATORI.
E lo spedizioniere può così essere equiparato al direttore d'orchestra.

A questo punto c'è stato il tanto atteso intervento di Giachino, per illustrare la posizione della politica ed il suo discorso (al quale ha dedicato quasi un'ora, nell'intento di affrontare e sviscerare tutti i problemi della categoria) si può così riassumere:
(1) grazie al Propeller, finalmente anche l'attività dello spedizioniere ha avuto un po' di notorietà: forse è proprio questo che manca alla categoria, cioè la RAPPRESENTATIVITA' nei rapporti con le forze politiche. Giachino sa benissimo come lo spedizioniere non sia solo intermediario ma coordinatore, ma questo punto va ribadito continuamente anche nei confronti del grande pubblico ad evitare che da parte di "altri" settori del trasporto (in particolare del mondo camionistico) lo spedizioniere venga visto solo come un passacarte che specula sul lavoro di altri.
(2) l'Italia ormai sa che la aziende manifatturiere sono destinate a sparire dal nostro territorio. La delocalizzazione è un dato di fatto e non si può pensare di cambiare la storia. Quindi dobbiamo puntare su due attività "alternative" ma vincenti: il turismo e la logistica. L'italia deve diventare il punto di entrata delle navi dal Far East (potrebbero sbarcare tutte le loro merci in Italia e noi potremmo curare la distruzione in Europa partendo dal basso, da Sud!). Per questo il Governo sta programmando le infrastrutture idonee.
(3) la discussione al tavolo del Ministero del trasporto verrà allargata anche a TRE rappresentanti scelti proprio dal Propeller, in rappresentanza così del mondo della spedizione ma anche delle piccole e medie imprese (ed il Presidente del Propeller ha immediatamente indicato Fuochi quale "primus inter pares")
(4) per superare la situazione di crisi, le piccole e medie imprese devono pensare ad AGGREGARSI e per questo il Governo è pronto a valutare proposte idonee che non vogliono dire solo "incentivi" - anche se al mondo del trasporto camionistico sono stati dati incentivi per 750 milioni di euro! - ma idee concrete per far sì che anche i piccoli possano davvero crescere
(5) sicuramente da parte del Governo c'è una grande attenzione per un settore (quello del trasporto, appunto) che dimostra una grande vitalità al suo interno e che spesso, in passato, è stato visto solo per i problemi di una sola componente (quella "terrestre"). Il fatto stesso che il sottosegretario sia qui oggi ad ascoltare ed a valutare la situazione e le problematiche dell'intero mondo (sentendo tutte le "campane" come sul dirsi, per riallacciarsi all'immagine data, da Dallari, degli "orchestratori") è già un notevole passo avanti

L'incontro "allargato" (previsto al punto "3") è già stato fissato a Roma per il prossimo 2 marzo. Insomma, sicuramente Giachino ha immediatamente fatto seguire alle parole i fatti.
Anche il pubblico ha partecipato attivamente alla discussione. Due interventi su tutti, entrambi "arrabbiati": quello di **Luca Castigliego** (che si interroga sulla situazione "finanziamenti": tutti i bandi per avere agevolazioni, sconti, benefici NON contemplano mai le aziende di spedizione e di logistica, ma si parla sempre e solo di trasporto camionistico. Per quanto poi riguarda le aggregazioni, ben vengano, ma sono necessari incentivi e/o detassazione soprattutto se si rilevano aziende altrimenti destinate alla chiusura) e quello di **Carlo Pavone** (possibile, chiede, che le multinazionali facciano la concorrenza a noi "piccoli" solo su base finanziaria: concedendo dilazioni di pagamento esagerate alla clientela anche per quelle voci - come i diritti doganali - che non producono alcun guadagno! Non si tratta, domanda, di concorrenza sleale?)
Continuate a seguirci: vi terremo informati!

Paolo Federici
(segretario del Propeller Club di Milano)

postato da: PaoloFederici alle ore 23/02/2010 13:09 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *incontri*, *giornalismo*, *trasporti*, *dogana*
22/02/2010

22 febbraio 2010: convegno sull'attività dello Spedizioniere

ecco l'intervento di Riccardo Fuochi, presidente di CONFAPI TRA.SPE.LOG.

In questi ultimi mesi la crisi economica che ha colpito tutto il mondo ha messo in drammatica evidenza le carenze del nostro settore trasporti.
Ovviamente quando parlo di trasporti o logistica intendo parlare di tutta la filiera logistico-distributiva, con tutte le sue componenti: spedizioni, logistica, autotrasporto ,sistemi portuali e aeroportuali.

Il trasporto è la base del commercio.
Soprattutto con la globalizzazione c'è chi produce (magari in Cina o in India) e chi consuma (spesso in luoghi molto distanti da quelli di produzione, come l'America o l'Europa).
Per questo il trasporto ha una funzione determinante nell'economia mondiale, ed il ruolo centrale è proprio quello dello spedizioniere.
Che va visto non come intermediario ma come coordinatore di tutte le fasi del sistema logistico e del trasporto.
Ma, soprattutto lo spedizioniere ha la capacità di sopperire alle inefficienza strutturali del sistema che, lasciatemelo dire, in Italia ormai sono davvero troppe:
-Troppa burocrazia
-Troppe complicazioni doganale
Sistema AEO che non da alcun vantaggio
Pre-Clearing
Uffici Unici (Sanita', CITES,Veterinario)
Sistema di controlli
-Troppi frazionamenti soprattutto per quanto riguarda il numero dei porti
-Troppi aeroporti e, soprattutto, nessun vero hub (gli "hub" sono Francoforte, Amsterdam, Monaco, Parigi. Purtroppo, finora, Malpensa è ancora indietro rispetto agli altri!)
-Troppo poca intermodalità (anziché aumentare, la quantità di merce movimentata via treno è in

diminuzione!)
-Troppi interporti, spesso inutili e semivuoti (ed inesistenti laddove ce ne sarebbe più bisogno, come a Milano, per esempio.)
Anche iI **Ministero dei Trasporti è troppo concentrato nell'affrontare i problemi di un solo settore: quello terrestre, dimenticando che il trasporto, in quanto tale, è anche mare, cielo e rotaia.**
Forse dovremmo aspettarci un Ministero della Logistica, perché finalmente qualcuno si faccia carico dei problemi?

Ho parlato di delocalizzazione in Cina ed in India.
Ritengo che i fattori che determinano la delocalizzazione produttiva siano noti a tutti.
I Paesi emergenti, in particolare Cina e India, ma anche Vietnam, Brasile, Indonesia, Messico o Paesi più vicini (Romania, Polonia, Ucraina ecc.) dispongono di un potenziale enorme di mano d'opera a basso costo e pertanto sono decisamente più competitivi rispetto ai mercati tradizionali.
Abbiamo pertanto assistito ad un progressivo spostamento delle produzioni verso altri Paesi.
Si e' anche cercato di difendere le produzioni, ma in alcuni settori senza alcun risultato positivo.
Siamo quindi perdenti nei confronti di queste nuove economie.
Questo fenomeno ha creato un cambiamento drammatico nel settore dei trasporti e della logistica distributiva.
Con quella produttiva si e' determinata anche la delocalizzazione delle attività di trasporto e logistica.
Le merci che in passato erano prodotte e distribuite dall'Italia verso il territorio stesso e l'Europa ora vengono prodotte in Cina, India ecc. e da qui spesso spedite direttamente verso le destinazioni finali.
Oppure vengono indirizzate verso HUBs logistici situati in Germania, Olanda, ecc. da cui parte poi la distribuzione in tutta Europa.
Sono relativamente pochi i casi in cui si e' scelta l'Italia come piattaforma distributiva Europea..
Le grosse societa' di consulenza internazionale "suggeriscono" ai grossi gruppi Multinazionali – di utilizzare i centri logistici del Nord Europa come basi per la distribuzione Europea (Deloitte, Kurt Salmon, Baker Mc Kenzie ecc.).
Vedi statistiche
Veniamo quindi privati (derubati) di importantissimi flussi di traffico.

Quindi ,oltre a essere perdenti nelle produzioni rispetto ai Paesi emergenti, lo siamo anche nella logistica riguardo a Paesi con costi decisamente piu' elevati dei nostri.

GEOGRAFICAMENTE saremmo vincenti: le navi che arrivano dal Far East, ad esempio, potrebbero sbarcare tutte le loro merci in Italia e noi potremmo curare la distruzione in Europa partendo dal basso, da Sud!
Invece siamo perdenti anche in questo: le navi vanno a sbarcare in Nord Europa e poi la distribuzione viene fatta partendo dall'alto, da Nord.

Ed ora stiamo temendo la concorrenza dei Paesi del Sud del Mediterraneo. Egitto, Tunisia, oltre alla storica Malta, per non parlare del Marocco hanno avviato una massiccia politica di investimento nel settore logistico-portuale tale da impensierirci e far temere una pesante ricaduta sui nostri porti di transhipment.

E a fronte di questo qualcuna pensa che la soluzione sia quella di chiudere gli Hub del sud !!

Ma perché non ricordarci che i nostri sono Porti Europei con tutte le implicazioni che questo significa e gli altri no ?

Ma perché non pensiamo invece di far diventare la nostra Gioia Tauro la “Singapore” del Mediterraneo ?
Abbiamo presente quali enormi volumi di traffico arrivano a Singapore per essere consolidati sulle diverse destinazioni Europee ?
Da noi ci sarebbero condizioni ancora più favorevoli per ricevere i containers dal Sud est Asiatico e smistarli in tutta Europa già sdoganati.

Il nostro Paese si e’ trovato assolutamente impreparato ad affrontare un problema di tale proporzioni soprattutto per la mancanza di cultura nel nostro settore.

Non si e’ mai fatta una politica per sostenere un servizio (quello del trasporto distributivo) che in altri Paesi e’ trainante per l’economia. Uno dei pochi settori in grado ancora oggi di creare nuovi posti di lavoro.

E se qualcuno ha provato a dar vita a un vero sistema logistico distributivi in Italia, ha fallito.
Perché?
Perché tutta una serie di problemi di carattere strutturale, burocratico, politico, logistico hanno fatto si che il nostro territorio venisse “colonizzato” da gruppi esteri e multinazionali sempre più potenti.
CEVA, DHL, TNT, NORBERT DETRASSANGLE, sono tra le maggiori società di logistica in Italia ma il loro vero obiettivo e’ di trasferire i centri distributivi europei nei loro Paesi – Olanda, Germania, Francia.
E’ vero i nostri gruppi GAVIO, NUMBER 1, ARCESE, sono estremamente importanti e attivi, ma questo non e’ sufficiente a contrastare i grossi gruppi multinazionali. Sono importanti aziende locali con una scarsa proiezione internazionale.

Nei Paesi del Nord Europa sono in atto incentivi fiscali oltre ad una semplificazione delle procedure e delle normative che li rende assolutamente concorrenziali.
Dispongono di strutture efficienti, Porti con retroterra, servizi intermodali e ferroviari funzionanti, rete autostradale non congestionata.
E i dati lo dimostrano.
Il solo Porto di Rotterdam movimenta 10,800,000 teu un quantitativo pari a quello di tutti i porti Italiani messi assieme,ma di cui almeno il 30% rappresenta un’attività di feederaggio da un porto all’altro
La Dogana Olandese effettua 64 milioni di operazioni doganali rispetto ai 13 milioni effettuare in Italia…e molte di queste riguardano merci destinate o provenienti dall’Italia
Non disponiamo di centri logistici adeguati in concomitanza con i porti privandoci della possibilità di effettuare lavorazioni ad alto valore aggiunto .
E questo e’ quanto ci deve fare riflettere.

La domanda che dobbiamo porci quindi e’: che cos’e’ che non funziona nel nostro sistema ??
Qui non stiamo parlando i bassi costi, ma di efficienza !
E da cosa deriva l’efficienza se non da strutture efficienti , assenza di burocrazia, ma soprattutto consapevolezza ed attenzione ai problemi della categoria da parte delle Istituzioni ?

I gruppi multinazionali , forti delle loro posizioni di monopolio in certi settori si possono permettere azioni di dumping tese a buttare fuori mercato le PMI. Che sono il sistema portante della nostra Economia.
E in questo momenti di crisi lo possiamo toccare con mano tutti.
La dinamica delle tariffe che non coprono nemmeno i costi vivi, le condizioni di pagamento che questi gruppi si possono permettere, ma anche le sinergie di scala ed i network di cui dispongono i big boys.

Anche i nostri Porti sono, in gran parte, gestiti da gruppi esteri
GIOIA TAURO gruppo CONTSHIP – Germania
LA SPEZIA l'area container è del gruppo CONTSHIP - Germania
NAPOLI gruppo COSCO – Cina (50%)
VOLTRI PSA – Singapore
TARANTO Evergreen
VENEZIA PSA – Singapore

Quanto al Trasporto Aereo, che dire?
Sappiamo tutti quale e' la situazione della nostra Compagnia di bandiera e nonostante timidi tentativi da parte di alcuni privati – vedi CARGOITALIA (gruppo Leali) non abbiamo una compagnia Cargo degna di tale nome.
La maggior parte delle merci da/per l'Italia viene spedita tramite altri aeroporti europei

MXP 403,000 tons
FRA 2,017,000 tons
PAR 1,307,000 tons
AMS 1,349,000 tons
LON 1,270,000 tons
BRU 695,000 tons

Recentemente abbiamo avuto modo di sentire dirigenti della SEA annunciare con grande soddisfazione – che Malpensa ha recuperato volumi di traffico ed e'ora il sesto aeroporto europeo per il settore cargo. Ma e' mai possibile che dobbiamo sempre accontentarci di essere in "buona posizione" e che non abbiamo mai l'ambizione di essere i primi in qualcosa?

Allo stesso tempo **la logica delle Multinazionali sta distruggendo un patrimonio di capacità imprenditoriale e manageriale tipica delle PMI.**
Mano a mano che le PMI vengono acquisite o chiudono si disperdono esperienza e professionalità e soprattutto capacità imprenditoriale.
I managers delle Multinazionali non sono in condizioni di prendere decisioni, o di elaborare programmi imprenditoriali.

Il problema che accomuna tutti i partecipanti alla filiera logistica, è comunque il calo dei volumi .
A nulla valgono provvedimenti di aiuto a singoli settori se non sono accompagnati da una politica tesa ad incrementare i traffici .
E a chi spetta il ruolo "centrale" di coordinamento delle attivita' logistiche se non proprio alle Spedizioniere?
Che tra l'altro e' l'unica entità con una proiezione internazionale che gli consente di andare a "cercare" i traffici e a convincere i grossi operatori internazionali a utilizzare le nostre strutture, nonostante le carenze che abbiamo già più volte evidenziato.
Quindi noi spedizionieri non chiediamo finanziamenti o sovvenzioni. Chiediamo soltanto di metterci nelle condizioni di svolgere il nostro lavoro nelle stesse condizioni dei Paesi del Nord Europa.

I fattori determinanti per la sopravvivenza della nostra' attività, oltre all'insostituibile capacità imprenditoriale e alla professionalità che ci contraddistingue sono :

-AGGREGAZIONE
-FORMAZIONE – NON ESISTONO SCUOLE CHE FORMANO GLI OPERATORI DI

LOGISTICA E DEI TRASPORTI
(RICHIESTA POSTI LAVORO- ADDETTI INTROVABILI – 24 ORE)
-INFRASTRUTTURE
-EFFICIENZA

Lasciatemi finire con un po' di sano ottimismo
Mi hanno insegnato che **dietro ogni difficoltà si nasconde un'opportunità**
E allora la concorrenza con i grandi porti del Nord Europa e del Mediterraneo può diventare un'occasione di rilancio per il nostro sistema portuale e logistico.

Chiediamo dunque alle autorità un impegno ben preciso affinché le merci non si spostino tutte verso il Nord Europa.

Abbiamo letto che c'è l'intento, da parte del Governo, di creare un'authority per i porti: bene, chiamate anche gli spedizionieri a farne parte.
O meglio creiamo un' authority della Logistica con tutte le sue componenti.
Noi siamo pronti a darvi una mano!

RIccardo Fuochi

postato da: PaoloFederici alle ore 22/02/2010 22:50 | link | commenti
categorie: *politica*, *trasporti*, *economia*
17/02/2010

Cattivi pagatori

per la legge italiana, se qualcuno NON mi paga le fatture, NON posso dirlo in giro.

Questo tipo di "informazioni", se divulgate, configurano il reato di diffamazione.

Ecco, questa è una cosa che non ho mai capito.

L'impossibilità di divulgare certe informazioni serve solo a permettere a chi NON ha pagato i miei servizi, di rivolgersi ad altri ... così poi da "NON" pagare nemmeno gli altri.

Eppure, al giorno d'oggi, la "conoscenza" del mercato dovrebbe essere la base degli affari.

Certo, se io affermo che la ditta ABC non ha pagato le mie fatture e questo NON è vero, allora sì che si configura il reato di diffamazione.

Ma se davvero la ditta ABC non ha pagato le mie fatture, perché "dirlo" deve comportare una denuncia per diffamazione?

Comunque, come suol dirsi "fatta la legge trovato l'inganno", basta collegarsi ad internet e ci sono aggiornatissimi siti web (ovviamente registrati al di fuori dell'Italia) che questo tipo di informazioni le danno, eccome!

Il più "noto" è www.freightdeadbeats.com e riporta le contestazioni riguardanti il settore delle spedizioni internazionali.

Darci un'occhiata può essere interessante.

Mi sono divertito a stilare un elenco delle società ... "black listed", per Paese di appartenza.

Ecco la "classifica" dei primi 20 (a fianco di ogni Paese, è riportato il numero dei "cattivi pagatori"):

United States 83

India 39

Pakistan 28

Singapore 27

Turkey 25

South Korea 22

United Arab Emirates 22

Malaysia 21

Brazil 19

Italy 19

Chile 17

Hong Kong 16

Canada 15

Indonesia 15

Sri Lanka 15

China 14

Jordan 13

Philippines 12

Saudi Arabia 11

Sorpresi vero?

Sembra proprio che i più "inaffidabili" siano gli americani!

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 17/02/2010 11:38 | link | commenti (2)
categorie: *denuncia*, *trasporti*

16/02/2010

per terra, per mare e per aria: sono tutti TRASPORTI!

leggo l'articolo di Paolo Uggè (presidente di Conftrasporto) che si riassume nel titolo dello stesso: "I trasporti via terra, mare e aria devono avere una sola guida"

Per chi si fosse perso l'articolo ecco alcune estrapolazioni:

"La necessità di un'Autorità che faccia sistema tra le diverse modalità di trasporto è stata recentemente rilanciata, a Trieste, da Fabrizio Palenzona, già presidente e amministratore delegato della Fai Service s.c.a.r.l., la più importante impresa di servizio per le aziende di trasporto in Europa, oltre che presidente dell'Aiscat, la Confindustria dei concessionari autostradali, e degli aeroporti di Roma."

"L'importanza di ricondurre terra, aria e mare a un unico sistema, ricoprendo un ruolo in tutte le associazioni di rappresentanza delle suddette modalità, Fabrizio Palenzona la sta già verificando da tempo sul campo, per esperienza (e competenza) diretta."

"Le imprese di autotrasporto non possono che schierarsi con decisione a favore di tale impostazione."

La cosa non può che farci piacere visto che alla fine siamo tutti sulla stessa barca.

Va detto che CONFAPI (l'associazione che raggruppa le piccole e medie imprese) ha già dato vita ad un'unione di categoria (TRA.SPE.LOG.) per raggruppare le aziende che si occupano di TRAsporti, SPEdizioni e LOGistica e sapere che anche Conftrasporto (nata per dedicarsi agli interessi della solo categoria degli autotrasportatori) si voglia aprire alla stessa area globale (CONFTRASPORTO oggi si presenta, nel proprio sito web, come "Confederazione Trasporto - Spedizione - Logistica") è sicuramente un segnale importante per far capire, ai nostri rappresentanti in Parlamento, che i problemi del settore sono e debbono essere unici e che la FILIERA del trasporto deve essere una sola.

Pensare di usare la vecchia politica del "divide et impera" tesa a mettere, l'un contro l'altro, gli appartenenti ai diversi settori (ad esempio, autotrasportatori contro spedizionieri) non dovrebbe più avere voce in capitolo.

Insomma, continuare a finanziare un solo settore (quello dell'autotrasporto, al quale sono stati destinati, ultimamente, 500 milioni di euro) tralasciando gli altri ... non è molto equo: e questo, lasciatemelo dire, è qualcosa che andiamo ripetendo ormai da anni.

Riccardo Fuochi

(presidente CONFAPI - TRA.SPE.LOG.)

L'articolo di riferimento è questo:

http://www.conftrasporto.it/in_primo_piano_dettaglio.asp?sez=ipp&ipp_id=4968

postato da: PaoloFederici alle ore 16/02/2010 16:55 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*

Spedizionieri tuttofare!

chi si occupa di spedizioni è abituato ad affrontare, ogni giorno, diverse tipologie di problemi.
Ma forse non tutti sanno che ci sono spedizionieri capaci di eccellere anche in campi diversissimi.
Da chi si diletta con la scrittura (ed ha pubblicato già diversi libri. Dall'ultimo stanno per realizzarci addirittura un film!) a chi continua a vincere campionati di golf su scala mondiale (so parlando del cavalier **Costantino Volpe**).
Da chi fa eccellere il made in Italy, occupandosi della moda italiana (**Riccardo Fuochi**) a chi aiuta le aziende di spedizione a risolvere i problemi assicurativi (**Franco Larizza**)
Ma oggi l'onore ed il merito va a **Erminio Borloni** che, dopo aver guidato la Merzario ai tempi del suo massimo splendore, oltre a presiedere il Propeller Club di Milano (a proposito: per lunedì prossimo è in programma, a Milano un convegno sullo spedizioniere, organizzato proprio dal Propeller Club) è anche presidente della fondazione CNAO. Quella che ieri ha inaugurato, alla presenza di Bossi, Tremonti e Fazio, il nuovo centro di adroterapia di Pavia, che, come ci racconta il CORRIERE, è il quarto al mondo e servirà, nella lotta ai tumori, nei casi non operabili.
Ah, dimenticavo: tutti i personaggi summenzionati fanno parte del Propeller Club di Milano.
Se siete interessati a saperne di più, basta un click
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 16/02/2010 11:11 | link | commenti
categorie: *giornalismo*, *scoperte*, *sanità*, *trasporti*
15/02/2010

spedizionieri seri ... e non!

due persone (marito e moglie) decidono di trasferirsi nelle Filippine e si affidano ad uno spedizioniere per spedire i propri effetti personali.
Pagano tutto quanto pattuito e ricevono, in cambio, tutta una serie di documenti.
Quando finalmente la "merce" arriva a destino, si presentano per ritirare tutto il materiale, ma gli viene detto che manca ... la polizza di carico originale (nella loro mail la chiamano, da BILL OF LADING, "biglietto di imbarco"!.)
Convinti di averla persa, si rivolgono allo spedizioniere (italiano) per sapere come risolvere il problema.
Questi comincia un improbabile arrampicamento sugli specchi, creando un sacco di difficoltà.
Per un paio di mesi si susseguono telefonate e mail, ed ogni volta la risposta dello spedizioniere è la solita: "dateci tempo, stiamo cercando di risolvere il problema".
Visto che non se ne viene a capo, quei due (marito e moglie) chiedono ad una loro amica (Paola), rimasta in Italia, una mano ... e questa arriva a me.
Mi scrive:
Scrivo da parte di una mia amica che l'anno scorso si è trasferita a vivere in Philippine con marito e figlia.
Hanno fatto spedire le loro cose più essenziali con una compagnia che fa spedizioni navali in data 26 giugno 2009.
Loro sono arrivati in Philippine a luglio 2009 e la merce è arrivata ad ottobre 2009. Hanno dovuto lasciare in deposito tutta la merce perché si dovevano sistemare con la casa e oggi, gennaio 2010, sono andati per ritirare la merce ma hanno perso il biglietto di imbarco.
*Hanno chiamato la ditta di ***** per chiedere di avere gli originali dei documenti persi e loro hanno risposto che non possono farlo e probabilmente sarà una cosa molto difficile da risolvere.*

Senza quei documenti loro non potranno ritirare la merce e facilmente dopo un periodo in giacenza sarà sequestrata.
Volevo quindi chiedere cosa possono fare in questo caso per non perdere tutte le loro cose spedite dall'Italia.
Spero tanto ci sia una soluzione e al più presto perchè la mia amica è disperata.
Ringrazio e porgo cordiali saluti.
Al che rispondo:
*mi sembra molto "strana" la risposta della ditta di *****
Normalmente se si perdono gli ORIGINALI dei documenti ... si fa un DUPLICATO.
Magari per l'emissione del DUPLICATO può essere chiesto di pagare "qualcosa" (ma parliamo di 30/50 euro ...!) però non può essere un problema.
Alternativamente la ditta che ha emesso gli ORIGINALI, su richiesta può dare disposizione a destino di rilasciare la merce all'intestario del documento anche SENZA presentazione degli ORIGINALI ...
Insomma, mi pare una risposta molto strana
*Se mi dai qualche informazione in più (chi è la ditta di *****, chi è l'intestatario dei documenti, di quanta merce si tratta ...) provo io a parlarci io*
Paolo Federici
Vi risparmio tutta una serie di mail scambiate. Sta di fatto che INTERVENGO con "quello" spedizioniere, prima parlandogli e poi scrivendogli:
*egr sig *****
*seguito conv tel con sig *****, con riferimento alla spedizione di cui alle mail allegate, vi prego provvedere a richiedere al vettore (*°*°*) il RILASCIO della merce a destino direttamente al CONSIGNEE indicato in polizza, SENZA PRESENTAZIONE delle polizze di carico originali*
Trattandosi di effetti personali e di polizze di carico NOMINATIVE (andate, purtroppo, smarrite) credo che le soluzioni possibile siano:
(1) chiedere al vettore (°*°*) un duplicato delle polizze di carico*
(2) chiedere al vettore (°*°*) il rilascio a destino direttamente al consignee senza presentazione degli originali*
Poiché noi stessi (come forse saprete) siamo consolidatori marittimi, abbiamo sempre risolto problemi analoghi applicando la soluzione del punto "2".
Vi ringraziamo anticipatamente per quanto potrete fare
Molti saluti
Paolo Federici
Ma la questione non si sblocca.
Alla fine mi decido a chiamare io il vettore ... ed ecco la verità (riassunta nella mail che ho mandato all'amica dei due):
cara Paola
allora la questione sta in questi termini:
*Voi NON avete perso niente: la polizza di carico ORIGINALE, il signor ***** NON ve l'ha mai mandata per il semplice motivo che lui NON ha mai pagato il trasporto al vettore e quindi il vettore ... non ha mai rilasciato la polizza di carico ORIGINALE.*
*Il signor ***** vi ha PRESO IN GIRO per mesi, raccontandovi storie inverosimili.*
Vi ha mandato tutta una serie di documenti, tralasciando il più importante (la POLIZZA DI CARICO ORIGINALE) ed inventandosi poi scuse inesistenti ... arrivando ad accusare VOI di aver perso un documento che LUI non vi aveva mai mandato.
*La *°*°* (che poi è il vettore che ha effettuato il trasporto, su incarico di *****) ha attivato una causa legale contro ***** perché ci sono molte spedizioni che ***** ... NON ha pagato a *°*°*!*
*Il mio suggerimento è quello di andare dai CARABINIERI e fare IMMEDIATA denuncia contro la ***** per truffa.*
*Poi dare incarico ad un legale di PERSEGUIRE legalmente ***** per tutti i danni che vi ha*

*causato e per le frottole che vi ha raccontato, intimandogli di PAGARE immediatamente quanto LUI deve dare a *°*°* per far sì che la spedizione venga sbloccata.*
Alternativamente ho chiesto al vettore se sia possibile che, provvedendo VOI a pagare quanto si riferisce alla vostra spedizione, la merce venga rilasciata.
*Per questa "soluzione" sto aspettando risposta da *°*°*.*
Sono veramente spiacente per la verità che, mio malgrado, devo portare a vostra conoscenza, ma questo è quanto
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 15/02/2010 15:46 | link | commenti (2)
categorie: *aiuto*, *denuncia*, *trasporti*
12/02/2010

L' U.C.A.S. è in piena attività

U.C.A.S: Ufficio Complicazioni Affari Semplici: non che l'avessero mai chiuso, ma ultimamente quell'ufficio ha ripreso a lavorare alla grande.
Parliamo di esportazione: per le merci destinate all'esportazione e per tutte le operazioni di trasporto connesse all'esportazione l'IVA non si applica.
Una regola semplice e comprensibile a tutti vero?
E allora, complichiamola.
Il NOLO marittimo (ad esempio, da Genova a Singapore) copre la rotta che fa la nave per una piccola parte "dentro" le acque territoriali italiane e per una grande parte "fuori" delle acque territoriali italiane.
Dunque, in base alla legge sull'IVA, l'esenzione dall'IVA (anzi, la NON imponibilità dell'IVA) andrà indicata sulla base dell'art. 9.1 per la tratta "dentro" le acque territoriali ed in base all'art. 7.4 per la tratta "fuori" delle acque territoriali.
Teoricamente dovremmo calcolare la distanza tra Genova e Singapore, calcolare percentualmente lo spazio percorso "dentro" e quello percorso "fuori" delle acque territoriali e poi applicare la proporzione in fattura.
Secondo una prassi consolidata negli anni, si calcola il 5 per cento come "dentro" le acque territoriali ed il 95 per cento come "fuori".
Quando devo addebitare ad un cliente un NOLO MARE di euro 1.000, indico dunque in fattura:
euro 950 (non imponibile IVA art 7.4)
euro 50 (non imponibile IVA art 9.1)
Però questa differenziazione si applica solo se il cliente è ITALIANO.
Se devo addebitare il NOLO ad un cliente estero, allora il totale della somma va indicato sempre e solo come non imponibile art 9.1.
Sono sincero: non ho mai capito a cosa serva una tale differenziazione se non a complicare l'emissione delle fatture, ma ... come suol dirsi, non capisco ma mi adeguo.
Dal primo gennaio di quest'anno (ma io lo vengo a sapere solo adesso!) la solfa è cambiata.
Non va più fatta la suddivisione 95/5 ma ... ci si dovrà comportare sulla base della tabella allegata click (che, tra l'altro, NON è nemmeno una tabella UFFICIALE promulgata dall'agenzia delle entrate, ma una LIBERA interpretazione che potrebbe anche non essere giusta!).
Che dite, l'U.C.A.S. si è data da fare alle grande, vero?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/02/2010 11:23 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *aiuto*, *trasporti*
11/02/2010

Milano, terra di conquista

nel mio articolo precedente spiegavo quanto stia succedendo qui da noi: c'è chi considera Milano come un limone da spremere, venendosi a prendere quanto c'è di buono. Portandosi via Alitalia (che a Roma serve solo per far felice la politica, perché il mondo degli affari è e rimane a Milano), cercando di far traslocare la Formula Uno, spostando la sede del design a Venezia, finanche scippando la settimana della moda.
In compenso sono sempre più le società di "trasporto" internazionale che vengono ad aprire bottega a Milano.
O meglio, vengono a fare shopping, comprandosi tante aziende italiane per inserirle nel loro circuito da "multinazionale", così da trasferire altrove i guadagni (non si è mai vista una multinazionale che "aiuti" l'economia nazionale. La politica è solo quella di fare soldi, a tutti i costi, accumulando gli utili in qualche paradiso fiscale).
E noi continuiamo a lasciarli fare, anzi gli concediamo aiuti di Stato per permettergli di superare le avversità e fare sempre più concorrenza alle aziende italiane del settore (che, con questo andazzo, saranno costrette - prima o poi - a vendersi ad altrettante multinazionali estere).
La domanda è sempre quella: "cui prodest"?
Quando avremo finito di spremere il limone milanese (e lombardo) e ci saremo venduti tutto quanto resta ancora di "italiano", magari realizzando una legge sul Made in Italy che ridicolizza i prodotti anziché proteggerli o che ne permette l'ingresso in Europa ... basta che non passino per i porti italiani (così siamo cornuti e mazziati), cosa resterà dell'economia italiana?
Ai posteri l'ardua sentenza.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 11/02/2010 11:36 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *idee*, *trasporti*
10/02/2010

Obama ci copia!

finalmente anche di là dall'oceano stanno arrivando alle stesse conclusioni alle quali noi siamo arrivati da tempo: chi manda avanti l'economia di una nazione sono le piccole e medie aziende! Chi, invece, sa solo creare disoccupazione e crisi finanziaria sono le grosse "corporation" ed i creativi della finanza.
Per non parlare delle multinazionali, esperte nella politica del "prendi i soldi e scappa".
Insomma, è ora di smetterla di usare i soldi guadagnati da tante piccole formichine per "tappare" i buchi delle cicale che cantano una sola estate e sono capaci soltanto di distruggere l'economia di una nazione.
Negli ultimi giorni Obama lo ha ribadito: tra le misure necessarie per rilanciare l'occupazione, la riduzione delle tasse per le piccole imprese è la priorità assoluta.
Basta regalare somme enormi ai "carrozzoni" che servono solo ai soliti (pochi) noti per arricchirsi sulle spalle di tanti risparmiatori.
Basta aiutare le banche nella loro azione distruttiva, visto che sanno soltanto "piazzare" sul mercato (truffando regolarmente i risparmiatori) titoli "tossici".
Basta pensare che i "soldi" possano generare altri "soldi" senza che ci sia un lavoro davvero produttivo (penso al manifatturiero, ma anche ai servizi, e finanche ai trasporti) alla base.
La cosa che ci rallegra alquanto è vedere che, finalmente, l'America si sveglia dal suo torpore e "capisce" che l'economia di una nazione deve basarsi sulle attività delle sue aziende "produttive" (che, al 99 per cento, sono piccole e medie!).
Ed in questo Obama ci ha preso come esempio.
Insomma, una volta tanto siamo noi ad insegnare qualcosa alla più grande economia del mondo.
Peccato che da noi invece si stia guardando nella direzione opposta: non più tardi di ieri ho raccontato di come le banche vogliano mettere le mani sui porti.
Vogliamo parlare invece del rilancio di Alitalia: per farla rinascere hanno saputo solo "sganciarla"

da Milano.
Adesso la politica "romana" ci porterà via anche la Formula Uno (sembra quasi deciso il trasloco da Monza a Roma).
Si parla anche di "scippo" del design, che da Milano si sposterebbe a Venezia.
Sembra proprio che la nostra politica, anziché prendere esempio dall'America (che ha, finalmente, preso esempio da noi!) metta in atto la metalità del giocatore di poker: "piatto ricco, mi ci ficco".
Solo che i piatti "ricchi" sono stati costruiti, nel tempo, a Milano.
E adesso, in tempo di crisi, la forza della politica sembra essere solo quella di venire a rosicchiare l'ultimo scampolo di "polpa" rimasto.
C'è stato un film, negli ultimi anni, che mi ha particolarmente colpito. L'ho visto più volte, per accontentare il più piccolo dei miei figli. Si intitola "Il Re Leone". C'è un discorso, fatto da Scar (il cattivo!) per annunciare un nuovo ordine mondiale: "inizierà una nuova era nella quale leoni e iene lavoreranno insieme per costruire un grande e glorioso futuro".
Ecco, mi sembra proprio che oggi la politica tenda a quello: mettere insieme due forze totalmente contrapposte come quella delle banche e quella degli aiuti di stato.
Senza capire che quell'alleanza (che già ha dimostrato la sua debolezza in America) potrà solo portarci al completo naufragio.
Ed intanto le piccole e medie aziende, sempre più bistrattate, continueranno nella loro eroica lotta per salvare l'Italia.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 10/02/2010 12:42 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *idee*, *trasporti*, *economia*
09/02/2010

Anche i porti, presto in mano alle banche?

leggo su un giornale di settore che "la logistica italiana è polverizzata ... senza riuscire a fare un salto, sul modello tedesco, dove questo passaggio è avvenuto e con successo"
E ancora: "la Germania ha la prima azienda al mondo di logistica ..."
Bene, queste sono le parole!
E i fatti?
QUELLA azienda di logistica di successo, prima al mondo ... continua a perdere MILIONI (anzi MILIARDI) di euro, continua a LICENZIARE migliaia (anzi decine di migliaia) di persone ... continua a chiudere CENTRI DI LOGISTICA (solo dall'inizio dell'anno e solo in provincia di Milano ne ha chiusi due!).
Dovrebbe essere quello il modello al quale aspirare?
E se la forza dell'Italia fosse proprio nella miriade di piccole aziende che saranno anche polverizzate ma sono efficienti e produttive?
Non ci stanno ripetendo, da mesi, per non dire da anni ormai, che l'Italia sta in piedi grazie al lavoro delle piccole e medie imprese?
E allora ... perché dovremmo abbandonare il modello vincente "italiano" per passare al modello "perdente" tedesco?
Intanto leggo anche (sul "Corriere", mica sulla gazzetta condominiale!) che le banche vogliono scendere sui moli del Nord e finanziare i nuovi terminal, ma chiedono che i partner operativi abbiano mano libera e soprattutto veloce.
A Milano si dice "Ofelè fa el to mestee" per significare che ognuno deve fare il proprio lavoro.
E allora le banche dovrebbero fare le banche e non inventarsi compiti ed incarichi specialistici nei quali "altri" sono attivi da tempo.
Ed infatti la risposta non si è fatta attendere. Sempre il Corriere riporta la reazione di Assoporti, per voce del suo presidente, Francesco Nerli: "Se vogliono toglierci di mezzo, escluderci dal confronto, è chiaro che non ci stiamo. Le banche vogliono investire? Ben vengano, le regole e le leggi ci sono

già."
Dopo aver portato l'Italia sull'orlo del baratro, le banche e la loro finanza creativa, tanto cara al nostro amato Tremonti, adesso sembrano intenzionate a prendere il controllo anche dei porti.
Per "salvarli"?
Come hanno "salvato" Alitalia?
O come hanno "salvato" i risparmiatori che, confidando nelle banche, avevano investito su Cirio e Parmalat?
Per tornare ai porti, sta di fatto che la legge sull'autonomia è già bell'e pronta sul tavolo del ministro (Matteoli) ma la cassa è saldamente nelle mani di Tremonti e questi non ci pensa proprio a finanziare "quella" legge, e così lo stallo continua.
Per poi citare un altro vecchio adagio (fare i conti senza l'oste) ai tavoli dove si discutono tutte queste belle prospettive non è stato invitato alcun rappresentante del mondo del trasporto e della logistica.
E pensare che le varie associazioni di categoria (da Fedespedi a Confetra, da Confapi a Assologistica ... ma potrei citarne a iosa) sarebbero ben disposte a dare una mano.
Ma il mondo della politica è ormai troppo distante dal mondo "reale" per aprire un tavolo di confronto: sanno sbagliare da soli, è chiaro!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 09/02/2010 17:43 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
08/02/2010

Divide et Impera

ovvero .... la fine dell'associazionismo.
Fin dai tempi più antichi gli uomini hanno cercato di unire le forze, collaborare, sviluppare progetti comuni, aiutarsi gli uni con gli altri.
Nel medioevo nascevano le corporazioni delle arti e mestieri: lo scopo principale era quello di regolamentare e tutelare le attività degli appartenenti.
Nel nostro settore (come forse saprete, mi occupo di trasporti internazionali) esistono varie associazioni di categoria.
Qualche nome?
A.I.C.M. Associazione Italiana Consolidatori Marittimi "NVOCC"
AILOG Associazione Italiana di Logistica e di Supply Chain Management
AISEM Associazione Italiana Sistemi di Sollevamento, Elevazione, Movimentazione
AISICO Associazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione
ALCE Associazione Ligure Commercio Estero
ANAMA Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree
ANASPED Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali
ANCANAP Associazione Italiana Cantieri Navali Privati
ANFIA Associazione Nazionale Fra le Industrie Automobilistiche
ANITA Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici
ANNA Associazione Nazionale Noleggiatori Autogru
ANPAN Associazione Nazionale Provveditori Appaltatori Navali
ASSAGENTI Associazione Agenti Raccomandatari Mediatori Marittimi Agenti Aerei
ASSOCARBONI Associazione Generale degli Operatori Carboni
ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari
ASSOCOMBI Associazione per il Trasporto Intermodale
ASSOLOGISTICA Associazione Italiana della Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Terminal Operators Portuali, Interportuali ed Aeroportuali
ASSONAUTICA Associazione Nazionale per la Nautica da Diporto

ASSONAVE Associazione Nazionale Cantieri Navali Italiani
ASSOPORTI Associazione Porti Italiani
AUSITRA Federazione Italiana Imprese di Servizi
CISCO Council of Intermodal Shipping Consultants
CNA Confederazione Nazionale Artigianato
CO.ME.TRA. Comunità Mediterranea dei Trasporti
CONCARRELLI Consociazione Concessionari Carrelli
CONFETRA Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
CONFITARMA Confederazione Italiana Armatori
CTE Consorzio Trasportatori Europei
FAI Federazione Autotrasportatori Italiani
FEDERAGENTI Federazione Nazionale Agenti Mediatori Marittimi
FEDERPESCA Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca
FEDERTRASPORTO Federazione Nazionale dei Sistemi di Trasporto
FEDESPEDI Federazione Nazionale Spedizionieri
FEDIT Federazione Italiana Trasportatori
FERROSTRADA Federazione Nazionale Corrieri Ferrostradali
FIAP Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali
FISI Federazione Italiana Spedizionieri Industriali
FITA Federazione Italiana Trasportatori Artigiani
RINAVI Associazione Nazionale degli Industriali Riparatori Navali
SPEDIPORTO Associazione Spedizionieri Corrieri Trasportatori del Porto di Genova
SUNFER Associazione Utenti Noleggiatori Titolari Carri ferroviari Privati FS
UNIONE INTERPORTI RIUNITI
UNIONTRASPORTI
UNITAI Unione Imprese Trasporti Automobilistici Italiani
UCINA Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche e Affini
WISTA Women's International Shipping and Trading Association

Tra le attività associative c'è anche quella dello scambio di infomazioni.
Se viene promulgata una nuova legge che riguarda una particolare categoria, l'ufficio legale si fa parte diligente nell'informare gli associati.
Se viene sottoscritto un nuovo contratto di lavoro, l'ufficio sindacale provvede a trasmettere l'informazione ai membri.
Se la dogana stabilisce qualche nuova normativa o regolamente, l'ufficio doganale sarà quello che divulgherà l'informativa.
Se vengono sottoscritte convenzioni particolari (magari con qualche banca, oppure con qualche catena alberghiera, o anche con qualche gestore telefonico), queste saranno messe a disposizione degli associati.
Poi è arrivata l'ANTITRUST: per evitare che vengano presi accordi penalizzanti per la clientela, è stato cretao un "ente" apposito che deve vigilare.
Fin qui tutto bene.
Però, talvolta, si sfiora il ridicolo.
Se le autostrade aumentano i pedaggi ... e la segreteria dell'associazione informa gli associati che i pedaggi sono aumentati e quindi consiglia di "adeguare" le tariffe, ecco che scatta il controllo del'ANTITRUST!
Se la Svizzera istituisce una "tassa" di transito, per cui tutti i camion che passano per la Svizzera dovranno pagare 100 euro in più per ogni viaggio e quindi l'associazione informa i suoi associati così che TUTTI possano, a loro volta, informare la clientela che i trasporti - via Svizzera - costeranno 100 euro in più, questo NON si può fare.
Non importa che TUTTI debbano pagare gli stessi 100 euro!
Secondo l'ANTITRUST, se tutti aumentano degli stessi 100 euro si tratta di un "cartello".

Perseguibile per legge.
Riunirsi in commissione per dire: "cari signori, il transito è aumentato di 100 euro quindi è necessario avvisare i nostri associati" è possibile.
Riunirsi in commissione per dire: "cari signori, il transito è aumentato di 100 euro quindi è necessario avvisare i nostri associati affinché, a loro volta, aumentino di 100 euro" NON è possibile.
Così facendo cosa succede?
Che, non essendoci una disposizione UFFICIALE e valida per tutti ... qualcuno adeguerà le proprie tariffe applicando l'aumento dei 100 euro.
Qualcuno invece, temendo di "perdere" del lavoro ... non aumenterà le proprie tariffe, così da mettere in seria difficoltà i propri bilanci (a furia di assorbirsi nuovi "costi" e di lavorare in perdita, un solo futuro è possibile: quello del fallimento!).
Qualcuno preferirà "tagliare" altrove i maggiori costi (magari licenziando del personale, o chiudendo qualche filiale!).
Tutto perché se c'è un aumento di 100 euro che TUTTI devono pagare, diventa illegale pensare che TUTTI lo possano "far" pagare.
E quei 100 euro (che TUTTI, pagandoli, dovrebbero - a loro volta - far pagare ai propri clienti) diventano un nuovo strumento di concorrenza SLEALE (dove chi ha maggiore forza finanziaria può permettersi di perdere sempre di più ... sperando - così facendo - di far chiudere l'attività ai concorrenti. Per poi rifarsi quando la concorrenza non esisterà più per il semplice motivo che saranno in tanti ad aver chiuso baracca e burattini).
La domanda (ovvia) è dunque: a cosa serve far parte di un'associazione quando i benefici NON esistono, le tutele neanche ed anzi si rischia (come è recentemente successo all'associazione della quale anch'io faccio parte) di trovarsi indagati da parte del'Antitrust?
Solo per aver cercato di "girare" alla clientela i maggiori costi sopportati per continuare a fare il mestiere dello spedizioniere?
Intanto il Ministero dei Trasporti decide (per legge) le tariffe che i camionisti dovranno far pagare.
In questo caso (strano, ma vero) non esiste illegalità e l'Antitrust (almeno, quello italiano!) non interviene.
Così noi (spedizionieri) siamo tra l'incudine ed il martello: dobbiamo pagare gli aumenti (decisi per legge) ma non possiamo ribaltarli pari pari alla clientela, altrimenti ci multano.
Dura la vita dello spedizioniere, vero?
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 08/02/2010 18:15 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
05/02/2010

non tutto il male vien per nuocere

finalmente c'è aria di ripresa a Malpensa!
Nuove compagnie aeree continuano ad arrivare (è di questi giorni l'annuncio di Cathay Pacific: con il 28 marzo inizierà lo scalo diretto Malpensa-Hong Kong).
Il volume del "cargo" movimentato a gennaio ha mostrato un incremento del 40 per cento rispetto agli ultimi mesi del 2009.
Forse che il "divorzio" da Alitalia abbia fatto solo che bene all'indipendenza di Malpensa?
D'altronde è un classico anche nelle coppie italiane: chi "chiede" il divorzio, alla fine è il primo a pentirsene.
Ne riparliamo fra un anno, va bene?
Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 05/02/2010 16:12 | link | commenti
categorie: *trasporti*

era ora ...!

era ora ...!
ogni tanto mi chiamano per tenere qualche lezione sui trasporti.
Tra le varie argomentazioni, disquisizioni, spiegazioni ... c'è un punto focale.
L'importanza della posizione geografica dell'Italia (anche se, oggi come oggi, la geografia è "under attack", come direbbero gli americani. La Gelmini è intenzionata a farla sparire dai programmi di studio o, comunque, a ridurla drasticamente!) è evidente:

(grazie a Laura Canali per la cartina)
Perché - chiedo ai miei "alunni" - le navi che arrivano dalla Cina piene di containers con merce destinata in tutta Europa NON si fermano in Italia (lasciando poi che, partendo dai porti italiani, si faccia la distribuzione in tutta Europa partendo dal SUD EUROPA) ma arrivano fino a Rotterdam ed Amburgo per poi fare la distribuzione in tutta Europa partendo dal NORD EUROPA?
Eppure Monaco di Baviera (tanto per fare un esempio) è molto più vicino a Genova che non ad Amburgo.
Per non parlare dell'Egitto o di Israele.
Possibile che merci destinate all'Egitto ed a Israele vengano "trasbordate" a Rotterdam?
Beh, basta cercare su internet e trovate il resoconto di una delle mie ultime lezioni:

La concorrenza con i grandi porti del Nord Europa? Un'occasione di rilancio per il nostro sistema portuale, secondo Paolo Federici, membro del Consiglio direttivo di CONFAPI TRA.SPE.LOG, (organismo che raccoglie autotrasportatori, spedizionieri, operatori logistici, terminalisti portuali, agenti doganali), intervenuto alla Liuc nell'ambito del corso di Gestione dei Processi Logistico Produttivi della Facoltà di Ingegneria, tenuto dal professor Fabrizio Dallari.
Un incontro che rientra anche nell'attività del C-log, Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Carlo Cattaneo dedicato alle tematiche afferenti al mondo della Logistica, dei Trasporti e della Gestione della Produzione e dell'Innovazione industriale.
"Se è vero che la concorrenza con la Cina è decisamente aspra, dato che il costo del lavoro è molto basso - ha detto - in ambito europeo avremmo invece tutte le carte in regola per competere con porti quali quelli di Anversa, Rotterdam, Amburgo, impegnandoci ad erogare servizi dello stesso livello. In prima battuta l'Italia dovrebbe intervenire in materia di infrastrutture, migliorando dogane e ferrovie, ma anche nella burocrazia, che va alleggerita".
Una "ricetta" quella di Federici, che parte da una riflessione ben precisa sul nostro patrimonio portuale: "Il porto italiano dove si movimenta il maggior numero di containers è quello di Gioia Tauro e, più in generale, quelli del Sud sono i più idonei ad accogliere navi da tutte la parti del mondo".
Un porto, quello di Gioia Tauro, che è stato tra l'altro oggetto di un ambizioso progetto condotto da C–log, denominato Logitauro, che aveva come oggetto l'analisi delle reali opportunità connesse

allo sviluppo dell'area retrostante il porto, nell'ottica di una sua maggiore integrazione economica e funzionale con il territorio e a fronte del fondamentale ruolo di hub di transhipment per le merci containerizzate provenienti da ogni parte del mondo e destinate ai mercati che si affacciano sul Mediterraneo.
La sfida è quella di portare Gioia Tauro ad essere il primo porto del Mediterraneo per qualità dell'offerta dei servizi, realizzando le condizioni per attrarre sul territorio imprese e attività logistiche.
"Come associazioni di categoria – ha continuato Federici – chiediamo alle autorità un impegno ben preciso affinché le merci non si spostino tutte verso il Nord Europa: la Legge sul Made in Italy è in questo senso un buon viatico ma da sola non basta, deve essere estesa a livello europeo".
Federici ha ricordato alcune specificità dei maggiori porti italiani, da quello militare di La Spezia a quello di Trieste, centro di smistamento del caffè, e ha evidenziato la posizione estremamente strategica di Milano, città da cui si raggiungono - a mezzo ferrovia - tutti i principali porti italiani: Genova, La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna ma anche la stessa Gioia Tauro e i porti del Nord Europa.
Un vantaggio, quello del trasporto via mare, che risiede sia nell'economicità (in particolare negli ultimi 20 anni i costi si sono ridotti drasticamente, rispetto al trasporto via terra o via aria) che nella capienza, con l'utilizzo dei containers: "E' la più grande invenzione del secolo scorso che ha modificato i trasporti via mare – ha detto Federici – e permette un significativo risparmio di tempi e costi (i containers hanno infatti una vita media tra i 15 e i 20 anni), e la possibilità di sfruttare la loro natura di mezzo multimodale per facili trasferimenti da un mezzo all'altro".

Non può che farmi piacere leggere, oggi, questo articolo del Corriere:

Frattini: "Mediterraneo e svolte.Serve un'Authority" (Corriere della Sera)
Roma 05 Febbraio 2010
Corriere della Sera
Franco Frattini
L'Europa ci ha aiutato a crescere salvando il nostro Paese dal rischio della marginalizzazione, oggi dobbiamo sapere andare oltre. Partendo dal Mediterraneo. L'Italia può contribuire a promuovere una vera e propria comunità economica del Mediterraneo dove siano garantite le libertà economiche fondamentali, proprio secondo il modello della prima comunità economica europea. In una prima fase, alla attuazione di politiche condivise che dovranno caratterizzare il percorso di integrazione, si deve condizionare ed ancorare il pieno esercizio delle libertà economiche fondamentali. Libera circolazione di merci, capitali, persone e servizi per ragioni economiche saranno al servizio della crescita, la favoriranno. Ed a regime, come fu per la Comunità economica europea, l'integrazione economica porterà anche l'integrazione sul piano dei diritti umani e, specialmente, condizioni di stabilità. Si tratta dunque di costruire nel solco di una architettura vicina, anche per obbiettivi, a quella immaginata originariamente dai Padri fondatori della Comunità, le politiche economiche di "segno mediterraneo" per realizzare un mercato reale e quindi il funzionamento del principio del mutuo riconoscimento. Possiamo ora parlare il linguaggio dell'ottimismo e del fare anche perché, appunto, per l'Italia e gli altri Paesi del Mediterraneo è un nuovo inizio. La forte crescita del Sud-Est asiatico, di Cina ed India, del Golfo, ha creato nuovi mercati commerciali e nuovo fabbisogno di infrastrutture e di servizi per poter gestire gli imponenti flussi del trasporto marittimo. La piattaforma portuale e logistica mediterranea tallona ormai quella atlantica. Ha recuperato, dalla metà degli anni Novanta, circa dieci punti al Mare del Nord e, nello stesso periodo, ha aumentato il traffico containers in media di oltre il 10% l'anno, rispetto ad una media mondiale ferma al 6%. Oggi, il solo Canale di Suez inietta da solo più traffico verso l'Europa che tutto l'Oceano Atlantico. A questi grandi cambiamenti si aggiunge il crescente dinamismo economico e demografico della sponda sud del Mediterraneo, verso cui

l'Italia ha consolidato la posizione di primo partner commerciale europeo e l'Ue ha confermato il ruolo di principale donatore. In questo contesto, la Conferenza di Trieste dell'Osservatorio del Mediterraneo rappresenta un'occasione importante per affrontare insieme lo sviluppo di politiche sempre più concertate nel campo delle infrastrutture e dei trasporti. Un progetto di sistema portuale-logistico per l'Alto Adriatico viene in questi giorni approfondito, in collaborazione con il Ministero degli Esteri e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, assieme a rappresentanti ed esperti di 20 Paesi dell'area, il Commissario europeo ai Trasporti, il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia e numerosi Capi-azienda. E' un appuntamento particolarmente significativo per compiere insieme ai Paesi partner un salto qualitativo nella valorizzazione del Mediterraneo all'interno dell'economia globale. E l'occasione per offrire una nuova progettualità italiana all'ambizioso processo dell'Unione per il Mediterraneo. E' questo anche il compito di una tessitura diplomatica in favore dell'economia che il Presidente del Consiglio non si stanca di incoraggiare.

speriamo solo che alle parole seguano i fatti
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 05/02/2010 11:25 | link | commenti (1)
categorie: *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
02/02/2010

Cathay Pacific: volo diretto da Milano ad Hong Kong

ci sono voluti vent'anni ... ma alla fine ce l'hanno fatta.
Cathay Pacific, prestigiosa linea area nominata "airline of the year" per il 2009, ha annunciato ufficialmente che dal prossimo 28 marzo effettuerà il collegamento diretto tra Milano e Hong Kong. Così, finalmente, i collegamenti con l'Italia saranno due, uno con Milano (Malpensa) ed uno con Roma (Fiumicino).
Nella splendida cornice della Triennale di Milano, ieri sera, durante la cena di gala organizzata per assegnare il "China Trader Award" (destinato ai progetti presentati dalle piccole e medie imprese, premiando coloro che hanno saputo distinguersi sul mercato per innovazione, creatività, know-how e dinamismo) ... davanti a 500 invitati è arrivato l'annuncio.
La parola d'ordine era una sola: DISTINZIONE.
In un mercato che, sempre più, va alla ricerca del prezzo più basso, Cathay Pacific ha deciso che inseguire quella politica è ormai impossibile.
Quindi bisogna puntare sempre più - in un mercato ormai globalizzato - sulla distinzione, appunto, differenziandosi per innovazione, creatività, know-how e dinamismo: le stesse caratteristiche richieste agli assegnatari del "China Trader Award".
Alla manifestazione era presente anche il Commissario Generale del Governo per EXPO di Shanghai 2010, Beniamino Quintieri. Ci ha raccontato come il Padiglione Italia abbia ottenuto il riconoscimento quale miglior costruzione dell'anno a Shanghai: anche in questo caso si tratta di DISTINGUERSI (riallacciandosi al discorso del MADE IN ITALY) in una marea di costruzioni realizzate da decine di altri Paesi.
Quaranta sono state le aziende Italiane che hanno contribuito alla realizzazione del padiglione Italia all'EXPO di Shanghai.
Ma anche uno degli sponsor della serata (le cantine Antinori) grazie all'intervento del suo Presidente, ci ha spiegato come tutte le cose buone (a cominciare dal vino) vengano prodotte in limitata quantità.
Una soddisfazione per chi, tra i presenti, continua a restare piccolo ed a puntare sulla qualità.
Avendo ormai accertato che la massificazione delle multinazionali messa in atto puntando sulla quantità si sta rivelando sempre meno "vincente".

Come non essere d'accordo?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/02/2010 10:45 | link | commenti (2)
categorie: *viaggi*, *trasporti*
28/01/2010

a scuola di ... TRASPORTO

da tempo invochiamo una scuola che insegni a fare il nostro lavoro e che formi gli addetti di tre settori basilari: trasporti, spedizioni e logistica.
Finora il docente era l'anziano collega di scrivania che, tra una telefonata e l'altra, spiegava al nuovo assunto le procedure operative e gestionali da applicarsi alle spedizioni.
Oppure le soluzioni che offriva quel particolare tipo di programma del computer.
O, magari, il "modus vivendi" nel quale l'azienda si era (talvolta) fossilizzata.
Insomma, l'unica scuola era l'esperienza maturata sul campo.
Con tutti i limiti che un tale sistema può avere.
La riforma della Gelmini ha introdotto innumerevoli diversificazioni di indirizzi. Per quanto riguarda gli istituti tecnici passeranno dagli attuali 10 settori (per 47 indirizzi) a 2 soli settori (per 11 indirizzi).
Nel settore tecnologico (l'altro dei due settori è l'economico!) è stato definito l'indirizzo (che prima mancava totalmente) di TRASPORTI & LOGISTICA.
Allo stesso tempo è stato stilato uno schema di accordo quadro con le Università per attività di collaborazione scientifica e didattica relativamente ai settori di formazione manageriale, telematica, LOGISTICA e giuridico-amministrativa.
Pare proprio che, finalmente, le nuove generazioni potranno imparare il nostro mestiere nel luogo idoneo: la scuola!
Adesso, forse, il problema sarà formare gli insegnanti: ma, per quello, ci sono tanti operatori del settore disposti a trasformarsi in docenti.
Ad evitare che, come diceva Cattaneo, solo chi non sa ... insegni!
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 28/01/2010 17:35 | link | commenti
categorie: *cultura*, *scuola*, *trasporti*
19/01/2010

Destinati a ... sparire!

l'attività di spedizioniere è "sotto esame" da parte del Parlamento che sta sviscerando uno schema di decreto legislativo già approvato, in parte, dal Consiglio dei Ministri dello scorso 17 dicembre 2009.
Intanto, per l'attività si spedizioniere è soppresso l'elenco (praticamente viene cancellato l'albo professionale).
Però rimane la necessità di avere i requisiti prescritti.
Requisiti che devono essere verificati da parte della Camera di Commercio.
E come si dimostrano/verificano questi requisiti?
Il primo viene chiaramente indicato nello schema di decreto legislativo: "il soggetto deve essere in possesso dei requisiti di adeguata capacità finanziaria, comprovati dal limite di 100.000 euro ...".
E poi ne basta almeno uno tra questi tre:
(a) aver conseguito diploma di istruzione secondaria di secondo grado in materie commerciali
(b) aver conseguito un diploma universitario o di laurea in materie giuridico-economiche
(c) aver svolto un periodo di esperienza professionale qualificata nello specifico campo di attività

per almeno due anni ...
L'impressione è che, da oggi in poi, per svolgere l'attività di spedizioniere serva solo poter contare su una specifica forza finanziaria (non meno di 100.000 euro). Tale "forza" dovrà essere comprovata o con il versamento di un capitale sociale non inferiore a tale somma, oppure con fideiussioni, depositi vincolati, possesso di immobili.
Io posso capire che fare lo spedizioniere (così come fare l'avvocato o l'architetto) comporti la necessità di avere le capacità e le conoscenze professionali necessarie, ma non capisco proprio perché debba prendere 100.000 e versarli in un qualche conto "vincolato", senza quindi avere la possibilità di usare una tale somma per le attività gestionali dell'attività.
Questo significa che solo che disporrà di ingenti capitali potrà, in futuro, fare lo spedizioniere.
Gli altri, quelli bravi e capaci insomma, dovranno adattarsi a fare dell'altro.
Mi sembra che anche questa "proposta di legge" dimostri ancora una volta che il futuro sarà sempre più controllato da chi ha i "capitali" economici per svolgere una qualsiasi attività.
Proviamo a farci qualche domanda?
(1) si parla della necessità di versare 100.000 euro (oppure presentare fideiussioni per una somma analoga). Lo sapete che questa "conditio sine qua non" esiste già? Tutti gli spedizionieri (in regola!) hanno depositato alla Camera di Commercio le fideiussioni. Solo che tali fideiussioni sono INUTILI ed INUTILIZZABILI. Se l'azienda ha problemi economici o responsabilità civili, NESSUNO può comunque escutere le fideiussioni, nemmeno la Camera di Commercio. E allora a cosa serve fare una fideiussione a garanzia del NIENTE? Solo agarantire un guadagno senza rischi a banche ed assicurazioni che sottoscrivono le fideiussioni? Mai - ripeto mai - in tanti anni da che le fideiussioni sono state "inventate", qualcuno ho potuto far valere i suoi diritti su QUELLE somme. Insomma si garantisce il nulla! Incredible, vero? E, tra le condizioni da mantenere, questa sembra essere uno dei capisaldo.
(2) che sia necessario un minimo di conoscenza scolastica è fuor di dubbio. Ma quale valore hanno le materie "commerciali" (dei diplomati) oppure le materie "giuridico-economiche" (dei laureati). Niente, se non vengono supportate dall'esperienza. Questo perché NON esiste alcuna scuola che "insegni" l'attività di spedizioniere (qui sì che ci sarebbe da discutere. La necessità di creare dei corsi "ad hoc" è sempre più sentita dagli addetti al lavoro che continuano, in mancanza di ciò, ad arrangiarsi!). Quindi i primi due requisiti (o il diploma o la laurea) dovrebbero essere tassativamente vincolati al terzo requisito: "aver svolto un periodo di esperienza professionale qualificata nello specifico campo di attività per almeno due anni".
(3) oggi come oggi ci sono innumerevoli aziende che svolgono l'attività di spedizioniere senza averne alcun titolo. NON hanno la licenza, NON hanno superato alcun esame, NON hanno depositato alcuna somma, NON hanno sottoscritto alcuna fideiussione, NON risultano iscritti all'albo, NON sono in regola con i permessi rilasciati dalla Questura. Però NON esiste nemmeno alcuna "norma" che punisca chi agisce fuori dalla legge. E allora, se NON esiste alcuna penalità per chi non è in regola, a cosa serve mettersi in regola?
Oggi come oggi, il mercato continua a cercare solo una cosa: il prezzo più basso.
E' chiaro che chi NON è in regola (anche solo perché non ha depositato 100.000 euro alla Camera di Commercio) ha costi inferiori e quindi può offrire prezzi più bassi.
Così i "migliori", gli onesti, quelli "seri" sono e continueranno ad essere penalizzati.
La bravura, la capacità, la conoscenza, l'esperienza ... insomma tutto il bagaglio di studi e formazione resteranno relegati in secondo piano.
E saranno sempre più le multinazionali estere (forti solo della loro forza finanziaria!) che continueranno a fare, della nostra povera Italia, terra di conquista.
Paolo Federici & Luca Castigliego
www.spedapi.it
(Spedapi è la categoria interna ad API – associazione piccole imprese - che raccoglie le piccole società di spedizioni)

postato da: PaoloFederici alle ore 19/01/2010 15:35 | link | commenti (4)
categorie: *trasporti*
05/01/2010

Anno nuovo, problemi doganali ... vecchi!

ho scritto alla direzione della dogana di Milano:
è arrivato un containers da Taiwan a noi destinato
(premesso: come Lei ben sa, noi gestiamo importazioni di containers GROUPAGE, quindi containers contenenti merci diverse per diversi importatori)
Tutti i containers a noi destinati (sia che arrivino a Genova, oppure a La Spezia o magari a Ravenna) vengono trasferiti al magazzino doganale di Concorezzo (MGB) con T-1.
Lo svuotamento (e la suddivisione delle partite per singolo importatore) viene dunque fatta al magazzino doganale di Concorezzo.
Per il container YMLU 839181.5 (arrivato sulla nave HJ PORT KELANG) la dogana di Genova ha disposto il CONTROLLO e lo SVUOTAMENTO!
Considerato che:
1) noi siamo certificati AEO e facciamo riportare il nostro "status" anche sui T1, indicando nella casella 44 la dicitura "Y029 AEOC 09 0061" che ci identifica come tali
2) il container va portato dal porto (ove NON è possibile effettuare lo svuotamento) ad un magazzino DOGANALE ABILITATO
3) svuotare in un magazzino doganale dell'area genovese comporta spese extre non previste e non recuperabili (quindi somme che noi dovremmo pagare di tasca nostra!)
CHIEDIAMO di effettuare il CONTROLLO e lo SVUOTAMENTO nel magazzino doganale di CONCOREZZO (seppur questo trovasi in provincia di Milano) anziché in altro da individuare in provincia di Genova.
Questo in quanto riteniamo che la DOGANA ITALIANA sia unica e quindi non debba esservi obbligo di SVUOTARE in un magazzino doganale (da individuare dove? A 20 km dal porto di Genova? A 32 km dal porto di Genova!?) piuttosto che in un altro (che anziché essere distante 20 o 30 km dal porto di Genova ... è distante 135! Ma sempre MAGAZZINO DOGANALE è ... il magazzino di Concorezzo, appunto!)
Confidiamo in una pronta risposta ad evitare l'incorrere in maggiori spese legate anche al fermo (soste portuali!) del container.
In attesa della risposta (che so già - perché me l'hanno anticipato telefonicamente - sarà negativa) mi chiedo e vi chiedo:
ma la DOGANA in Italia è UNA sì o no?
Se è UNA ... devo poter SVUOTARE e far CONTROLLARE il container in QUALUNQUE magazzino doganale (e non solo in uno "vicino" al porto di GENOVA!)
Se invece in Italia abbiamo TANTE DOGANE ed ognuna si fa i "fatti" suoi (visto che esattamente lo STESSO controllo può essere richiesto DUE VOLTE, da DUE DIVERSE DOGANE ...!) allora ne prenderemo atto ... e le merci, sempre più spesso, sceglieranno altri VARCHI (non Italiani) per entrare in Europa
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 05/01/2010 14:00 | link | commenti (4)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *dogana*, *economia*
17/12/2009

OK ... IL PREZZO E' GIUSTO!

in questi giorni i negozi si riempiono, la gente fa gli ultimi acquisti prima delle feste.

Ho notato che quando si entra in un negozio ci si trova di fronte ad una serie di prodotti con il loro bel cartellino del prezzo.

A nessuno viene in mente di prendere un vestito (ad esempio) avvicinarsi alla cassa e dire:

"vedo che qui c'è scritto 100 euro. Però nel negozio di fronte i vestiti li vendono a 50, mi fa 50 anche lei?"

Se qualcuno facesse una domanda del genere, la commessa lo guarderebbe attonita accertandosi che non abbia statuette del Duomo da lanciare. Perché solo uno fuori di testa può pensare di "trattare" il prezzo come si fa con i senegalesi che vendono borse false o come, molto più spesso, si fa con le aziende che gestiscono trasporti!

E' questo il mio cruccio di fine anno: continuo a domandarmi perchè nel nostro settore dobbiamo farci trattare come quei poveracci che vivono alla giornata?

Perché avere un'azienda (magari con qualche decina di dipendenti, magari sulla piazza da qualche decina di anni) non deve essere considerato e rispettato come capita al negoziante che vende le sue merci con competenza e professionalità?

Possibile che "il prezzo" debba essere la discriminante unica e assoluta quando si deve scegliere a chi affidare le proprie merci per farle arrivare dall'altra parte del pianeta?

"Sai, noi siamo stati approvati A.E.O. dalle autorità doganali! Su quasi 20.000.000 di partite iva in Italia, finora siamo solo 170. E nel nostro particolare settore siamo gli unici in assoluto!"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Noi abbiamo un sito web interattivo, così che non devi perdere tempo al telefono: puoi controllare tariffe, partenze, stato della spedizione ..."

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Le persone che gestiscono le spedizioni nel nostro ufficio hanno un'esperienza più che decennale, maturata sul campo: hanno iniziato con noi e conoscono tutte le problematiche che si possono verificare ..."

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Il nostro mercato principale è il Giappone: lo sai, vero, che i giapponesi sono fanatici della precisione e del servizio. Se ci hanno scelto ... un motivo ci sarà!"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Da un paio d'anni abbiamo sviluppato il mercato del Brasile: un paese in evoluzione. Riusciamo a garantire il servizio settimanale sia import che export"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Poi sono anni che ci battiamo contro il malcostume del sistema cinese. Finalmente abbiamo convinto qualche "cinese" a lavorare secondo principi di moralità sconosciuti ai più"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Operiamo anche su tutta una serie di Paesi del Nord-Africa"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Garantiamo il servizio anche quando non abbiamo merce sufficiente per caricare un intero container, grazie agli accordi che abbiamo, fin dal 1991, con il porto di Rotterdam"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Sono anni che non andiamo in rosso con le banche e paghiamo i nostri fornitori senza mai ritardare ..."

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Abbiamo investito sempre e comunque gli utili realizzati. Anche se, pagate le tasse, non è che ci sia da scialacquare"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"E' triste vedere che altri fanno prezzi più bassi e poi dichiarano bilanci in perdita, licenziano o richiedono la cassa integrazione ... e, non facendo utili, non pagano tasse. Solo che quello che non pagano loro ... lo paghiamo tu ed io"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Negli ultimi anni non abbiamo avuto nè un danno, nè una perdita di merce, nè un reclamo ... insomma cerchiamo di metterci tutta l'attenzione possibile per gestire al meglio ogni singola spedizione"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"La nostra azienda è impegnata anche a livello associativo: siamo iscritti all'albo, abbiamo depositato le cauzioni richieste, abbiamo i permessi della questura in ordine, partecipiamo alle commissioni di settore per affrontare e risolvere i problemi nel comune interesse"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Stiamo pressando la dogana perché migliori i suoi servizi innalzandoli ai livelli nord europei. Stiamo intervenendo per risolvere i nuovi problemi burocratici, ad esempio cercando di far abolire la scheda di trasporto."

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"I nostri agenti esteri sono quanto di meglio esista nei vari Paesi con i quali collaboriamo. Dietro ogni scelta ci sono anni e anni di esperienza. Insomma, l'affidabilità è garantita!"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Ma c'è qualcosa che posso fare per convincerti che le mie tariffe sono eque? Il fatto che altri decidano di far pagare di meno ... non significa che le mie tariffe non siano giuste. Magari sono loro che sbagliano a fare i conti e prima o poi se ne accorgeranno. Magari vogliono solo aumentare il fatturato ... riempiendosi poi la bocca. Vuoi mettere poter dire che si fatturano 30 milioni di euro ... quando invece io ne fatturo solo 3! Oppure poter dire che si muovono 150.000 metri cubi di merce ... quando invece io ne muovo solo 15.000! Che poi loro perdano qualche decina di migliaia di euro ... mentre io qualche decina la guadagno, questo che importa? Non è mica un tuo problema, vero? Tu vuoi solo pagare di meno ...!"

"Sì, ma il tuo prezzo è più caro di quello di ***"

"Appunto, buonanotte!"

Ecco, qualsiasi discorso si cerchi di fare, qualsiasi motivazione si porti, il cliente chiede una cosa sola: "il prezzo più basso".

E, purtroppo, nella giungla che si è creata, non c'è niente di più facile da trovare.

Meno male che non la pensano tutti così, altrimenti non si spiegherebbe come anche quest'anno i fatti ci diano ragione: alla lunga la serietà, la professionalità ed il prezzo "giusto" pagano, eccome.

Sono stati quasi 800 gli spedizionieri che, nel 2009, si sono affidati ai nostri servizi.

Certo, avrebbero potuto essere il doppio, se solo avessimo accettato di far pagare, per i nostri servizi, i prezzi di altri.

Ma, finché troviamo chi sa apprezzarci, continueremo a chiedere di pagare i nostri "giusti" prezzi.

E chi è alla ricerca del prezzo più basso può continuare a cercare ... altrove!

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 17/12/2009 18:04 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *idee*, *trasporti*, *economia*
11/12/2009

la spedizione dei mille ... secondo tempo!

ho intitolato così questo mio post perché sono già più di mille gli aderenti a **IMPRESE CHE RESISTONO !!!.**

C'è una meravigliosa poesia del Manzoni che, raccontando un glorioso periodo storico della nascente Italia, termina così:

Oh giornate del nostro riscatto! Oh dolente per sempre colui

Che da lunge, dal labbro d'altrui, Come un uomo straniero, le udrà!

Che a' suoi figli narrandole un giorno, ***Dovrà dir sospirando: io non c'era;***

Che la santa vittrice bandiera Salutata quel dì non avrà.

Ecco, oggi mi sono sentito come loro: parte di un sogno!

Orgoglioso di esserci e di poterlo, un giorno, raccontare ai miei figli.

Ho capito di far parte di un gruppo di persone animate da una volontà comune: quella di superare le difficoltà attuali per creare un nuovo modo di fare l'imprenditore, abbandonando la filosofia del guadagno ad ogni costo e del denaro come valore assoluto per riprendere quando diceva Einaudi: *"migliaia, milioni di individui lavorano, producono e risparmiano nonostante tutto quello che noi possiamo inventare per molestarli, incepparli, scoraggiarli. E' la vocazione naturale che li spinge: non soltanto la sete di denaro. Il gusto, l'orgoglio di vedere la propria azienda prosperare, acquistare credito, ispirare fiducia a clientele sempre piu' vaste, migliorare gli impianti, abbellire le sedi costituiscono una molla di progresso altrettanto potente che il guadagno. Se cosi' non fosse, non si spiegherebbe come ci siano imprenditori che nella propria azienda prodigano tutte la loro energie e investono tutti i loro capitali, per ritrarre spesso utili di gran lunga piu' modesti di quelli che potrebbero sicuramente e comodamente ottenere con altri impieghi"*

In una sala addobbata solo delle centinaia di FAX di adesione arrivati da tutta Italia, tanti "veri" imprenditori (quelli che considerano l'azienda come una famiglia, dove i dipendenti non sono carne da macello da abbandonare al loro destino quando, inseguendo il dio denaro, si vuole ristrutturare, delocalizzare, armonizzare, o anche soltanto ridurre i costi ... lasciando questo "stile di vita" alle multinazionali guidate da manager rampanti) si stanno incontrando.

Stanchi delle prevaricazioni della politica: "smettetela di litigare - urlava una voce dal fondo della sala, indirizzandosi ai politici intervenuti - ed aiutateci a risolvere i problemi che VOI, con le vostre politiche sconsiderate, ci avete causato".

"Noi non vogliamo una politica che costringa le banche a farci dei prestiti, noi vogliamo una politica che costringa i nostri clienti a pagarci le fatture" - diceva un altro.

Ecco, loro sono i nuovi "mille" che ancora sognano, resistono, lottano. E che oggi e domani, riuniti in un grande centro congressi del milanese, si confrontano per studiare soluzioni, alleanze, proposte, riflessioni ... sperando che qualcuno, lassù nella stanza dei bottoni, si ricordi di noi.

E se qualcuno vuole aderire, è il benvenuto.

Perché la speranza è sempre l'ultima a morire.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 11/12/2009 16:42 | link | commenti (4)
categorie: *politica*, *idee*, *incontri*, *giornalismo*, *trasporti*
04/12/2009

sempre più difficile lavorare nel settore "SPEDIZIONI"

forse è proprio destino che lo spedizioniere debba sparire! D'altronde se TUTTI quanti gli sono contro, vuol dire che non c'è proprio futuro.

Gli autotrasportatori reclamano, considerano lo spedizioniere un "intermediario" che lucra sulla loro pelle, quindi chiedono a viva voce l'abolizione di quella specifica figura professionale (come se i muratori chiedessero l'abolizione dei geometri, insomma!).

Ed il Governo (vivendo perennemente sotto ricatto: ha appena deciso di pagare 300 milioni di euro alla categoria degli autotrasportatori per tenerli buoni ed evitare uno sciopero!) è intenzionato a far diventare legge proprio quella richiesta, per quanto assurda.

Intanto si sono inventati la "scheda di trasporto", i cui scopi sono due:

(1) rendere impossibile la vita allo spedizioniere, chiamato a compilare un documento ancora oggi incomprensibile (ormai non si contano più le circolari esplicative. L'ultima è attesa prima di Natale!)

(2) permettere alla concorrenza (leggi: autotrasportatori) di conoscere nominativi ed attività della clientela, così da potersi indirizzare direttamente all'utenza e togliere di mezzo lo spedizioniere (sempre per rifarsi all'esempio di prima, come se i muratori volessero sapere - per legge! - i nomi dei committenti dei geometri, così da proporsi quali contraenti privilegiati con gli utenti!)

Poi hanno spedito l'ANTITRUST a controllare i conti degli spedizionieri alla ricerca di improbabili accordi di cartello, mentre - esattamente nello stesso momento - il cartello viene approvato per legge per la categoria degli autotrasportatori e le tariffe stabilite a livello ministeriale. E' credibile una legge che rende LEGALE per una categoria ciò che, contemporaneamente, dichiarato ILLEGALE per un'altra categoria dello stesso settore di servizi?

Ma tutto questo non basta ancora: dal prossimo primo gennaio anche gli spedizionieri dovranno farsi parte diligente e compilare i modelli INTRASTAT che, finora, erano di pertinenza solo di chi importava o esportava merce in ambito Europeo. Quindi una nuova gabella alla quale sottostare, nuovi costi da sostenere, così, mentre il mercato chiede di ridurre i prezzi ... gli spedizionieri dovranno, obtorto collo, aumentarli.

Meditate gente, meditate!

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/12/2009 15:44 | link | commenti
categorie: *trasporti*
03/12/2009

SOTTOCOSTO & IMMORALITA'

un'azienda che lavora in perdita NON può che fallire. Questa è una delle poche certezze dell'economia.

Quindi vendere SOTTOCOSTO non è - matematicamente - possibile.

A meno che ...

Eh sì, ci deve essere il trucco.

Se io compro qualcosa pagandolo 100 euro e poi lo vendo a 90 euro ... devo "spiegare" dove vado a prendere i 10 euro mancanti!

Insomma, nessuno - che mi risulti - è in grado di stampare moneta (salvo stampare moneta falsa!).

Allora vediamo da dove posso far saltare fuori quei 10 euro di differenza?

(1) vendendo altri prodotti che costano 100 ... a 120 (così quei 20 di differenza mi servono, in parte, per recuperare i 10 della perdita!)

(2) chiedendo al fornitore ... uno sconto a posteriori (non sarei il primo!)

(3) tagliando sui costi di gestione (insomma: licenziando! Non è che serva ad evitare la perdita ... ma sicuramente la riduce)

(4) aspetto i vostri "suggerimenti" e le vostre considerazioni

A me vengono in mente solo soluzioni che hanno una cosa in comune: sono IMMORALI, perché nascondono una verità "spiacevole" dietro un invito allettante.

Come sono immorali le pubblicità che incitano la gente a giocare al lotto (ad esempio) dove per uno che vince ci sono migliaia che perdono.

Come sono immorali le pubblicità che invitano a risparmiare (comprando magari prodotti cinesi ... anziché italiani: se poi le aziende italiane chiudono, chissenefrega!)

Come sono immorali le "promesse" degli investitori (chissà perché mi viene in mente Pinocchio e le sue disavventure con il gatto e la volpe. Madoff, vi dice niente!?)

Eppure si continua a cercare il prezzo più basso in tutte le cose, così come si cerca il miglior profitto sugli investimenti, senza voler capire che i soldi NON si moltiplicano e non crescono sugli alberi.

E pagare MENO è solo un modo di mettere in moto una ruota per cui quel "meno" ce lo ritroviamo quando siamo noi a dover incassare (infatti anche gli stipendi pagati sono sempre meno ... ed i disoccupati sempre di più).

Pensare di prelevare MENO soldi da una tasca quando si paga ed inserire PIU' soldi nell'altra tasca quando si incassa ... è matematicamente inverosimile.

Almeno, cerchiamo di rendercene conto.

E non facciamoci prendere in giro.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 03/12/2009 18:31 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
02/12/2009

RIDUZIONE DELLA FILIERA DEI TRASPORTI

ecco una frasetta buttata là in mezzo ad altre.

"RIDUZIONE DELLA FILIERA DEI TRASPORTI"

Partiamo dall'inizio?

Il mondo dell'AUTOTRASPORTO è in fibrillazione.

Forte dei suoi 200.000 associati, chiede (anzi pretende) mettendo sul piatto della bilancia la sua forza, come fece Brenno quando, urlando "guai ai vinti", pretendeva un tributo in oro che i Romani contestavano, perché pesato con bilance false.

E cosa chiede?

Due cose già in passato dichiarate illegali:

(1) tariffe ministeriali alle quali TUTTI gli utilizzatori dei servizi di autotrasporto dovranno attenersi (una volta si chiamavano "tariffe a forcella", poi l'Europa è interventuta costringendoci, di fatto, a cancellarle! Adesso come le chiameranno?)

(2) la scheda di trasporto (che ricorda la vecchia bolla d'accompagnamento, caduta in disuso. Una cosa è certa: in nessuno stato Europeo esiste niente di analogo, quindi anche l'Italia dovrebbe decidersi ... se continuare a far parte dell'Europa e delle sue regole condivise, oppure optare per la scissione!)

A questo si aggiunge la richiesta di far sparire un'intera categoria di operatori del trasporto: gli spedizionieri. Il giochino è molto semplice: nella nuova legge in discussione si prevede che i "contratti di trasporto" potranno essere sottoscritti solo da società aderenti alla confederazione degli autotrasportatori. Così, ipso facto, tutte le aziende di spedizione (ma cosa volete, in Italia saranno sì e no poche migliaia ... rispetto ai 200.000 autotrasportatori!) NON potranno più lavorare. Anche in questo caso, andando in senso contrario all'Europa: là vengono aboliti gli ordini professionali e gli albi associativi, qui da noi invece si "impone" l'appartenenza ad un'albo (quello dell'autotrasporto) anche per gestire spedizioni marittime ed aeree!

E quella frasetta (riduzione della filiera dei trasporti) mira proprio a mettere i puntini sulle "i" e rendere quella incongruenza legislativa ... una prossima realtà.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/12/2009 14:50 | link | commenti
categorie: *giornalismo*, *denuncia*, *trasporti*

SCHEDA DI TRASPORTO ... ancora poca chiarezza!

una cosa è certa: capirci qualcosa è sempre più ... impossibile!

Non più tardi di OGGI, un comunicato del Ministero dei Trasporti, divulgativo di un ennesimo protocollo d'intesa con il mondo dell'autotrasporto, riporta l'impegno dell'Amministrazione ***ad adottare una nuova circolare che dia certezza interpretativa alla disciplina inerente la scheda di trasporto.***

Un'altra cosa è certa: qui si fanno le leggi, si "costringono" i cittadini (sudditi!?) a rispettarle e poi, a botte di circolari interpretative, si cerca di spiegare quello che la legge in sé NON chiarisce.

Chissà perché mi torna alla mente un brano di un libro di Sebastiano Vassalli (La Chimera): *questa di costringere i sudditi a convivere con leggi inapplicabili o di fatto inapplicate, restando sempre un po' fuori della legge: per poterlo cogliere in fallo ogni volta che si voleva riscuotere da loro un*

contributo straordinario, o intimidirli, o trovare una giustificazione per nuove e più gravi irregolarità.

Ecco la terza certezza: le multe per le irregolarità legate alla scheda di trasporto fioccano, eccome!

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/12/2009 12:04 | link | commenti
categorie: *denuncia*, *trasporti*
30/11/2009

L'OBLITERATRICE NON FUNZIONA? Ed io denuncio Trenitalia!

Ogni limite ha una pazienza, come diceva Totò!

Insomma, TRENITALIA mi "obbliga" ad obliterare ... anche se la macchinetta NON funziona!

E se non OBLITERO mi multa.

E allora sono andato dai Carabinieri ed ho denunciato TRENITALIA.

Ecco copia della denuncia:

Al COMANDO DEI CARABINIERI di SEGRATE

il sottoscritto Paolo Federici, nato a La Spezia l'8 dicembre 1952, residente a Dizzasco, via al parco, domiciliato a Segrate, via Donizetti 15

PREMESSO CHE

(1) in data 1 luglio 2009 effettuavo un viaggio in treno da GENOVA PRINCIPE a MILANO CENTRALE, con regolare biglietto di 1° classe acquistato il giorno prima (la mattina avevo fatto il viaggio da MILANO a GENOVA e nel tardo pomeriggio stavo tornando a casa da GENOVA a MILANO)

(2) le CONDIZIONI & TARIFFE PER IL TRASPORTO DI PERSONE sono state decise ARBITRARIAMENTE ed UNIVOCAMENTE da TRENITALIA senza alcuna possibilità per il viaggiatore di "contrastare" alcunché

(3) l'uso di OBLITERARE il biglietto è una prassi in vigore SOLO in Italia, quindi contravviene alle normative EUROPEE che invece prevedono il controllo a bordo del treno a cura del personale viaggiante

(4) ben TRE OBLITERATRICI nella stazione di Genova Principe NON funzionavano (e questo è confermato anche da altro viaggiatore che si è trovato nelle mie stesse condizioni)

(5) secondo TRENITALIA se ci sono 100 macchinette obliteratrici, delle quali sono UNA è funzionante, il viaggiatore dovrebbe farsi parte diligente nell'andare alla ricerca di quell'unica funzionante

(6) secondo TRENITALIA se poi nessuna delle 100 obliteratrici funzionasse, dovrebbe essere sempre compito del viaggiatore recarsi alla biglietteria a far vidimare il biglietto ... magari facendo la fila e perdendo così il treno (che certo non sta ad aspettare!)

(7) come conferma TRENITALIA con la sua lettera del 5.11.2009 "la convalida risultava essere stata apposta a penna" è dimostrata l'assoluta buona fede del sottoscritto che non trovando obliteratrici funzionanti né personale viaggiante, si è fatto carico dell'obliterazione "personalizzata" prima della partenza del treno (ed anche su questo punto ho il testimone!)

CONSIDERATO CHE

come racconta Sebastiano Vassalli nel suo libro LA CHIMERA: *"questa di costringere i sudditi a convivere con leggi inapplicabili o di fatto inapplicate, restando sempre un po' fuori della legge: per poterlo cogliere in fallo ogni volta che si voleva riscuotere da loro un contributo straordinario, o intimidirli, o trovare una giustificazione per nuove e più gravi irregolarità"* questa spiegazione evidenzia benissimo lo stato d'animo del sottoscritto

FA DENUNCIA-QUERELA CONTRO

TRENITALIA SPA

(Direzione Regionale Passeggeri - Direzione Regionale Liguria - via Lagaccio 3 - 16134 Genova)

PER

manifesto ABUSO DI POTERE teso ad ottenere un ingiusto profitto dal sottoscritto, quando la parte in difetto è chiaramente TRENITALIA stessa

SI ALLEGA

scambio epistolare tra TRENITALIA ed il sottoscritto (7 pagine) nonché comunicazione del TESTIMONE a supporto delle mie affermazioni (1 pagina), il cui contenuto si spiega da sé

Segrate, 30 novembre 2009

In fede

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 30/11/2009 14:23 | link | commenti (11)
categorie: *denuncia*, *trasporti*

LAGGIU' QUALCUNO CI LEGGE

dopo che ho pubblicato il mio articolo "LASSU' QUALCUNO CI AMA" click, dove evidenziavo come le assurdità della "scheda di trasporto" (un'incredibile stortura burocratica creata solo in Italia senza altro motivo che quello di complicare la vita agli operatori del trasporto e delle spedizioni: sfido chiunque a dimostrare il contrario!) stessero per essere, almeno parzialmente, rimediate

(limitatamente, per ora, ai traffici internazionali: d'altronde qualcuno dovrebbe spiegarmi perché anche i trasporti via mare, via aerea e via ferrovia dovrebbero essere sottoposti al vincolo del controllo preventivo degli autotrasportatori!) ecco cosa scrive Paolo Uggè, Presidente di FAI/CONFTRASPORTO riportando proprio l'articolo del mio blog:

Scheda di trasporto: novità in arrivo - Si rende pubblica la comunicazione che viene fatta circolare tra gli operatori del mondo della spedizione, con la quale si rivendica il grande successo, ottenuto grazie ad un incontro avuto con il sottosegretario e la dottoressa Ricozzi sulla scheda di trasporto.

Nella comunicazione si sostiene che è in preparazione una nuova circolare sulla scheda di trasporto che produrrebbe altre semplificazioni. Alla luce delle ultime disposizioni emanate in perfetta solitudine dal ministero, c'è di che preoccuparsi. Ricordiamo infatti che quella diffusa nel mese di Agosto invece che semplificare ha complicato l'attività per le imprese di autotrasporto.

La posizione espressa dalla nostra organizzazione è molto chiara e mira ad introdurre semplificazioni che però non vanifichino gli obiettivi della norma che, ricordiamo sono redatte per dare applicazione a quelle che sono le disposizioni sulla sicurezza.

Ora nessuno mette in discussione il diritto di un rappresentante del Governo di avere incontri con delle realtà associative che rappresentano interessi legittimi, quello che ci pare singolare e che non dimostra certo un elevato grado di interesse nei confronti dell'autotrasporto, è che nonostante le ripetute richieste di occuparsi dei problemi irrisolti, che comprendono ovviamente anche la scheda di trasporto, non vi sia stato il benché minimo cenno di interessamento ma invece si sia ritenuto di dover affrontare la questione della scheda solo con una parte interessata, senza trovare il tempo per mettere di fronte l'autotrasporto e chi rappresenta l'utenza industriale che sono anch'esse certamente coinvolte e quindi legittimate a far conoscere le loro opinioni.

Se qualcuno nutriva perplessità di fronte alla grave decisione di fermo assunta dall'Unatras questa notizia non può altro che rafforzare il convincimento che se si fosse tenuto un atteggiamento diverso da parte di chi rappresenta l'Esecutivo, sicuramente non si sarebbe arrivati ad una evoluzione così grave.

Paolo Uggè – Presidente FAI/Conftrasporto

Insomma, se domani vorrete spedire merce (per via mare) a New York oppure (per via aerea) a Tokyo, sappiate che dovrete rivolgervi ad un autotrasportatore appartenente alla potente confederazione presieduta da Paolo Uggè. Gli spedizionieri, infatti, secondo la logica "uggeggiana" devono sparire.

Assurdo? Ridicolo?

Eppure assolutamente VERO.

Meditate, gente, meditate.

E dove non arriva la logica, arriva la forza: FAI/Conftrasporto ha già annunciato un FERMO dell'autotrasporto se le loro condizioni non verranno accettate.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 30/11/2009 11:48 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*
27/11/2009

ANTITRUST & SPEDIZIONI !

dal sito dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Commercio:

COMUNICATO STAMPA

TRASPORTO MERCI: ANTITRUST AVVIA ISTRUTTORIA PER POSSIBILE INTESA RESTRITTIVA DELLA CONCORRENZA NEI CONFRONTI DI 20 SOCIETÀ DI SPEDIZIONE DI MERCI SU STRADA DA E PER L'ITALIA E DELL'ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA FEDESPEDI

Procedimento dovrà verificare se gli operatori si siano accordati per definire entità e modalità dell'aumento dei prezzi da applicare alla clientela

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella riunione del 18 novembre 2009, ha deciso di avviare un'istruttoria per verificare se 20 società, attive nel settore delle spedizioni di merci su strada da e per l'Italia, abbiano realizzato, insieme con l'associazione di categoria Fedespedi, un'intesa restrittiva della concorrenza. Secondo alcune segnalazioni ricevute dall'Autorità le 20 società, tra cui spiccano, per fatturato e dimensione internazionale, DHL Global Forwarding Agility Logistics, Saima Avandero e Schenker Italiana, avrebbero scambiato, in occasione di riunioni nell'ambito dell'associazione Fedespedi, rappresentativa di circa 2200 spedizionieri di merci in Italia, informazioni sull'incidenza dell'incremento dei costi (quali, ad esempio, il costo del carburante, i pedaggi stradali e alcuni costi amministrativi) per concordare entità e modalità di aumento dei prezzi da applicare alla clientela.

Al termine delle riunioni, inoltre, la Fedespedi avrebbe, con circolari alle imprese ed alle associazioni aderenti e comunicati stampa, agevolato le aziende nell'applicare alla clientela gli incrementi di prezzo precedentemente concordati in ambito associativo.

Secondo l'Antitrust dalle informazioni disponibili si può desumere l'esistenza, quanto meno a partire dalla fine del 2002 e fino al mese di settembre 2007, di un reciproco scambio di informazioni sensibili e di un coordinamento delle strategie commerciali tra le società Agility, Albini & Pitigliani, Brigl, Cargo Nord, Dhl, Ferrari, Francesco Parisi, Gefco, Geodis, I-Dika, Italmondo, Italsempione, Itk, ITX Cargo, Rhenus, Saima, Schenker, Sittam, Transervice e Villanova, che rappresentano i principali operatori del mercato. Il coordinamento delle rispettive condotte commerciali si sarebbe realizzato attraverso numerosi e regolari incontri tra le suddette imprese, anche con il contributo organizzativo dell'associazione di categoria Fedespedi.

Roma, 26 novembre 2009
postato da: PaoloFederici alle ore 27/11/2009 16:12 | link | commenti (2)
categorie: *trasporti*
26/11/2009

IMPRESE CHE RESISTONO

http://icrl.files.wordpress.com/2009/11/impresecheresistono-day.pdf

“IMPRESECHERESISTONO-DAY.”

Devi Esserci Anche Tu!!!!

venerdi 11 e sabato 12 dicembre

Caro Imprenditore/ice, Vuoi cambiare la prospettiva della tua impresa? Vuoi confrontarti con Imprenditori provenienti da tutta Italia ?

1.000 aderenti hanno già scelto questo movimento.

Partnership e informazione sono i nostri obiettivi, vuoi dire anche tu cosa ne pensi?

Presso il Centro Congressi “Leonardo da Vinci”

Via Senigallia 6- 20161– Milano.

www.congressi@leonardohotel.com

per saperne di più, ecco il link al sito: http://icrl.wordpress.com/

postato da: PaoloFederici alle ore 26/11/2009 17:53 | link | commenti (2)
categorie: *incontri*, *giornalismo*, *aiuto*, *trasporti*
25/11/2009

TARIFFE OBBLIGATORIE E LIBERO MERCATO

da una parte i nostri governanti spingono perché i principi del "libero mercato" vengano applicati anche in Italia.
Così i "consumatori" possono scegliere ... in base al prezzo ed in base al servizio.
Poi, per una particolare categoria (gli autotrasportatori) quello stesso Governo decide per l'imposizione di tariffe obbligatorie.
Ovviamente l'Italia continua a dimenticarsi di essere parte dell'Europa e che l'Europa, già in passato, ci ha "punito" per aver imposto tariffe obbligatorie proprio nell'autotrasporto.
Allora si chiamavano "tariffe a forcella".
Adesso come le chiameranno?
Beh, d'altronde la forza del ricatto (se gli autotrasportatori NON vedono applicata questa legge "illegale" ... bloccheranno le strade!) è sempre stata vincente in questa nostra sempre più disastrata Italia.
L'altra richiesta degli autotrasportatori è relativa ai contratti di trasporto: solo loro devono poter

sottoscrivere contratti!
Demolendo, di fatto, un'intera categoria: quella degli spedizionieri!
Fra un po' se qualcuno dovrà "spedire" merce a New York (via mare) oppure a Tokyo (via aerea), dovrà rivolgersi ad un autotrasportatore.
Lo so che sembra assurdo, ma ormai l'ho capito: viviamo nel più assurdo dei mondi possibili!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 25/11/2009 20:10 | link | commenti (2)
categorie: *giornalismo*, *denuncia*, *trasporti*
23/11/2009

QUIS CUSTODIET CUSTODES?

L'AGENZIA DELLE DOGANE enfatizza il suo ruolo di "servizio all'economia", assicurando il celere e corretto svolgimento delle attività imprenditoriali.
Ed infatti ...
Quis custodiet custodes, dicevano i latini: chi controlla i controllori?
Sappiamo tutti che la dogana ha il compito di controllare e su questo non ci piove.
Se però ci sono svariati containers pronti all'imbarco e la dogana "ferma" la spedizione in quanto vuole controllare ... la domanda sorge spontanea: chi paga?
Chi paga il mancato imbarco?
Chi paga le spese per aprire, scaricare, ricaricare, chiudere i containers?
Chi paga le conseguenze del ritardo?
Beh, in un Paese normale, se un'autorità (doganale) decide di fare un controllo dovrebbe essere la comunità (quindi lo Stato!) a pagare.
Altrimenti ci troveremmo nell'imbarazzante situazione per cui UNA PARTITA DI MERCE che non viene controllata ha un prezzo ... mentre UNA ANALOGA PARTITA DI MERCE che viene controllata "dovrebbe" essere venduta ad un prezzo superiore.
Ma non è di questo che voglio parlarvi.
Va bene: il "controllo" e le spese relative fanno parte del rischio imprenditoriale, quindi che esporta (o chi importa, insomma chi ha a che fare con la Dogana) sa che possono insorgere delle spese "extra".
Però il caso che intendo sottoporvi è ben altro:
il 27 aprile 2009 sono stati introdotti nel porto di Catania 15 containers che dovevano essere imbarcati per la Cina.
Il 7 maggio 2009 ne sono stati introdotti altri 24, sempre per la stessa tipologia di merce e per la stessa destinazione.
Il 12 maggio (quindi 16 giorni DOPO che era stata presentata la prima bolla di esportazione) la Dogana disponeva il controllo della merce.
Il 19 maggio (quindi 22 giorni DOPO che era stata presentata la prima bolla di esportazione) la Dogana redigeva il verbale disponendo gli esami qualitativi inerenti la corretta attribuzione del codice doganale.
Da allora, nonostante innumerevoli solleciti, la Dogana non ha più dato notizie degli sviluppi, così i containers sono TUTTORA fermi (dopo sette mesi! Quindi dopo oltre 200 giorni!) in attesa di conoscere le decisioni dei "controllori".
Sapete cosa ha risposto la Dogana all'ennesima lettera di richiesta di chiarimenti inviata dal proprietario della merce?
"gli uffici doganali hanno il diritto di procedere ad ispezioni e controlli ... e detti controlli POSSONO RICHIEDERE TEMPI PIU' O MENO LUNGHI per essere diligentemente espletati"
In fondo, finora quella quarantina di containers ha maturato "solo" 500.000 euro di spese di sosta e giacenza!

E che sarà mai!?
Il proprietario delle merci intende portare in Tribunale la Dogana chiedendo il rimborso dei danni.
Come finirà?
Ai posteri l'ardua sentenza
Paolo Federici
p.s.: è fuor di dubbio che nel panorama economico internazionale tutti gli Stati sono consapevoli che "tempi minori" non vuol dire solo "costi minori" ma anche e soprattutto maggior competività. Nella realtà l'esempio sopradescritto denuncia in maniera inconfutabile che l'atteggiamento delle Agenzia delle Dogane provoca un accumulo di ritardi con aggravio di costi e con conseguente perdita di competitività nei confronti degli altri Stati Europei e provoca altresì una immancabile "distorsione dei traffici",il tutto con grave pregiudizio per il "sistema-paese".
Ma forse il vero obiettivo è il raggiungimento dei risultati prefissi.
Alla faccia degli italiani, che sono un po' pre-fessi!
postato da: PaoloFederici alle ore 23/11/2009 16:49 | link | commenti
categorie: *denuncia*, *trasporti*
20/11/2009

A I M O N O C E

AIMONOCE: che strana parola ho scritto. Vi chiederete cosa significhi.

Non fate i furbi cercandola subito su google, tanto non la trovate.

Eppure ...

Dunque, stamane sono stato invitato a partecipare ad un evento: una premiazione (al giorno d'oggi, un riconoscimento non lo si nega a nessuno!) che voleva essere un'indicazione chiara di cosa sia necessario fare per risollevare l'economia della nostra sgangherata Italia.

Il sottosegretario Giachino ci ha spiegato come la logistica (ed il mondo del trasporto tutto) sia uno dei cardini sui quali si basa l'economia italiana.

Se le attività manifatturiere si stanno spostando in Cina o nei paesi dell'Est Europa, non possiamo continuare a piangerci addosso sperando negli aiuti di Stato.

Dobbiamo cercare di sviluppare altri settori, ed il mondo del trasporto è uno di quelli.

Solo che noi, in Italia, viviamo nel Paese più arretrato sia per quanto riguarda la logistica che per l'intermodalità.

Anziché continuare a rimbalzarci le colpe (il mondo economico accusa la politica mentre la politica accusa la mancanza di imprenditorialità) dovremmo, insieme, rimboccarci le maniche per far crescere la nostra povera economia, proprio partendo dalla logistica.

"Fate una proposta" - esclama il sottosegretario - "e noi la porteremo avanti"

Se riusciamo a creare una situazione di collaborazione tra il mondo dei trasporti e quello della politica, già avremo fatto tutti un notevole passo verso la crescita.

In Italia oggi ci sono 500.000 persone che lavorano nel trasporto.

Contro i 2.500.000 che si occupano di trasporto in Germania (un paese più o meno grande come l'Italia, con più o meno lo stesso numero di abitanti, con più o meno la stessa storia).

Cosa ci vuole a portare i 500.000 a diventare 1.000.000, creando *ipso facto* 500.000 nuovi posti di lavoro?

Creare 500.000 posti di lavoro vorrebbe dire anche far aumentare il PIL di un punto.

Insomma, le premesse sono ottime.

Poi però viene voglia di chiedere al mondo della politica: "Ma allora perché invece che sviluppare le nostre proposte per crescere, continuate a metterci i bastoni fra le ruote? Non ultima la creazione della scheda di trasporto. Un ritorno alla burocrazia del passato che complica la vita degli operatori in maniera esagerata."

Ecco che anziché proporre altro, dobbiamo - prima di tutto - proporre l'abolizione degli intoppi, delle complicanze, delle macchinazioni che spingono la nostra economia ... a rovescio!

Aimonoce, appunto ... ECONOMIA a rovescio.

Ma, della serie al peggio non c'è limite, la braccia mi cadono quando comincio a sentire i nomi dei premiati.

Per chi mi conosce, sa che da anni continuo a denunciare il malaffare di chi si proclama leader del settore e poi chiude i bilanci con perdite stratosferiche, facendo passare il messaggio che bisogna lavorare solo per perdere e chi più perde più e bravo.

Ed infatti, eccoli, tutti in fila ... i soliti noti: i "perdenti" dal punto di vista finanziario che ci vengono presentati come i "vincenti" del settore.

Con un'altra caratteristica comune: di italianità nemmeno l'ombra.

La maggior parte già premiati lo scorso anno.

Spicca, per il fatto che quest'anno manchi, l'unico che - lo scorso anno - mi ero sentito di elogiare: la ditta AMBROGIO.

Ma visto che quella è italiana e guadagna, ovviamente non fa più testo.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 20/11/2009 18:41 | link | commenti
categorie: *giornalismo*, *denuncia*, *trasporti*

Malpensa vs Francoforte: dove vogliamo arrivare?

REPETITA IUVANT, dicevano i latini. Però anche continuare a ripetere le stesse cose alla fine stanca. Il "ritornello" finisce nel dimenticatoio e si passa a discutere di nuovi argomenti.

Un ottimo articolo a firma "Ugo Arrigo", professore della prestigiosa università di Milano-Bicocca, ci spiega ciò che noi andiamo ripetendo da anni.

Le merci scelgono gli aeroporti (ma anche i porti) del Nord Europa (in *primis* quelli in Germania ed in Olanda) perché sono più EFFICIENTI.

Segnatevela questa parolina.

Eppure la geografia la conosciamo tutti, vero?

La distanza tra Genova (porto) e Milano è di gran lunga inferiore alla distanza tra Rotterdam (porto) e Milano.

Anche la distanza tra Francoforte (aeroporto) e Milano è ben altro che non la distanza tra Malpensa (aeroporto) e Milano.

Eppure più del 50 per cento delle merci che originano (o sono destinate) nella grande Lombardia transitano da porti e aeroporti "non" italiani!

Perché? Ve lo siete mai chiesti?

Noi il "perché" lo andiamo ripetendo da anni e può solo farci piacere notare che adesso, finalmente, se ne accorgano anche i cervelloni degli uffici-studi universitari.

Quando lo capiranno anche i nostri governanti?

Segnatevelo: l'efficienza batte sempre la distanza.

Efficienza significa infrastrutture, orari delle dogane, snellimento della burocrazia, certezza del diritto, rispetto delle leggi europee (ad esempio, quella dei pagamenti a 30 giorni che solo l'Italia NON ha ancora recepito), adeguamento a regole condivise (ad esempio, cancellando la creatura solo italiana che si chiama "scheda di trasporto").

Insomma ... le solite quattro cose che noi ripetiamo da troppo tempo

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 20/11/2009 10:11 | link | commenti
categorie: *giornalismo*, *denuncia*, *trasporti*
18/11/2009

ecco come mi finanzio

il mio amico ed assiduo lettore del blog, Giovanangelo Buccelloni, mi scrive:

PAOLO!

C'ERA UNA VOLTA UN PICCOLO SPEDIZIONIERE CHE DOVEVA PRENDERE SOLDI DA UN ALTRO SPEDIZIONIERE.

FATTURE DEL 2007 .... CHE VENIVANO PAGATE COL METODO DELLA BANDA DELL'ORTICA.

POCHI EURO ALLA VOLTA, QUALCHE BONIFICO MAI ANDATO A BUON FINE, MA, AVENDO RAPPORTI PERSONALI CON IL TITOLARE DONNA DELLA CONTROPARTE IL

NOSTRO PICCOLO SPEDIZIONIERE DI SETTIMO MILANESE, TENEVA DURO .... CHISSA' MAI CHE UN GIORNO O L'ALTRO I SOLDI ARRIVINO.

MA NON ARRIVAVANO E DIVENTAVA SEMPRE PIU' DIFFICILE RIUSCIRE A PARLARE COL DEBITORE, TELEFONATE A NON FINIRE SENZA ESITO ... PROMESSE ... PROMESSE ... MAI AVVERATE .....

NON SI VOLEVA ANDARE PER VIE LEGALI PERCHE' CI GUADAGNANO SOLO GLI AVVOCATI E POI, SAI, CON I TRIBUNALI ITALIANI, CHE LAVORANO SOLO ALLA MATTINA .....

MA ALLA FINE, ESSENDO IL DEBITORE SEMPRE INDISPONIBILE AL CONTATTO E NON ARRIVANDO I SOLDI:

SETTEMBRE 2008 .... IL PICCOLINO SI DECIDE E FA SCRIVERE DA UN AVVOCATO DONNA ANCHE LEI ... CHISSA' MAI CHE FRA DONNE ....

MACCHE' .....

DICEMBRE 2008 L'AVVOCATO DONNA RICEVE UNA LETTERA DA UN AVVOCATO UOMO: CONTIENE QUALCHE CONTESTAZIONE, FACILMENTE RISOLVIBILE.

IN FINALE L'AVVOCATO DEL DEBITORE SCRIVE: VEDIAMOCI IN GENNAIO 2009 .....

E INTANTO IL TEMPO PASSA, MA MEGLIO CHE UN PUGNO IN FACCIA!

GENNAIO 2009: AVVOCATO DEL DEBITORE ALL'AVVOCATO DEL CREDITORE "CONTR'ORDINE COMPAGNI! NON CI INCONTRIAMO PIU'!"

ALLORA SI CHIEDE AL TRIBUNALE DI MILANO DI INTERVENIRE ...PASSANO MESI E MESI E MESI PRIMA CHE IL TRIBUNALE CONCEDA L'EMISSIONE DELL'INGIUNZIONE DI PAGAMENTO ..... MA, GRAZIE A DIO LA SI OTTIENE!

IERI ERA L'ULTIMO GIORNO UTILE PER L'EVENTUALE OPPOSIZIONE ..... ECCOLA, PUNTUALE COME UNO SVIZZERO!

E IL TRIBUNALE DI MILANO: CI VEDIAMO NEL MESE DI APRILE DEL 2010! SI', E' SCRITTO GIUSTO: APRILE 2010 CIOE' FRA ALTRI 5 MESI!

NESSUNA COMPASSIONE DEL GIUDICE PER IL PICCOLO CREDITORE CHE ASPETTA QUALCHE DECINA DI MIGLIAIA DI EURO DAL 2007 ..... SCUSA, DIMENTICAVO, I FORNITORI DEL CREDITORE, OVVIAMENTE, SONO GIA' STATI PAGATI DA DUE ANNI E PASSA .....

A PARTE IL TEMPO "PERSO" SPERANDO CHE IL DEBITORE PAGASSE, MA QUESTO CREDITORE QUI, SECONDO TE, PUO' ANCORA AVERE FIDUCIA NELLA GIUSTIZIA ITALIANA?

NON VOGLIO ARRIVARE A DIRE CHE CI SAREBBE DA VERGOGNARSI AD ESSERE ITALIANI ..... MA LA VOGLIA CI SAREBBE.

CIAO.

PUBBLICA, PUBBLICA, CON NOME E COGNOME MIO.

BUCC
postato da: PaoloFederici alle ore 18/11/2009 18:11 | link | commenti (1)
categorie: *denuncia*, *trasporti*

NON E' DAVVERO IL MOMENTO ADATTO PER PROCLAMARE SCIOPERI!

CONFAPI TRA.SPE.LOG. (TRAsporti SPEdizioni LOGistica) - COMUNICATO STAMPA 005
a cura di Paolo Federici

dopo l'incontro di ieri, 17 novembre, tra i rappresentanti di CONFAPI TRA.SPE.LOG. (sig. Antonio Denti, vicepresidente, e dottor Pietro Monaco, coordinatore nazionale), con il sottosegretario Bartolomeo Giachino e la dottoressa Clara Ricozzi, direttore generale del Ministero dei Trasporti - dipartimento terrestre, la CONFAPI TRA.SPE.LOG., tenuto conto della grave crisi economica in atto nel Paese, ritiene INDISPENSABILE l'avere tutti un grande senso di responsabilità.

Dichiara pertanto la sua massima disponibilità a partecipare al tavolo della concertazione del Ministero dei Trasporti.

Si aspetta, quindi, che dall'incontro in programma il prossimo primo dicembre con il Ministro Matteoli e con il sottosegretario Giachino, escano fuori le risposte che il settore si aspetta.

Il Presidente di CONFAPI TRA.SPE.LOG., Riccardo Fuochi, raggiunto telefonicamente durante un viaggio di lavoro in Cina, ribadisce l'assoluta contrarietà ad ogni forma di sciopero che danneggi le PMI, in un momento di grande difficoltà' economica per tutte le imprese.

Paolo Federici (addetto stampa)

Confapi TRA.SPE.LOG. - Unione di Categoria di CONFAPI - www.confapi.org
postato da: PaoloFederici alle ore 18/11/2009 12:29 | link | commenti
categorie: *trasporti*
16/11/2009

FONDO SPEDIZIONIERI

bisogna risalire alla fine del 1800 per trovare le prime Società di Mutuo Soccorso: associazioni nate per sopperire alle carenze dello stato sociale ed aiutare così i lavoratori a darsi un primo apparato di difesa, trasferendo il rischio di eventi dannosi.

Con il passare dei tempi, ogni singola categoria (dimostrando anche, se vogliamo, una profonda sfiducia nello Stato stesso!) ha dato vita al proprio FONDO DI PREVIDENZA.

Per quanto riguarda il FASC (Fondo Agenti Spedizionieri e Corrieri), questi nasce nel 1926, grazie ad un Regio Decreto.

Nel corso degli anni il FASC subisce diverse trasformazioni: nel 1978 diventa ente di diritto pubblico, poi nel 1994 diventa fondazione assumendo la personalità giuridica di diritto privato e rimanendo titolare di tutti i rapporti attivi e passivi del corrispondente ente previdenziale e del rispettivo patrimonio.

E oggi?

Quarantamila iscritti ed un patrimonio netto di 525 milioni di euro ... però qualche problema a livello di bilancio: giocare con le compravendite, in questo periodo di crisi, sta creando non poche difficoltà finanziarie.

L'ultimo problema nasce da un affare (mancato?) per 45 milioni di euro (quasi il 10 per cento dell'intero patrimonio).

FASC IMMOBILIARE ha avuto rapporti di affari con società del gruppo di GIUSEPPE STATUTO, immobiliarista campano del quale, su LA STAMPA del primo novembre, si racconta: *COPPOLA, RICUCCI E ZUNINO ORMAI OUT. A QUATTRO ANNI DALLE SCALATE DEL 2005 ARRIVA LA RESA DEI CONTI ANCHE PER L'ULTIMO DEI FURBETTI - Statuto, il quarto che manca all'appello.*

Insomma, dopo il "flop" dei FONDI PENSIONISTICI (che per ora continuano a dare risultati negativi. Forse era meglio lasciare il TFR in azienda?) la gestione del FASC continua a fare acqua.

Ma quei quarantamila iscritti che tutti i mesi continuano a versare soldi "veri" nelle casse del FASC ... lo sanno?

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 16/11/2009 22:01 | link | commenti (1)
categorie: *denuncia*, *trasporti*
13/11/2009

Contributo di solidarietà

ho ricevuto una lettera da uno spedizioniere mio cliente (con allegata la fattura) che mi chiede un contributo di solidarietà pari al 3 per cento di quanto io gli ho fatturato nei primi sei mesi del 2009

Intanto, non è che mi chiede se posso dargli una mano ... ma mi emette bello bello la fattura!

Per un bel 356,88 euro ...!

Poi ... mi dice papale papale che se non accondiscendo ad accettare la loro proposta sarà difficile continuare a lavorare (a casa mia si chiama ricatto!)

Io vorrei andare dai carabinieri e denunciarli per TENTATA TRUFFA o TENTATA APPROPRIAZIONE INDEBITA ... anche perché NON solo hanno calcolato il 3 per cento su quanto gli ho effettivamente fatturato (2.275,30 euro al 3 % significherebbe euro 68,25) ma anche su DAZI ed IVA pagati per loro conto allo Stato Italiano e girati alla pari (con addebito art. 15, che significa somme pagate per conto ... quindi senza un solo euro di guadagno per noi: si tratta di 9.620,74 euro che al 3 % significa EURO 288,63) ... infatti ci addebitano euro 68,25 + 288,63 = 356,88

Di questa società ne ho parlato tempo fa in questo stesso mio blog (senza nominarla!): come spiegavo, a fronte di un fatturato di 365 milioni di euro nel 2008 quella azienda ha chiuso il bilancio con una perdita di 2 milioni di euro!

Ecco dunque che basta chiedere un CONTRIBUTO di solidarietà del 3 per cento ai fornitori (che nel primo semestre 2009 gli hanno fatturato circa 100 milioni di euro, quindi il contributo di solidarietà si assesta intorno a i 3 milioni di euro) e voilà ... i due milioni di perdita diventano UNO di utile!

Elementare, Watson

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 13/11/2009 19:45 | link | commenti (50)
categorie: *denuncia*, *trasporti*
12/11/2009

Sabato ... c'è un aereo che parte per la Cina

mentre in tanti continuano a piangersi addosso, ecco i "soliti" piccoli che non si rassegnano: i rappresentanti di 22 (piccole e medie) aziende di trasporto e spedizione sabato partono per la Cina. Dietro alle spalle hanno il supporto delle "solite" piccole organizzazioni di categoria: Confapi, Alsea, Aice, Promos.

Vanno a Hong Kong per approfondire le opportunità nel campo della logistica, dei trasporti e delle spedizioni per il mercato cinese e l'area asiatica in generale e, contemporaneamente, valutare la possibilità di attivare un punto di riferimento operativo a Hong Kong.

Il tema della missione (come si legge sul sito di PROMOS) vuole ricalcare il sogno di Marco Polo, andando alla scoperta della logistica di Hong Kong e Pearl River Delta.

Visiteranno Hong Kong e Shenzen per conoscere i vantaggi offerti dal sistema distributivo, visitare le strutture logistiche e intermodali e avviare dei contatti diretti con gli operatori locali.

Intanto la BCE oggi lancia l'allarme: continuare a tagliare posti di lavoro (per mettere in pratica quella che sembra essere la panacea di tutti i mali, il risparmio!) fa solo crescere la disoccupazione, quindi si riduce il potere d'acquisto della gente, quindi calano i consumi, quindi calano le vendite, quindi aumenta la crisi, quindi ... si devono ulteriormente tagliare posti di lavoro!

Ma possibile che nessuno riesca a capire che questa è una spirale senza fine che porta solo ad andare sempre peggio?

Bisogna AUMENTARE i prezzi, AUMENTANDO gli stipendi, CREANDO nuovi posti di lavoro per AUMENTARE i consumi ... e allora, finalmente, vedremo salire le vendite e l'economia mostrerà i segni della ripresa.

Quei 22 partono per l'Oriente proprio perché credono nella possibilità di vedere le proprie aziende crescere, svilupparsi, aprirsi a nuovi mercati e contribuire, così, alla rinasciata italiana.

Noi ... siamo uno dei 22.

Almeno, non stiamo qui a piangerci addosso aspettando l'aiuto di uno Stato che sembra non accorgersi di quello che sta succedendo.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/11/2009 22:23 | link | commenti
categorie: *idee*, *incontri*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
11/11/2009

Lassù qualcuno ci ama!

SCHEDA DI TRASPORTO

ormai è quasi certo: sarà abolita per i trasporti internazionali!

c'è un vecchio adagio che recita: "chiedete e vi sarà dato".

Ce n'è un'altro: se hai qualcosa da dire, comincia a dirlo ... vedrai che, prima o poi, qualcuno ti ascolterà!.

Da quando è entrata in vigore la SCHEDA DI TRASPORTO, in tanti ci siamo attivati per far presente le problematiche che sarebbero derivate dalla istituzione di un tale documento.

Abbandonando il vecchio "modus operandi" tutto italiano del criticare e basta, abbiamo indetto riunioni, convegni, scambi di opinioni, blog di discussione, per proporre soluzioni alternative e, soprattutto, per semplificare la vita a chi vive di trasporti e deve combattere tutti i giorni con gli intoppi della burocrazia.

Lunedì scorso (9 novembre 2009), finalmente, siamo riusciti a sederci ad un tavolo con il sottosegretario ai trasporti (dott. Bartolomeo Giachino) per trovare "la" soluzione al problema.

Nella meravigliosa sala messa a disposizione da Confitarma, a Genova, i rappresentanti di tutte le maggiori associazioni di categoria hanno partecipato ai lavori: c'erano presidente (Lazzeri) e vice-presidente (Castigliego) degli spedizionieri (aderenti a Fedespedi), c'erano direttore (Luzzati) e segretaria (Dringoli Daniela) di Confetra ...e poi i rappresentanti di Federagenti, Assologistica, Assoferr, e - ovviamente - Confitarma.

E se Giachino è l'uomo di punta del Ministero dei Trasporti, ha partecipato alla riunione anche la dott.ssa Clara Ricozzi, capo della Direzione generale per l'autotrasporto, colei che emanerà la circolare con le dovute spiegazioni.

Insomma, finalmente siamo riusciti a raggiungere un accordo.

Almeno per quanto riguarda le merci che, pur trasportate sul territorio italiano, sono destinate all'esportazione oppure arrivano, in importazione, dall'estero.

Basterà che a bordo del camion ci sia un documento che attesti destinazione o provenienza (da o per l'estero) perché la SCHEDA DI TRASPORTO non sia più necessaria.

Se non altro gli spedizionieri internazionali possono tirare un sospiro di sollievo.

Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 11/11/2009 12:44 | link | commenti (1)
categorie: *trasporti*, *economia*
08/11/2009

CONFAPI (TRA.SPE.LOG.)

All'interno di CONFAPI (Confapi rappresenta gli interessi delle PMI che operano in tutti settori della nostra economia) è nata l'unione di categoria che ha lo scopo, tra gli altri, di promuovere fra le imprese aderenti lo scambio di esperienze e di forme di collaborazione per la promozione del settore
La politica, appoggiando talvolta le richieste di uno degli attori del mondo del trasporto, ora un altro, ha messo in pratica la vecchia idea dell'impero romano: divide et impera.

L'idea vincente di CONFAPI TRA.SPE.LOG. è invece quella di collaborare per crescere insieme.
L'Unione di categoria Confapi Trasporti (tra-spe-log) costituisce un fatto assolutamente innovativo in quanto raggruppa all' interno di un'unica Associazione tutti gli attori del variegato mondo dei trasporti e della logistica.
Tutti conosciamo quali profonde divisioni hanno caratterizzato in passato alcune componenti del nostro settore (autotrasporto vs spedizionieri, spedizionieri vs doganalisti, handlers portuali-aereoportuali vs vettori, etc).
Il nostro obiettivo è invece quello di identificare interessi e obiettivi comuni per perseguirli con tenacia e professionalità in tutte le sedi competenti sia in Italia che presso la UE.

Allo stato attuale i maggiori problemi che dobbiamo affrontare riguardano :
(1) La deviazione dei traffici dovuta a processi di delocalizzazione produttiva ed a una conseguente revisione delle reti distributive
(2) Lo scarso interesse dimostrato fino ad oggi dalla politica nei confronti di un settore che e' uno dei pochi che puo' ancora garantire un forte tasso di crescita
(3) Il crescente strapotere dei gruppi multinazionali
(4) La mancanza di incentivi per favorire aggregazione e costituzione di consorzi d'impresa
(5) La Concorrenza dei Paesi del Nord Europa

Contemporaneamente agiremo per la soluzione di tutte le problematiche tuttora irrisolte che riguardano direttamente le imprese di trasporto.
In Italia ci lamentiamo perché perdiamo lavoro a vantaggio della Cina, perché là la manodopera costa meno.
Poi però perdiamo lavoro anche a favore dei Paesi Europei del Nord Europa, dove il costo del lavoro è pù alto.
Come mai? Elementare, Watson!
Gli aeroporti ed i porti tedeschi e olandesi sono più efficienti.
Le dogane più snelle.
Le infrastrutture più moderne.

I treni più funzionali.
E da noi, in Italia, cosa succede? Si inventa la "scheda di trasporto" (unico caso in Europa. Ce l'abbiamo solo noi!).
Ma allora, siamo in Europa sì o no? Facciamo leggi solo per l'Italia (come la scheda di trasporto, appunto) e NON ratifichiamo leggi europee (come quella che regolamenta i pagamenti entro un massimo di 30 giorni). La sfida del futuro si basa dunque NON sul portare il costo del lavoro ai livelli cinesi, ma sulla capacità di rendere l'Italia "efficiente" come (e possibilmente meglio) avviene in altri paesi europei. Insomma bisogna guardare a chi è più bravo di noi per cercare di fare altrettanto. Invece noi stiamo scivolando verso il basso, capaci solo di ridurre i costi, tagliando posti di lavoro, sostituendo contratti a tempo indeterminato con co.co.co. e contratti a progetto. Togliendo potere economico ai lavoratori ... costringiamo anche l'efficienza a scendere ai livelli del terzo mondo.
Così siamo perdenti su tutti i fronti.

La CONFAPI TRA.SPE.LOG. ha già selezionato tutta una serie di priorità che necessitano interventi urgenti:
(1) per l'Autotrasporto
Partecipazione alla Consulta del trasporto
Revisione della legge 286
Verifica dell'utilità della Scheda di trasporto
Requisiti minimi per l’appartenenza all'Albo (
2) per le Spedizioni Internazionali
Pagamento fatture trasporti,spedizioni e logistica a 30 gg.
Partecipazione a bandi, gare, appalti anche mediante consorzi o aggregazione d’impresa, incluse le associazioni temporanee di impresa
Pagamento Diritti Doganali direttamente su conto del cliente
Incentivi per costituzione consorzi/cooperative/aggregazioni
Efficienza ed orari operazioni doganali
Revisione INCOTERMS
Attivazione “Autostrade del Mare”
(3) per la Logistica
Incentivi per creazione nuovi posti di lavoro
Infrastrutture
Retroporti
Zone Franche
Miglioramento dei collegamenti con sistema portuale

Come ci organizziamo?
Al fine di individuare e segnalare problematiche ed elaborare proposte e soluzioni è importante organizzare dei gruppi di lavoro o commissioni presiedute da membri del Consiglio Direttivo e allargate anche a terzi. Le principali commissioni saranno:
(A) Autotrasporto
(B) Formazione
(C) Sicurezza
(D) Spedizioni Aeree
(E) Spedizioni Marittime
(F) Dogane
(G) Relazioni Industriali
(H) Organizzazione territoriale

La struttura attualmente è questa:

Presidente: Riccardo Fuochi
Giunta di Presidenza :
Vice Presidente: Antonio Denti
Vice Presidente: Luca Castigliego
Vice Presidente: Carlo Viglietti
Vice Presidente: Massimiliano Fazzino
Consiglieri:
Pietro Monaco (Segretario di Presidenza)
Paolo Federici (Addetto Stampa)
Vincenzina Sanna
Parato Stefano
Tavolaro Massimo
Medei Maurizio
Lauro Salvatore
Caturano Antimo

Sinergie
In aggiunta ai problemi specifici della nostra categoria, Confapi ha gia' individuato una serie di interventi che riguardano problematiche di carattere generale nell'interesse delle PMI.
Ci sono già all'orizzonte le prossime scadenze contrattuali che prevedono:
definizione del testo finale del CCNL delle singole unioni di Categorie;
recepimento nel CCNL dell'Accordo interconfederale per l'adeguamento dell'Intesa del 1995 in materia di sicurezza nei luoghi e negli ambienti di lavoro;
recepimento nel CCNL dell'Accordo interconfederale del 22.01.2009 per il nuovo modello contrattuale: rinnovi Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro;
definizione secondo livello contrattuale.

La nostra MISSION in breve:
Costruire una base associativa solida e convinta.
Dotarsi di strumenti specifici adeguati che permettano agli imprenditori di contribuire alla definizione di una linea politica, condivisa e strategica per l'attività delle Unioni.
In questo quadro i Comitati Direttivi sono chiamati a definire le linee strategiche di fondo e la Giunta di Presidenza, quale organismo più snello, è chiamata a dare corso alla gestione corrente delle iniziative.

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 08/11/2009 13:13 | link | commenti
categorie: *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
02/11/2009

e intanto la crisi avanza ...!

ricordo una vecchia storiella che raccontavano tanti anni fa.
Un uomo aveva un debito e per quello aveva firmato una cambiale. Si avvicinava la data di scadenza e lui era in una situazione di grossa difficoltà. Non sapeva proprio come fare per onorarlo. Questo gli causava un enorme stress, tanto da non dormirci la notte.
Il suo creditore era, guarda caso, proprio il vicino di casa che invece dormiva della grassa tanto che il suo russare lo si sentiva anche attraverso la parete.
La moglie del debitore, stanca di dover passare le notti in bianco, quando ormai si era alla vigilia della scadenza, si alza da letto, chiama il vicino dalla finestra, e gli urla: "mio marito non ce l'ha i soldi per pagarti quella cambiale".

Poi, con calma, torna a letto.
Al marito, che la guarda attonito, dice: "adesso tocca a lui stare un po' sveglio. Tu, ora, puoi dormire!".
Insomma, il problema relativo alla crisi finanziaria che continua a causare così tanti guai, non sembra avere soluzione a breve.
Così i più furbi, anziché cercare di "incassare" i crediti, semplicemente concedono dilazioni di pagamento più lunghe.
Solo che una cosa è avere un credito iscritto a bilancio ed un'altra cosa è avere i soldi sul conto in banca!
Così si continua a non capire che se non ci sono soldi oggi ... non ce ne saranno nemmeno domani (sempreché non vogliate credere alle promesse del gatto e della volpe ed al loro campo dei miracoli).
Allungare i termini di pagamento ai propri debitori comporta la necessità di pretendere analoghe (o magari superiori) dilazioni di pagamento dai propri creditori.
Così il problema non si risolve, ma si rimanda.
Chi ci rimette?
Evidentemente le aziende "sane", che possono sì onorare i propri debiti senza alcun ritardo, ma - dovendo affrontare la concorrenza che concede dilazioni - devono adeguarsi all'andazzo generale.
Non riuscendo dunque a capire quale azienda sia sana e quale invece sia malata (magari terminale), tutte le aziende continuano a vivere in questo limbo senza tempo ("io era tra color che son sospesi", diceva Dante) con una sostanziale differenza:
- le aziende "malate" pur di dar segno di vitalità scelgono di lavorare continuando a perdere soldi (così se oggi hanno un "buco" nel bilancio, domani avranno una voragine). Per loro l'importante è far girare i soldi ... fatturando (non importa se poi per ogni 100 euro fatturati ne spendono 200!)
- le aziende "sane" per non ... ammalarsi dovrebbero scegliere di lavorare producendo utile
Ma questa soluzione NON è possibile, in quanto il mercato - ipnotizzato dai prezzi "sotto costo" proposto dalle aziende malate - pretende prezzi "in perdita" anche dalle aziende sane.
E tra lavorare per perdere soldi e NON lavorare, sembra quasi che la scelta sia obbligata.
Così ci ritroveremo, fra breve, che tutte le aziende avranno bilanci solo ed esclusivamente in perdita.
La disoccupazione salirà alle stelle, il numero delle aziende che chiuderanno saranno centinaia di migliaia e per non riuscire a curare le aziende malate avremo infettato anche tutte le aziende sane.
Questo è un discorso totalmente inutile: tutti sono sempre e solo alla ricerca del prezzo più basso ed oggi come oggi i prezzi più bassi li fanno quelli che lavorano già da tempo in perdita.
Continuare a dirlo non serve a niente.
Chiedere di pagare il giusto, nemmeno.
"E allora perché scrivi questa cose?" direte voi.
Per togliermi la soddisfazione, fra qualche tempo, di poter dire: "io l'avevo detto".
D'altronde anche Galileo l'aveva detto che la Terra gira intorno al Sole, ma il fatto che avesse ragione non gli è servito a niente.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/11/2009 18:57 | link | commenti (2)
categorie: *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
25/10/2009

Piccole aziende? Mettetevi assieme!

Ecco il nuovo ritornello all'ordine del giorno.
Per superare la crisi le piccole aziende devono riunirsi ... creando nuove realtà aziendali di maggior peso.
Facciamo un passo indietro: una volta la concorrenza la si vinceva offrendo i prodotti migliori.

Poi c'è stata l'inversione di tendenza: anziché guardare al prodotto migliore si è cominciato a guardare al miglior prezzo.
Quindi la corsa "aziendale" è stata indirizzata alla ricerca di come fare per proporre prezzi migliori.
Prima riducendo i margini di guadagno, poi, una volta arrivati al margine pari a zero, ci si è dovuti rivolgere all'altra componente del prezzo: il costo!
E come si tagliano i costi?
Riducendo il personale!
Ed ecco la "grande" idea: le fusioni aziendali.
Così anziché avere due contabilità ne basta una, anziché avere due settori commerciali ne basta uno, anziché avere due uffici ne basta uno, anziché avere due magazzini ne basta uno ... ed anziché avere 100 dipendenti a testa, ne bastano 120/130 in due.
Elementare, vero?
Alla fine chi ci rimette sono "solo" i lavoratori che si trovano, da un giorno all'altro, senza lavoro e senza stipendio.
Le prime a capire che questa era la soluzione sono state le grandi aziende. Nel mio particolare settore (mi occupo di trasporti internazionali) abbiamo assistito a mega-fusioni tra le più grandi Compagnie Marittime del mondo (da P&O che si è fusa con NEDLLOYD a MAERSK che si è fusa con SEALAND ... per poi vedere che la nuova P&O-NEDLLOYD si è fusa con la nuova MAERSK-SEALAND).
Qualcuno si è mai preso la briga di calcolare quante persone siano rimaste senza lavoro grazie a questa "furbissima" strategia aziendale?
E tutto questo perché?
Perché nella folle corsa alla concorrenza spietata, ognuno cerca di acquisire fette di mercato utilizzando solo uno strumento: il prezzo!
Offrire il prezzo più basso è l'UNICA soluzione che le grandi aziende sanno mettere in campo.
Altre soluzioni?
Trasferire la produzione in qualche paese emergente (come la Cina o la Romania) oppure trasferire la sede legale in qualche paradiso fiscale, così da NON pagare tasse in Italia.
Stranamente tutte le multinazionali del trasporto che operano "anche" in Italia, hanno sempre i bilanci in perdita ... e quindi riescono ad offrire prezzi più bassi anche perché non pagano le tasse!
Insomma, da una parte si inventano le fusioni o il trasferimento della produzione all'estero (che vuol dire LICENZIAMENTO per molti dipendenti, se non per tutti!) dall'altra si studiano le delocalizzazioni fiscali il cui scopo nascosto è quello di autoridursi il gravame delle tasse.
E adesso?
Invece che combattere queste operazioni ai margini della legalità che, comunque la si veda, creano solo disoccupazione ... ci sono fior fior di cervelloni che suggeriscono anche alle piccole e medie imprese (rimaste le sole a mandare avanti la baracca Italia senza delocalizzare e senza tentare evasioni fiscali nascoste nella pratica dell'offshore) di adeguarsi all'andazzo generale.
E pensare che la soluzione sarebbe così semplice (eh sì, non ci crederete ma la soluzione c'è, eccome!): visto che il 99 per cento delle aziende italiane sono quelle piccole e medie, se TUTTI smettessero di comprare i prodotti delle multinazionali ma si rivolgessero SOLO ad aziende italiane ... prenderemmo i classici due piccioni (anzi tre!) con una fava. Avremmo risolto il problema del MADE IN ITALY, vedremo incrementare il gettito fiscale (visto che le piccole e medie imprese non hanno le sedi alle Cayman, come invece succede con molte multinazionali!) ed eviteremmo la chiusura di quel milione di aziende che, oggi come oggi, sono considerate a rischio.
Ai posteri l'ardua sentenza
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 25/10/2009 10:38 | link | commenti
categorie: *idee*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
08/10/2009

Un aiuto alle esportazioni?

la maggioranza delle aziende italiane "vende" all'estero a condizioni FRANCO FABBRICA (EX WORKS).

Questo significa che l'intero trasporto è sotto il controllo dello spedizioniere estero nominato dal compratore estero.

Noi - spedizionieri italiani - agiamo solo su incarico dei nostri corrispondenti esteri, quindi senza possibilità di controllo reale dei traffici.

Da sempre la prassi è stata quella di inviare (da parte nostra) un camion a ritirare la merce mentre l'esportatore si faceva parte diligente nel caricare la merce sul camion.

Nella ricerca spasmodica del risparmio, sempre più esportatori si stanno "liberando" di mezzi e personale ... tanto la corretta interpretazione di "ex-works" prevede che il carico della merce sul camion debba avvenire a cura del compratore.

In pratica, mentre prima si usavano (per il carico delle merci) mezzi ed uomini presenti in loco (mezzi di proprietà della fabbrica esportatrice e personale alle sue dipendenze) adesso bisogna far arrivare mezzi ed uomini dall'esterno.

Lo spedizioniere italiano non dovrà più semplicemente inviare un camion ... ma dovrà inviare un camion con mezzi idonei al carico e con personale da utilizzare per la necessaria manodopera.

E' chiaro, quindi, che il COSTO globale del trasporto ... aumenterà notevolmente rispetto al passato.

Poiché nella scelta del fornitore due sono i fattori importanti, (1) il costo della merce ed (2) il costo del trasporto, alla fine quello stesso prodotto che prima poteva essere interessante per il compratore in quanto competitivo, adesso costerà - semplicemente - di più.

Ed in questo momento di crisi si tratterà di un'ulteriore batosta per l'esportazione delle nostre merci.

Tutto questo perché?

Perché una cosa semplice (io, compratore, mando un camion a prelevare la merce comprata e tu, venditore, me la carichi sul camion) che era nell'uso e nella prassi comune, adesso, grazie ai cervelloni che hanno rielaborato gli INCOTERMS (con particolare riferimento all' EX-WORKS), diventa una cosa complicatissima.

L'alternativa? Che gli italiani si decidessero ad assumerce il controllo del trasporto, smettendola di vendere sempre e solo su base EX-WORKS.

I vantaggi sarebbero molteplici:

(1) gli esportatori italiani avrebbero "sempre" il controllo delle merci (ed il "guadagno" sul trasporto, andrebbe a finire nelle tasche dell'esportatore!)

(2) gli spedizionieri italiani tornerebbero a beneficiare dei traffici "italiani" (e questo non può che aiutare la nostra economia!)

(3) i prodotti italiani tornerebbero ad essere competitivi (evitando le complicanze spiegate con questo mio articolo)

Meditate gente, meditate

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 08/10/2009 15:40 | link | commenti
categorie: *aiuto*, *trasporti*
01/10/2009

le piccole e medie imprese di trasporto, spedizioni e logistica sono pronte per la ripresa

CONFAPI, l'associazione che tutele gli interessi delle piccole e medie imprese ha costitutito l'UNIONE DI CATEGORIA denominata **CONFAPI TRA.SPE.LOG.** per raccogliere tutte le piccole e medie imprese che operano nel mondo dei trasporti.

In un mondo fatto di divisioni e di lotte intestine, il messaggio che vuole partire da questa specifica categoria è quello dell'UNIONE: auotrasportatori e spedizionieri, operatori della logistica e vettori internazionali, doganalisti e terminalisti portuali ... sono spesso stati visti in contrasto gli uni con gli altri.

L'idea vincente, invece, è quella del "collaborare è meglio che competere", dove le varie sfaccettature del mondo del trasporto possono e dovono perseguire finalità comuni, magari combattendo sì ma contro un comune nemico: le multinazionali del trasporto che spesso la fanno da padrone, dimenticando che la forza dell'economia italiana si basa principalmente proprio sulla vitalità delle piccole e medie aziende, raccolte in associazione con CONFAPI.

Il primo impegno del Presidente appena nominato (Riccardo Fuochi) è quello di sollecitare tutti gli associati CONFAPI (quindi tutto il mondo della piccola e media impresa) a preferire i loro colleghi di CONFAPI TRA.SPE.LOG. nella scelta dell'operatore di trasporto a cui affidarsi. In questo modo si raggiungono tre obiettivi:

(1) la piccola impresa produttiva e industriale aiuta se stessa aiutando altre piccole e medie imprese del trasporto

(2) viene tutelato il MADE IN ITALY anche nei trasporti (così come le aziende produttrici non amano vedere i loro prodotti realizzati all'estero, anche le aziende di trasporto "italiane" non amano vedere i prodotti italiani trasportati da vettori esteri)

(3) ai tavoli di lavoro governativi (oggi come oggi cooptati dai rappresentanti dei grossi gruppi che operano nel settore trasporti) finalmente ci sarà anche chi tutela gli interessi delle piccole e medie imprese di trasporto.

Se il presidente è un personaggio attivo da anni nel mondo delle spedizioni e della logistica, il vice-presidente sarà un personaggio altrettanto noto per la sua attività in favore dell'auto-trasporto.

Ecco dunque che le tre anime del trasporto (autotrasporto, spedizioni e logistica) sono degnamente rappresentate ai massimi livelli della categoria e la collaborazione può avere inizio.

Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 01/10/2009 19:47 | link | commenti
categorie: *incontri*, *trasporti*
16/09/2009

CONTROPOLIZZE ... chi ci capisce è bravo!

ricordo quando, tanto tempo fa, visitai il porto di Dar Es Salaam ... nel profondo dell'Africa nera, insomma.

Ma anche quando visitai (sempre a quella latitudine, ma dall'altro lato) il porto di Matadi.

Vedere che la maggior parte dei lavori "cartacei" venivano fatti a mano mi stupì non poco.

Oggi quelle procedure sono praticamente sparite: grazie alla trasmissione elettronica dei documenti tutto è diventato più facile.

C'è ancora un Paese così retrogrado dove, invece, si continua a lavorare all'antica.

Dove, quando arriva una nave, bisogna armarsi di pazienza, prendere qualche mezzo di locomozione per recarsi negli uffici dell'agente marittimo (che rappresenta la Compagnia di Navigazione ... che, tra l'altro, non è sempre la stessa anche se la nave è la stessa! Non l'avete capito? Fa niente!) e ritirare una "copia" (sì, una copia, avete capito bene!) di un documento (la cosiddetta "CONTROPOLIZZA")

Avrete già capito di quale Paese si tratti: ebbene sì, la nostra cara, amata Italia.

Ormai fanalino di coda in tutto (nelle procedure doganali, nella certificazione relativa al deposito fiscale, nella gestione delle pratiche che comportano il rappresentante fiscale, nel pagamento dei dazi doganali che - ancora oggi - va fatto "brevi manu", consegnando assegni circolari nelle mani degli impiegati della dogana in quanto i bonifici bancari NON sono possibili!).

Adesso poi (buona parte delle Compagnie di Navigazione sta spostando i propri uffici da Genova a Voltri), andare a ritirare le CONTROPOLIZZE diventa un'avventura, un viaggio interminabile, una perdita di tempo insulsa ed inutile.

Speriamo che i nostri amici che operano negli altri porti Europei (Rotterdam e Barcellona, ma anche Anversa e Amburgo, e tutti quelli che si affacciano sul mare Europeo) non lo vengano a sapere, altrimenti avrebbero di che scompisciarsi dal ridere pensando alla dabbenaggine degli italiani!

Paolo Federici

p.s.: per saperne di più ecco l'articolo pubblicato su l'AVVISATORE MARITTIMO:

http://www.fortuneitaly.it/site/doc/art_avvmar_contropolizze.pdf
postato da: PaoloFederici alle ore 16/09/2009 18:26 | link | commenti (3)
categorie: *trasporti*

09/09/2009

due anni dopo ...!

e non è successo niente! Anzi, qualcosa è successo: siamo stati denunciati per diffamazione!

Due anni fa pubblicavo i risultati del settore relativi al 2005:
http://www.fortuneitaly.it/site/news.asp?id=113

Per aver espresso il mio parere commentando (per conto di SPEDAPI) i dati ... è arrivata una richiesta di 400.000 euro per danni (da diffamazione!).
Poi quella richiesta si è ridotta a “solo” 50.000 euro ed alla fine c'è stata la rinuncia da parte del "denunciante".
La frase incriminata era questa:
"Insomma ci sembra che il mercato si stia orientando sul LAVORARE TANTO per PERDERE TANTO.
Ora, che ci sia gente che lavori "sotto costo" non lo capiamo, ma è una libera scelta in un libero mercato.
La cosa "antipatica" è che la clientela talvolta usi le quotazioni di altri (quelli che lavorano in perdita), per costringere anche noi a rimetterci dei soldi, e se gli si dice "no", veniamo accusati di fare tariffe alte, quando invece le tariffe degli associati SPEDAPI sono "onestissime".
Come ben sa chi ci conosce, noi teniamo molto alla reputazione dei nostri associati, ed ovviamente in questa situazione ci viviamo a disagio.
Andare a spiegare ad un cliente (o magari ad un agente estero) che altri lavorano in perdita e che noi una cosa del genere non ce la possiamo permettere è praticamente impossibile."

Poi, l'anno scorso, pubblicavo i risultati relativi al 2006:
http://paolofederici.splinder.com/post/18318609

Adesso ci risiamo. Il "GIORNALE DELLA LOGISTICA" ha pubblicato l'elenco dei primi mille operatori del settore e questo è l'elenco IN ORDINE di risultato negativo (l'anno di riferimento è il 2007):

ecco i "TOP TEN" tra chi ha perso di più:
DHL EXEL SUPPLY CHAIN ITALY 13.827.038,00 euro
DHL EXPRESS (GRUPPO DHL) 10.221.693,00 euro
GEODIS ZUST AMBROSETTI SPA 9.292.538,00 euro
UPS SCS (ITALY) 2.550.591,00 euro
MAERSK LOGISTICS ITALIA SRL 2.373.562,00 euro
BORGHI 1.961.508,00 euro
INTERGLOBO SANTA PALOMBA 1.912.468,00 euro
FRANCESCO PARISI 1.837.955,00 euro
TOMASO PRIOGLIO SPA 1.692.906,00 euro
FERCAM SPA 1.678.933,00 euro

gli altri che hanno dichiarato perdite superiori al milione di euro:
TRANSPED SPA 1.636.820,00 euro
INTERNATIONAL CARGO GROUP 1.618.051,00 euro
TRASP SUD SRL 1.279.719,00 euro

GONDRAND SPA 1.162.631,00 euro
TNT LOGISTICS ITALIA SPA (CEVA) 1.117.187,00 euro
Y2K LOGISTICA EUROPA 1.114.719,00 euro
FEMAR SPA 1.065.683,00 euro
CONFREIGHT ITALIA SPA 1.046.291,00 euro

Provo a commentare:
- ci sono aziende che negli ultimi tre anni hanno sempre e solo perso ... MILIONI DI EURO cadauna
- eppure sono i PRIMI della classifica (nel senso che sono quelli che movimentano più merce e fanno più fatturato)
- posso dunque ribadire - senza tema di smentita - ciò che sostenevo due anni fa e che mi ha portato una denuncia (seppur poi ritirata): "sembra che il mercato si stia orientando sul LAVORARE TANTO per PERDERE TANTO"
- adesso però faccio anch'io (come Repubblica) qualche domanda, però - anziché dieci - mi limito a sette:
(1) - come fanno certe aziende a continuare a PERDERE, sempre perdere, fortissimamente perdere?
(2) - dover competere con aziende che PERDONO, può configurare l'esistenza della CONCORRENZA SLEALE?
(3) - chi paga le perdite milionarie di certe aziende?
(4) - una delle piaghe della nostra società è il riciclaggio di denaro sporco. Chi "ricicla" denaro sporco, non si preoccupa certo dei guadagni. Non sarebbe il caso di CONTROLLARE più a fondo le aziende che perdono?
(5) - un'altra delle piaghe della nostra società è l'evasione fiscale. Le multinazionali, potendo dichiarare gli utili in qualche paradiso fiscale, possono evadere più facilmente che non altri. Non sarebbe il caso di CONTROLLARE più a fondo le aziende che perdono?
(6) - le aziende che perdono "milioni" sono anche quelle che hanno il più alto tasso di licenziamento. E' giusto che, alla fine, paghino i dipendenti per le conclamate incapacità manageriali?
(7) - perché ci sono esportatori ed importatori che continuano ad affidarsi ad aziende che "perdono"? Non è anche questo un modo di affossare l'economia?

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 09/09/2009 12:39 | link | commenti (2)
categorie: *politica*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
01/09/2009

LOW COST? No, grazie!

Da "Il Corriere della Sera" del 23 luglio 2009:
MyAir, Volare e Alpi Eagles. Tris di flop per una cordata
Anche MyAir rimane a terra. Ieri l'Enac, l'ente di aviazione civile, ha revocato alla compagnia aerea low cost la licenza provvisoria a partire dalla mezzanotte di oggi. La misura è arrivata dopo i numerosi disagi procurati ai passeggeri ed è stata motivata dalla mancanza di cassa per gestire l'operativo e dalla mancanza della preannunciata ricapitalizzazione che avrebbe dovuto far arrivare 50 milioni di euro. La sospensione può significare per MyAir il fallimento. Con questa vicenda, salgono a tre le compagnie aeree a smettere di volare. Le prime due sono state Volare e Alpi Eagles.

Da "Il Corriere della Sera" del 1 settembre 2009
Sky Europe fallita, annullati tutti i voli
La compagnia aerea slovacca low-cost SkyEurope chiude i battenti. Lunedì sera erano stati bloccati

a Fiumicino 102 connazionali. Altri 130 fermi a Bratislava

Cosa ne deduco: che continuare a fare prezzi troppo bassi porta sempre e solo al fallimento! Nel settore dei trasporti marittimi (mi riferisco al mio specifico campo di attività: il CONSOLIDATO MARITTIMO) stiamo assistendo ad una analoga corsa al ribasso. Insomma, dopo le COMPAGNIE AEREE LOW COST ... a quando il fallimento degli NVOCC LOW COST?

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 01/09/2009 18:29 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*

la forza del sindacato

una grossa azienda (non fatemi fare nomi, per il momento!) riceve merce in containers dall'estero.
Qualche anno fa, un operaio si ferisce ad un braccio durante le operazioni di scarico di un container.
Intervengono i sindacati e decretano che ENTRARE dentro un container è pericoloso, per cui NESSUN OPERAIO di quell'azienda dovrà più entrare dentro un container per scaricarlo.
La soluzione?
L'incarico di SVUOTARE i containers viene dato ad una cooperativa esterna.
Ogni commento è superfluo, vero?
Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 01/09/2009 11:50 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *giustizia*, *giornalismo*, *trasporti*
07/08/2009

LA SCHEDA DI TRASPORTO (i chiarimenti)

Scheda di trasporto – Ulteriori delucidazioni – Circolare interministeriale del 6 agosto 2009.

I Ministeri dei Trasporti e dell'Interno sono intervenuti nuovamente sulla materia della Scheda di Trasporto, per fornire ulteriori precisazioni rispetto a quanto illustrato con la precedente circolare del 17 luglio u.s.

Originale della Scheda - Viene chiarito che la Scheda di trasporto può essere esibita al controllo su strada anche in copia semplice o fax, secondo quanto previsto dall'articolo 2719 del Codice Civile che riconosce validità di originale alle copie fotografiche, fax e riproduzione informatiche dei documenti. La circolare precisa inoltre che nel caso la Scheda sia redatta e spedita al vettore con modalità elettroniche, dovranno essere rispettate le disposizioni sui documenti digitali di cui al d.lgvo 286/2005 e al DPR 445/2000. Con tale precisazione deve intendersi che il documento informatico deve essere formato e trasmesso con sistemi che ne garantiscano l'integrità quali la sottoscrizione con firma digitale o l'invio tramite Posta Elettronica Certificata.

Trasporti a carico completo con più luoghi di scarico – Al fine di snellire la compilazione dei documenti, nel caso di trasporti a carico completo con più destinatari o più luoghi di scarico, le cose trasportate e i luoghi di carico e scarico possono essere indicati nella Scheda facendo un rinvio alla documentazione commerciale che accompagna il trasporto (es. bolle di consegna).

Riservatezza commerciale – Per motivi di riservatezza commerciale, l'indicazione dei soggetti diversi dal committente può avvenire in maniera codificata, purché a bordo del veicolo sia presente un documento integrativo sottoscritto contenente la decodifica.

Data certa – E' stato chiarito che il contratto scritto da poter esibire su strada in sostituzione della Scheda deve riportare la data di sottoscrizione ma non è necessario che si tratti già di "data certa", in quanto potrà essere l'agente accertatore a certificare la data stessa.

Sub vezione – Su questo punto l'orientamento ministeriale si è mantenuto restrittivo prevedendo che nel caso di vettori che si avvalgano di sub vettori non possa essere emessa un'unica Scheda con l'indicazione di vettore e sub vettore. Il primo vettore, assumendo la veste di committente nei confronti del sub vettore, deve emettere una nuova Scheda non potendo modificare o integrare la Scheda emessa dal suo committente.

Cooperative e consorzi – Nel caso il vettore sia una cooperativa o un consorzio che si avvalga per il trasporto di un'impresa socia, nel campo "Osservazioni varie" deve essere indicato il nominativo e il numero di iscrizione all'Albo dell'impresa socia che effettua materialmente il trasporto.

Conservazione della Scheda – E' stato ribadito che la Scheda esaurisce la sua funzione con il completamento del trasporto cui si riferisce e che in base alla vigente normativa non c'è obbligo della sua conservazione dopo il trasporto.

Trasporti internazionali – E' stato chiarito che i trasporti internazionali non sono soggetti all'obbligo della Scheda sia se compiuti da vettori italiani che da vettori stranieri.

Esenzione del collettame – I Ministeri si sono riservati di fornire ulteriori precisazioni in merito ai trasporti a collettame, esentati dalla compilazione della Scheda, in attesa di approfondimenti tecnico-giuridici in corso. Com'è noto, in base a quanto previsto dal decreto ministeriale 30.6.2009 sono definiti trasporti di collettame i trasporti di partite al di sotto di 50 quintali commissionate da diversi mittenti. In effetti il trasporto a collettame, pur essendo caratterizzato da varie fasi, resta comunque un servizio unico in cui la presenza di una pluralità di mittenti delle diverse partite è presente dall'origine a destino e deve pertanto essere considerato esente dalla Scheda, per definizione, dal ritiro presso i diversi mittenti fino alla consegna ai diversi destinatari finali. Resta fermo l'obbligo di poter dimostrare in ogni fase, sulla base della documentazione esistente, la ricorrenza dei requisiti previsti dal decreto 30 giugno 2009 per la definizione di collettame.

Documenti equipollenti – Anche sul tema dei documenti equipollenti i Ministeri si sono riservati ulteriori approfondimenti.
postato da: PaoloFederici alle ore 07/08/2009 16:46 | link | commenti (5)
categorie: *politica*, *trasporti*
05/08/2009

l'Italia è in Europa, sì o no?

è arrivato il momento che una decisione (una!) venga presa dal nostro governo: siamo un Paese facente parte dell'Europa, sì o no?
Che ce lo dicano, una buona volta!
Per ora continuano ad agire contro le direttive europee senza rendersi conto che, così facendo, ci stanno emarginando.
(1) in Europa c'è la legge che prevede il pagamento delle fatture entro un massimo di 30 giorni. Sarebbe una manna per le aziende italiane ... se anche l'Italia la "recepisse", invece niente (Perché?

Elementare Watson, perché il primo cattivo pagatore è proprio lo Stato Italiano. E perché le grosse aziende - ad esempio FIAT - non sentono il problema: loro incassano SUBITO quando vendono le loro auto e se i fornitori li possono pagare a babbo morto, hanno solo da guadagnarci! Quindi, mettendo insieme STATO e GROSSE AZIENDE ... è chiaro che il loro interesse cozza contro l'interesse di tutte le altre aziende, anche se le "ALTRE AZIENDE" sono l'assoluta maggioranza!)
(2) in Europa si può sdoganare in qualunque porto di entrata delle merci e se l'azienda NON risiede nello stesso Stato del Porto, basta nominare un rappresentante fiscale. Operazione semplicissima in Olanda o in Germania. Praticamente impossibile in Italia. Questa ed altre "complicazioni" doganali esistenti solo in Italia fanno sì che nel nostro Paese si effettuino 13 milioni di operazioni doganali contro i 60/80 milioni di Germania e Olanda. Eppure quanto a lunghezza delle coste e numero dei porti ... ne abbiamo certamente di più noi
(3) adesso si sono inventati la SCHEDA DI TRASPORTO: una illogicità tutta italiana che servirà solo a rendere ancora più difficile il trasporto camionistico in Italia.
(4) l'ultima chicca è di questi giorni: per combattere le contraffazioni legate al marchio (il cosiddetto "MADE IN") sta per essere varata una norma solo italiana.

Aggiornamento normativo - 28 luglio 2009 - "Made in Italy" - Disegno di Legge 1195-B

Il Senato della Repubblica ha definitivamente approvato il testo del Disegno di Legge n. 1195-B concernente le "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia".

Il testo non è ancora stato pubblicato, tuttavia è verosimile che ciò avverrà nell'agosto 2009 ed è quindi opportuno esaminare già oggi quanto in esso indicato.

Il legislatore, fra gli altri, ha modificato le norme del codice penale in materia di lotta alla contraffazione ed in tema di apposizione dell'indicazione "Made in" sui prodotti.

In particolare, dopo la modifica dell'articolo 4 comma 49 della L. 350/2003, è previsto che costituisca "fallace indicazione"

l'uso di marchi di aziende italiane su prodotti o merci non originari dell'Italia ai sensi della normativa europea sull'origine senza l'indicazione precisa, in caratteri evidenti, del loro Paese o del loro luogo di fabbricazione o di produzione, o altra indicazione sufficiente ad evitare qualsiasi errore sulla loro effettiva origine estera

Le sanzioni per l'apposizione sulle merci del solo marchio italiano, ovvero di indicazioni fuorvianti per il consumatore, di cui al reato ex articolo 517 c.p. vengono inasprite prevedendo la pena della reclusione fino a due anni ela multa di EUR 20.000,00.

Il Disegno di Legge inoltre stabilisce che:

Le false e le fallaci indicazioni di provenienza o di origine non possono comunque essere regolarizzate quando i prodotti o le merci siano stati già immessi in libera pratica

Nel caso dunque di sequestro di prodotti privi di marcatura conforme alle norme sopra citate si dovrà rispondere del reato di cui al 517 c.p. senza poter successivamente regolarizzare la merce e rientrarne in possesso.

Quale sarà il "risultato" oggettivo di una tale norma? Che le merci fuggiranno ulteriormente dai nostri porti per essere sdoganate altrove. Sia chiaro, la lotta alla contraffazione è giustissima, ma va fatta tutti insieme. Se in tutta Europa la lotta la fa solo l'Italia, significa che se gli importatori sdoganano in Olanda piuttosto che in Spagna o Germania possono farla in barba a tutti. Poi se la merce verrà venduta in Italia verrà sequestrata (ammesso che ci sia un controllo), mentre se viene venduta in Spagna o Germania o in qualsiasi Paese Europeo ... NO
Chiediamo allora di BLOCCARE temporaneamente questa norma solo italiana, in attesa che venga recepita da tutta la comunità Europea (allora sì che avrà senso la norma!) altrimenti una marea di importatori andranno a sdoganare nei paesi Europei, dove, oggi come oggi, gli sdoganamenti di merce anche destinata all'Italia sono gia facili da fare.
Sta di fatto che chi (come noi) opera nel settore dell'import/export, continua a perdere lavoro ... grazie alle intuizioni einsteniane dei nostro governanti.
Qui non si tratta di chiedere aiuti al Governo: si tratta solo di NON trovarsi sempre e solo ad avere i

bastoni tra le ruote.
Con quale altro problema "creato" nella sala dei bottoni dovremo confrontarci domani?
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 05/08/2009 22:54 | link | commenti
categorie: *politica*, *trasporti*
03/08/2009

lo spedizioniere? C'è chi lo vorrebbe far sparire!

leggo sul Messaggero Marittimo il testo della lettera che il presidente nazionale di Trasporto Unito, Franco Pensiero, e il segretario generale, Maurizio Longo, hanno inviato nei giorni scorsi al ministro Matteoli sui nodi irrisolti della questione autotrasporto.
Il passaggio "chiave" è questo: *"Abbiamo proposto alcune misure strutturali in ordine: alla garanzia del credito ovvero ai tempi massimi di pagamento delle fatture; al riconoscimento effettivo ed elementare dei costi di produzione dei servizi; ad un banale* ***divieto sulla intermediazione*** *pura; ad una politica più incisiva nei confronti del cabotaggio stradale."*
Quella frasetta buttata lì a casaccio "divieto sulla intermediazione" nasconde una volontà ben precisa. Quella di far sparire la categoria degli spedizionieri!
Il concetto è: "se la Pirelli - faccio un nome a caso - deve trasportare merce da Milano a Roma, dovrà rivolgersi ad una società di AUTOTRASPORTO e non ad uno SPEDIZIONIERE. Questo per evitare che lo SPEDIZIONIERE agisca da intermediario rivolgendosi lui alla società di AUTOTRASPORTO facendo sì che tra la somma pagata dalla Pirelli e quella incassata dall'autotrasportatore, venga estrapolata la commissione per lo spedizioniere"
E' un ragionamento che, preso a se stante, non fa una grinza.
Allo stesso modo dovrebbero sparire le agenzie di viaggio, la società di architettura, i commercialisti e - perché no? - gli avvocati.
Insomma tutti quelli che operano nell'intermediazione tra le parti.
Già quindi questa richiesta dell'autotrasporto è opinabile, ma quello che al Ministero si ostinano a non capire è che la Pirelli - sempre per rifare lo stesso esempio - non ha solo merce da portare a Roma, ma ha anche merce da portare in Cina o in Australia, per spostare la quale servono sì i camion ma solo per arrivare al porto (per le spedizioni via mare) o all'aeroporto (per quelle via aerea).
Ecco, secondo l'idea di fondo degli autotrasportatori, se c'è bisogno di camion il contratto va fatto con un autotrasportatore.
E allora? Chi si occupa poi della "spedizione" in Cina o in Australia? Dell'imbarco su una nave o del carico su un aereo? O magari del trasferimento della merce su un treno?
E' lo stesso discorso (che ho già fatto altre volte) della differenza - dovendo costruire una casa - tra affidarsi ad un architetto oppure ad un muratore.
Il muratore è senz'altro una pedina insostituibile nella catena "edilizia" (come l'autotrasportatore lo è nella catena del trasporto) ma immaginare la sparizione degli architetti perché così i muratori potranno dialogare direttamente con i committenti, non mi sembra la soluzione.
Insomma, così come i muratori dovrebbero vedere negli architetti degli alleati, dei procacciatori d'affari, dei soci con i quali sviluppare l'edilizia, allo stesso modo gli autotrasportatori dovrebbero capire che gli spedizionieri sono dallo loro parte e non "contro" di loro.
E se una Pirelli, avendo migliaia di trasporti da far gestire, NON potrà certo fare singoli contratti con centinaia di piccoli autotrasportatori, ma dovrà cercare GROSSE AZIENDE DI TRASPORTO da contrattualizzare domandiamoci: CHI potrà essere un migliore datore di lavoro per padroncini e piccole aziende di autotrasporto? Uno spedizioniere (che gestisce trasporti non sono terrestri, ma anche marittimi, aerei e ferroviari) oppure una grossa azienda di autotrasporto con centinaia di propri camion?
Alla fine, quando gli autotrasportatori (le migliaia di piccole aziende e/o di padroncini!) apriranno

finalmente gli occhi, si accorgeranno che i loro "amici" sono gli spedizionieri, mentre la vera concorrenza ce l'hanno all'interno della loro associazione, dove le grosse società di autotrasporto la fanno da padrone.
Paolo Federici
(vorrei anche aggiungere che pensare di ottenere il "riconoscimento effettivo ed elementare dei costi di produzione" sarebbe una grande cosa. Anche a me piacerebbe poterci arrivare, quando "vendo" i miei servizi. Ma al mondo le cose vanno diversamente: c'è la libera concorrenza ed i "prezzi" subiscono l'andamento del mercato, la legge della domanda e dell'offerta, la forza delle multinazionali e la globalizzazione. Pensare di poter "guadagnare" per legge è, semplicemente, anacronistico. Quello che bisogna fare è rimboccarsi le maniche senza aspettare sempre e solo gli aiuti dall'alto.)
postato da: PaoloFederici alle ore 03/08/2009 16:49 | link | commenti (1)
categorie: *trasporti*
24/07/2009

SCHEDA DI TRASPORTO (LA BUONA NOTIZIA)

ieri terminavo dicendo:
La "buona notizia" (come è solita dire la Gabanelli al termine dei suoi servizi) ve la do domani (se mi arriva l'autorizzazione!)
Beh, allora eccola:
La "buona notizia" (come è solita dire la Gabanelli al termine dei suoi servizi) è che **il Ministero dell'Interno ha diramato una nota (*riservata e "segreta"*) per istruire le forze di polizia a NON elevare multe ed a NON disporre fermi macchina per chi fosse trovato NON in regola con le disposizioni in merito alla SCHEDA DI TRASPORTO. Almeno ... per ora, in attesa di chiarimenti.**
Insomma di TRE Ministri che hanno controfirmato il decreto, almeno UNO (forse!) si è già reso conto che qualcosa non va.
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 24/07/2009 16:26 | link | commenti (3)
categorie: *politica*, *giornalismo*, *trasporti*
23/07/2009

SCHEDA DI TRASPORTO (seconda parte)

ebbene sì, ho vinto la scommessa!
Ricordate come ci eravamo lasciati ieri?
Domani, in associazione, è stata indetta una riunione straordinaria per vedere di capirci qualcosa. Scommettiamo che dopo la riunione avremo le idee ancora più confuse di come le abbiamo adesso? A domani!
Posso subito confermare che dopo tre ore di intensa discussione il risultato è stato unanime: non ci capiamo niente!
Eppure c'era il fior fiore del mondo delle spedizioni, dagli esperti di trasporti e logistica ai titolari di aziende con decenni di attività alle spalle, da avvocati specializzati nel settore delle spedizioni ai rappresentanti delle multinazionali della logistica, dai responsabili delle diverse sezioni presenti in associazione, legale, marittima, terrestre, doganale ...!
Insomma, eravamo davvero in tanti e non ricordo di aver visto così tanta affluenza ad una riunione indetta solamente per "chiarire" una disposizione di legge.
Una cosa è certa: chi ha scritto quel testo di legge non ha proprio idea di cosa sia un trasporto e questo la dice lunga sul mondo della politica che ci governa.

Alla fine abbiamo potuto solo decidere di stilare un elenco di domande da sottoporre al legislatore perché ci chiarisca i punti oscuri (e qui mi lancio in un altra scommessa: scommettiamo che nel giro di pochi giorni riusciremo a mettere insieme almeno 100 domande? Ovviamente ... una diversa dall'altra!).
Premesso che la SCHEDA DI TRASPORTO deve riportare 4 nominativi ben precisi (con tanto di indirizzo e partita IVA) che sono: COMMITTENTE, CARICATORE, VETTORE, PROPRIETARIO della merce, ecco i primi "dubbi" sorti tra i partecipanti:
(1) nel caso di trasporto di un container arrivato in importazione, chi è il CARICATORE (l'azienda "estera" che ha stivato la merce nel container, oppure l'azienda portuale che "carica" il container sopra il camion? Nel primo caso NON è possibile avere la partita IVA, nel secondo caso ... l'azienda portuale non può davvero essere "responsabile" per come la merce è stata caricata dentro al container!)
(2) sempre nel caso di IMPORTAZIONE, chi è il PROPRIETARIO della merce? Come ci insegnano gli "esperti" il trasferimento di proprietà avviene con il trasferimento documentale (nel caso di polizza di carico emessa all'ordine, il proprietario è colui che "possiede" l'originale! La proprietà spesso cambia "durante" il viaggio per mare ... insomma, non è così facile identificare il proprietario della merce!)
(3) sempre nel caso di IMPORTAZIONE, chi deve "predisporre" fisicamente la SCHEDA DI TRASPORTO?
(4) e se la deve predisporre lo SPEDIZIONIERE ... come fa per farla avere all'autista (visto che il camion va direttamente in porto a ritirare il container!)
(5) come va interpretata la parola "ORIGINALE" riferita alla SCHEDA DI TRASPORTO che deve trovarsi a bordo del camion? Un FAX non va bene? O forse ORIGINALE significa (pare!) "unica" nel senso che quella stessa SCHEDA DI TRASPORTO non può essere utilizzata per molteplici trasporti
(6) nella SCHEDA DI TRASPORTO manca l'indicazione del DESTINATARIO. Ammettiamo dunque che (sempre il solito container IMPORT arrivato al porto di Genova) il PROPRIETARIO della merce (IMPORTATORE) sia di Milano, ma la merce deve essere consegnata a Roma. La polizia ferma il camion sulla strada di LIVORNO ... e gli chiedono "cosa ci fa qui?" Pur avendo la SCHEDA DI TRASPORTO debitamente compilata in tutte le sue parti ... "manca" l'indicazione richiesta!
(7) non è chiaro se la SCHEDA DI TRASPORTO vada poi archiviata. Nel qual caso, chi deve preoccuparsene? Tutta la filiera (COMMITTENTE, CARICATORE, VETTORE, PROPRIETARIO della merce) oppure solo uno (VETTORE?) oppure solo due (VETTORE & COMMITTENTE).
(8) predisporre un programma gestionale per compilare, stampare, distribuire le SCHEDE DI TRASPORTO ha un "costo", così pure costa il personale addetto alla compilazione. La domanda è "CHI PAGA"? Ovviamente se uno SPEDIZIONIERE deve farsi carico di predisporre la SCHEDA DI TRASPORTO ... poi vorrà farsi pagare del suo cliente! E' comprensibile in tempo di crisi andare a chiedere AUMENTI tariffari alla clientela?
(9) perché in Italia (e solo in Italia) dobbiamo avere questo onere, quando in tutta Europa (ma l'Italia fa sempre parte dell'Europa, vero?) non esiste niente di analogo? Ci rendiamo conto che gli "stranieri" ci ridono dietro ... per questa assurda burocrazia che ha l'unico risultato di far lievitare i costi gestionali danneggiando in modo particolare l'esportazione (è chiaro che esportare un prodotto italiano costerà di più - anche per il solo costo della SCHEDA DI TRASPORTO - se comparato ad analogo prodotto europeo "non" italiano)
(10) se anche dobbiamo compilare la SCHEDA DI TRASPORTO in import, considerando che tutti i documenti sono normalmente in inglese ... in che lingua va redatta la SCHEDA DI TRASPORTO? In italiano! E dunque chi deve farsi carico delle necessarie TRADUZIONI?
(11) se uno spedizioniere (ALFA) affida il trasporto ad una altro spedizioniere (BETA) ... gli farà avere la SCHEDA DI TRASPORTO dove ALFA è il committente e BETA è il vettore. Ma se BETA sub-appalta il trasporto ad altro vettore GAMMA, ci sarà una seconda SCHEDA DI

TRASPORTO dove BETA è il committente e GAMMA il vettore, che magari affida il trasporto a DELTA. A questo punto, sul camion, l'autista dovrà avere tutte tre le differenti SCHEDE DI TRASPORTO?
(12) un container GROUPAGE (quello che trasporta molteplici spedizioni ...!) è da considerarsi esente in quanto nella legge si parla di esenzione per il COLLETTAME? Pare proprio di no! L'esenzione è per i molteplici ritiri di piccole partite, ma quando queste molteplici partite vengono caricare in un UNICO camion (e/o UNICO container) allora l'esenzione non vale più e quindi bisogna compilare ... una SCHEDA DI TRASPORTO per ogni singola partita!
(13) se il camion viene fermato quando ha caricato la prima delle molteplici partite ... come fa a dimostrare che "sta andando" a caricarne altre così da rientrare nell'esenzione prevista per il collettame? Il "collettame" risulta quando a bordo del camion ci sono almeno due spedizioni ... vero?
Beh, sono arrivato a 13 ... adesso andate avanti voi.
Certo, l'ideale sarebbe che qualcuno lassù nella sala dei bottoni si rendesse conto della enorme castroneria che è stata messa in piedi e facesse marcia indietro.
Ma questo, lo so, è chiedere troppo!
La "buona notizia" (come è solita dire la Gabanelli al termine dei suoi servizi) ve la do domani (se mi arriva l'autorizzazione!)
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 23/07/2009 19:40 | link | commenti (9)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*
22/07/2009

SCHEDA DI TRASPORTO

uno spettro si aggira per l'Italia: la SCHEDA DI TRASPORTO!
Come direbbe don Abbondio: CARNEADE, CHI ERA COSTUI?
Insomma, dallo scorso lunedì 5 luglio c'è una nuova legge in vigore, in Italia, che riguarda la SCHEDA DI TRASPORTO, ma il bello è che non ne sa niente (quasi!) nessuno!
Il primo problema è il completo scollamento tra chi promulga le leggi e chi deve "obbedirle". Chi "fa" le leggi non ha idea di come si operi nella realtà e così chi deve "subire" le imposizioni dall'alto si trova a non sapere proprio come fare per eseguire gli ordini.
Così lo Stato può "multare" (le multe vanno da 800 a 1.800 euro per ogni SCHEDA DI TRASPORTO sbagliata o incompleta!) e risanare le sue finanze.
E, come se non bastasse, se una SCHEDA non è ritenuta valida, il camion può anche subire un fermo di 15 giorni.
In un momento di crisi, ci si aspetterebbe un "aiuto" dal mondo della politica, invece l'unico ufficio che funzioni è il classico: U.C.A.S (Ufficio Complicazioni Affari Semplici).
Dicevano i latini: IMPOSSIBILIA NEMO TENETUR. Almeno, non obbligateci a fare cose impossibili ...!
Dovremmo proporre uno scambio: noi occupiamo le poltrone della politica e mandiamo i politici a lavorare (nel senso di provare loro a gestire le nostre aziende, dovendo sottostare a tutti quei balzelli, cavilli, peduncoli legali che si inventano ogni giorno).
La legge adesso c'è, ma è piena di incertezze interpretative.
Si stanno facendo incontri, meetings, interrogazioni ... (quindi enormi perdite di tempo) solo per capire cosa mai avranno voluto dire i signori della politica.
Il problema basilare è semplicissimo: i nostri ministeri (a questa legge ci hanno lavorato in tre, il Ministero dei Trasporti, quello dell'Interno e quello delle Finanze) non hanno ancora capito che il TRASPORTO non è solo quello che si fa con i camion.
Il TRASPORTO avviene in quattro modalità: su STRADA (ecco i camion), su ROTAIA (ed ecco dunque la ferrovia), per vie d'ACQUA (per tutto quello che si muove con le navi) e per via d'ARIA

(ed ecco gli aeroplani).
E - altra differenziazione - il trasporto NON è solo quello che riguarda merci che si muovono "interno" Italia, ma anche quello che riguarda il settore dell'ESPORTAZIONE e quello dell'IMPORTAZIONE.
Poi c'è un'alteriore differenziazione: ci sono i carichi "completi" ed i carichi a collettame. Un container che si muove da Milano a Genova è un carico "completo"? E se si tratta di un container "groupage", cioè caricato con molteplici partite di merce di diversi clienti, come di fa ad identificare il PROPRIETARIO della merce (che, ovviamente, non è uno solo ... pur trattandosi di un solo container).
E poi chi è il caricatore?
La legge dice: "l'impresa che cura la sistemazione del carico".
Dunque vediamo: se io mando un camioncino a ritirare una piccola partita di merce, la ditta produttrice "appoggia" i cartoni sul bordo del camion e poi è l'autista che se li sistema "dentro" al camion. Quindi ... qual è l'impresa che cura la sistemazione del carico?
E se la merce è destinata all'esportazione, venduta a condizioni "franco fabbrica", chi è il PROPRIETARIO della merce durante il trasporto dall'indirizzo della ditta produttrice al mio magazzino di consolidamento?
Mi sembra di poter dire che l'unica capacità che hanno i nostri politici, quando si tratta di trasporto SU RUOTE, è quello di saperci infilare i classici bastoni!
Domani, in associazione, è stata indetta una riunione straordinaria per vedere di capirci qualcosa.
Scommettiamo che dopo la riunione avremo le idee ancora più confuse di come le abbiamo adesso?
A domani!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 22/07/2009 15:32 | link | commenti (4)
categorie: *politica*, *trasporti*
14/07/2009

ASSURDITA' & RASSEGNAZIONE

leggo un interessante articolo
(click)
che spiega, in breve, come una sentenza (assurda!?) sentenzi che se un autista si fa male durante le operazioni di scarico nel deposito di un’altra azienda, anche se non vi partecipa attivamente, è il suo datore di lavoro che deve risarcirlo.
La motivazione?
«Per ribadire il principio della responsabilità del datore di lavoro circa la sicurezza dei propri dipendenti anche di fronte a rischi imprevedibili e l’obbligo di informarli e di provvedere a tutte le precauzioni del caso, la Cassazione ricorda anche il rapimento di un dipendente di una società italiana in Etiopia. Come a dire che d’ora in poi anche per lavorare nel mare di Posillipo, bisognerà informarsi dei rischi di rapimento da parte di pirati, spiegarli ai propri autisti e dotarli del necessario per evitarli. Oppure non effettuare trasporti con le «autostrade del mare».
Devo spiegarmi?
Se mando un mio camion a caricare alla ditta "ABCD", e l'autista si fa male perché il mulettista della ABCD lo mette sotto ... la colpa è MIA!?
Dovevo segnalare al mio autista il rischio che si corre andando a caricare alla ABCD?
Chiedendo che mi sottoscrivesse una dichiarazione dove dichiarava di essere a conoscenza del fatto che i mulettisti della ABCD fossero, talvolta, disattenti ...!
Anche se i mulettisti della ABCD non hanno mai messo sotto nessuno e quindi il "rischio" non era prevedibile?
Mah!

Paolo
(ormai rassegnato ... perché lottare contro le assurdità è impossibile!)
postato da: PaoloFederici alle ore 14/07/2009 13:47 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *giustizia*, *trasporti*
13/07/2009

MANICHEISMO

ormai è chiaro: da una parte ci sono i BUONI e dall'altra i CATTIVI!
E chi siano i BUONI, lo sappiamo: le piccole e medie imprese che NONOSTANTE tutto continuano ad essere il motore trainante dell'economia italiana.
I GRANDI licenziano ... ed i piccoli ASSUMONO (o, comunque, non licenziano).
I GRANDI attingono a piene mani alla casa integrazione ... ed ai piccoli restano solo le briciole.
I GRANDI ottengono il congelamento dei debiti ... ed i piccoli ottengono il congelamento dei fidi.
I GRANDI si siedono al tavolo del negoziato con il Governo (convocato per la prossima settimana, insieme alla banche), ed i piccoli non vengono nemmeno invitati.
Eppure lo diceva anche Renato Zero: "il triangolo, no!"
Insomma sarebbe meglio ... **fare quadrato!**
Senza voler scomodare Robin Hood (che toglieva ai ricchi per dare ai poveri) mi sembra che oggi stiamo vivendo l'esatto contrario: si toglie ai poveri (le piccole e medie imprese) per dare ai ricchi (le grandi multinazionali e le banche).
Come si può pensare di andare avanti, con una tale situazione contingente?
E' come pensare di vincere il campionato tenendo in panchina i campioni e facendo giocare gli "scoppiati".
Ed è proprio quella la cosa illogica, visto che i campioni (le industriose PMI - piccole e medie imprese), in Italia, ce l'abbiamo: almeno diamo loro diritto di parola.
Se proprio non vogliamo creare il **MINISTERO DELLE PICCOLE & MEDIE IMPRESE** (che non sarebbe davvero male!) permettiamo che si siedano al tavolo negoziale del Governo.
E, soprattutto, stiamoli a sentire.
Altrimenti ... come titolava un famoso film degli anni ottanta "non ci resta che piangere".
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/07/2009 11:43 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *trasporti*, *economia*
03/07/2009

cassa integrazione? Ahi ahi ahi!

lo Stato ha deciso di aiutare le aziende in crisi, concedendo anche a tante piccole e medie aziende la possibilità di utilizzare la cassa integrazione.
Se la vostra azienda sta passando un brutto momento, per colpa della crisi globale che ha colpito un po' tutti, potete fare ricorso alla cassa integrazione.
Così, non appena la banca con la quale lavorate, sa di questa benevola "concessione" ... vi toglierà immediatamente i fidi in essere.
Se siete un'azienda che sta utilizzando la cassa integrazione, guardatevi dal farlo sapere alla vostra banca!
Ecco un caso "tipico":
Il direttore della banca chiama:
"come và lì da voi?"
"mah, cerchiamo di superare la crisi. Per ridurre i costi abbiamo messo in cassa integrazione qualche dipendente, in attesa della ripresa"

"ah, bene ... auguri"
Tempo 24 ore vi arriva la raccomandata di questo tenore:
“Spett.le ***
con la presente Vi comunichiamo che il nostro Istituto ha deliberato in data odierna a Vostro favore le seguenti linee di credito:
REVOCA Fido di Cassa di *** euro
REVOCA Fido di Portafoglio RIBA di *** euro"
Così non vi resta altro da fare che prendere i libri e portarli in Tribunale.
Ed iniziare le vacanze anticipatamente, sapendo che saranno vacanze ... a tempo indeterminato.
Ma, secondo voi, di questo comportamento "bancario" ... Tremonti ne sa qualcosa?
E se lo sa, sarà d'accordo?
In fondo, se l'azienda chiude ... per lo Stato è meglio: così non deve più pagare la cassa integrazione.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 03/07/2009 10:44 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *giustizia*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
01/07/2009

ci scusiamo per il disguido

ho deciso di fare un viaggio in treno.
Dovevo presenziare ad una riunione a Genova, quindi ho pensato di andare da Milano a Genova in treno (la mattina) per rientrare in giornata (al pomeriggio).
I biglietti? Si fanno su internet! Mah, magari ... ho provato, riprovato, ma continuavano a venire fuori alternativamente due messaggi: "Impossibile calcolare il prezzo per il viaggio selezionato" oppure "Il numero di passeggeri indicato non è valido per la tariffa". Boh, ci ho rinunciato.
Sono andato (ieri) a fare il biglietti in stazione, alla macchinetta automatica. Ho chiesto e pagato per un'andata e ritorno per oggi primo luglio (in prima classe). Sono usciti due biglietti validi un mese.
Vabbè, fin qui niente di particolarmente strano.
In stazione, nell'attesa del treno (Milano-Genova) continuavano ad annunciare ritardi e cancellazioni, aggiungendo però "ci scusiamo per il disguido". Nel giro di 20 minuti questa frasetta "ci scusiamo per il disguido" l'avranno ripetuta decine di volte.
All'andata, sul mio stesso treno (un normalissimo treno né rapido né eurostar) ho trovato anche chi aveva prenotato l'Eurostar: doveva partire mezz'ora prima, ma continuava ad accumulare ritardo finché non è stato cancellato.
Dunque in tanti hanno pagato praticamente il doppio per usufruire dello stesso servizio per il quale io avevo pagato la metà (Trenitalia ringrazia!).
Il problema è nato al ritorno.
A parte il fatto che anche al ritorno chi aveva prenotato l'Eurostar ha poi preso il mio stesso treno (l'Eurostar però NON era stato cancellato. Aveva solo un'ora e dieci di ritardo), ho commesso un gravissimo errore: non ho obliterato il biglietto.
E' vero, provando ad obliterarlo (ma chi avrà mai inventato questa parola astrusa?) sono incappato in tre o quattro macchinette rotte. E' vero, il ferroviere al quale mi sono rivolto mi ha detto che non era lui il controllore sul mio treno. Però, proprio per evitare disguidi, ho scritto sul retro del biglietto data ed ora apponendovi la mia firma, annullando comunque il biglietto.
Così quando è arrivato il controllore ... mi ha appioppato una bella multa da 50 euro.
A voler essere pignoli, bisognerebbe però dire che tutti coloro che avevano i biglietti elettronici (un pezzo di carta stampata in proprio) dell'Eurostar, sono stati benignamente graziati dal pagare alcuna multa (anche se loro non solo non avevano obliterato il biglietto ... ma il biglietto non ce l'avevano proprio!).
E, mentre il controllore si è allontanato per andare a prendere il necessario per compilare il verbale

(mi sono ben guardato dal pagare i 50 euro!) un ragazzino sporco e malvestito è passato chiedendo l'elemosina.
Neanche a lui, certamente, è stato chiesto il biglietto!
Insomma, visto che le macchinette obliteratrici, spesso e volentieri, non funzionano ... dovrebbe essere Trenitalia a "scusarsi per il disguido".
E invece no: è un ottimo metodo per incrementare il fatturato e risollevare le sorti aziendali.
Complimenti vivissimi!
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 01/07/2009 19:23 | link | commenti (2)
categorie: *viaggi*, *riflessioni*, *giornalismo*, *denuncia*, *trasporti*
23/06/2009

Nando Albini, presidente Confetra, ospite al Propeller Club di Milano.

l'argomento della serata era: ”In questo momento di grave crisi finanziaria ed economica, quali possono essere le prospettive a breve e medio termine nel settore della Logistica Nazionale ed Internazionale?”
Intanto, per chi non lo sapesse, ecco cosa è CONFETRA: "La Confetra, costituita il 13 aprile 1946, rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari."
Insomma, CONFETRA è la confederazione di tutte le associazioni del mondo del trasporto, quindi l'interlocutore più altolocato per dialogare con il mondo della politica.
Albini, a soli due mesi dalla sua nomina a presidente Confetra, dimostra di avere le idee chiare.
"Dobbiamo rimboccarci le maniche" - è stata la sua conclusione.
Piangersi addosso non serve a niente. Aspettarsi aiuti dalla politica ... men che meno.
Albini ha provato ad elencare le cose che il mondo della politica dovrebbe fare:
- riforma dei trasporti
- riforma della giustizia
- riforma del federalismo
- riforma della pubblica amministrazione
e via, con un elenco infinito.
I fatti sono fatti: le esportazioni si sono ridotte e così pure le importazioni, quindi per chi opera nel mondo dei trasporti c'è meno lavoro. Meno lavoro, vuol dire meno guadagno. Meno guadagno vuol dire meno posti di lavoro. Meno posti di lavoro vuol dire meno consumi. Meno consumi significa riduzione del PIL.
E allora?
Prendiamo atto che la situazione non è tutto rosa e fiori come qualcuno ci racconta e diamoci da fare, ma fin da subito, partendo, magari da tre "proposte" costruttive arrivate dagli astanti.
Castigliego ha fatto rilevare come il numero di operazioni doganali sia intorno ai 13 milioni in Italia, mentre se ne fanno 80 milioni in Germania e 60 milioni nella piccola Olanda. Perché? Perché la "dogana" in Italia è farraginosa, obsoleta, in ritardo rispetto agli altri paesi dell'Europa e quindi quel lavoro (leggi "sdoganamenti") che potremmo fare noi in Italia, lo fanno invece in altri valichi

di entrata Europei. Dove, ad esempio, la dogana è operativa 24 ore al giorno contro le sempre meno "ore" effettive lavorate qui da noi. Quindi chiediamo, una buona volta, al Governo di adeguare la nostra dogana agli standard europei.
Federici, invece, ha ribattuto quello che ormai è il suo chiodo fisso: la questione pagamenti a 30 giorni. La legge europea c'è. Spagna e Francia si sono adeguate (ed Albini ha confermato che le sue filiali francesi hanno così risolto il problema della liquidità, visto che i pagamenti adesso arrivano senza più alcun ritardo!) e quindi non si capisce perché l'Italia continui a NON adeguarsi. Il suo ritornello ormai è noto: "noi NON vogliamo fondi dallo Stato, NON vogliamo credito dalle banche, NON vogliamo finanziamenti ... chiediamo solo che qualcuno ci dia la GARANZIA che, dopo aver fatto il nostro lavoro, e nel giro di 30 giorni, saremo pagati."
Balzaretti, poi, ho stigmatizzato l'operato delle banche che, richieste di aiutare la piccola e media impresa, ne hanno invece inventata una nuova. Si chiama CDC ed è il Corrispettivo Disponibilità Creditizia. Fatti due conti ... oggi le aziende pagano DI PIU' alle banche che non quando c'era la CMS (Commissione Massimo Scoperto, cancellata d'autorità dal Governo). Insomma, una cosa sono le parole e le promesse e gli annunci. Un altro sono i fatti: NON solo lo Stato non ci aiuta, NON solo lo Stato ci tartassa con tasse assurde ed inique, ma adesso ci pensano anche le banche ad aiutarci ... sì, ma "ad affondare" prima!
Adesso Albini ha sufficiente carne al fuoco per il suo prossimo incontro con chi, dal suo scranno romano, guida questa nostra povera Italia.
A lui non possiamo che fare i migliori auguri di riuscire laddove, finora, altri hanno sempre fallito.
E se ci sarà bisogno di "rimboccarsi le maniche", non ci tireremo certo indietro.
postato da: PaoloFederici alle ore 23/06/2009 16:50 | link | commenti
categorie: *politica*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
19/06/2009

CDC: Come Dio Comanda

aiuti alle piccole e medie imprese
si continua a leggere sui giornali DUE cose basilari:
(1) che se l'economia italiana "tiene" è solo grazie al lavoro delle piccole e medie imprese
(2) che lo Stato si sta dando da fare per "aiutare" proprio le piccole e medie imprese
E' vero, lo Stato ha emanato una legge che, eliminando la Commissione Massimo Scoperto, "aiuta" le aziende a non dover subire lo strozzinaggio delle banche.
E allora le banche ne hanno inventata una nuova: adesso addebitano una nuova "tassa", che chiamasi **CDC: Corrispettivo Disponibilità Creditizia** - *Rappresenta la remunerazione accordata dalla Banca per la messa a disposizione dei fondi indipendentemente dall'effettivo prelevamento della somma. La percentuale del Corrispettivo Disponibilità Creditizia è calcolata secondo criteri di proporzionalità, espressi con valori percentuali decrescenti rispetto all'importo degli affidamenti concessi ed alla loro durata. I valori del Corrispettivo Disponibilità Creditizia sono espressi su base annua e troveranno applicazione pro quota ad ogni liquidazione trimestrale delle competenze*
Fatti due conti ... oggi le aziende pagano DI PIU' alle banche che non quando c'era la CMS (Commissione Massimo Scoperto)
Insomma, una cosa sono le parole e le promesse e gli annunci.
Un altro sono i fatti: NON solo lo Stato non ci aiuta, NON solo lo Stato ci tartassa con tasse assurde ed inique, ma adesso ci pensano anche le banche ad aiutarci ... sì, ma "ad affondare" prima!
Paolo
(beh, in fondo le banche applicano alla lettera l'antico adagio: "fatta la legge trovato l'inganno")
postato da: PaoloFederici alle ore 19/06/2009 10:36 | link | commenti (2)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
12/06/2009

peso el tacòn del buso

leggo su IL SOLE 24 ORE di oggi (12 giugno 2009): **ALLARME SPEDIZIONIERI - CASSA INTEGRAZIONE NEL 10 PER CENTO DELLE SOCIETA'**
Quell'articolo mi porta a fare DUE semplici considerazioni:
(1) se il 10 per cento delle società ha chiesto la cassa integrazione, significa che almeno una analoga percentuale (se non superiore) è invece definitivamente passata dalla vita alla morte (leggi fallimento!). E credo di essere stato ottimista. Senza contare tutta quella marea di persone che perdono il lavoro SENZA avere il paracadute della cassa integrazione (contratti a progetto NON rinnovati, CO.CO.CO., collaborazioni "saltuarie" portate avanti per anni ma adesso non più!).
(2) che i traffici siano in calo è un dato di fatto. Quindi se l'intera "torta" dei trasporti mondiali è calata del 35 per cento (circa) è OVVIO che ogni azienda che si occupa di trasporti abbia registrato un calo di una percentuale analoga. E quindi come reagiscono le aziende a questa situazione? RIDUCENDO I PREZZI! Matematicamente parlando la cosa è assurda. Insomma se la RIDUZIONE del 35 per cento dei volumi ... comporta una RIDUZIONE del fatturato, degli utili e quindi anche del personale (ed ecco dunque i problemi legati a cassa integrazione e fallimenti) ... la RIDUZIONE dei prezzi non fa che aggravare la situazione. Ma gli italiani, si sa, sono tutti furbi. Ognuno pensa: "se io riduco i prezzi prendo più lavoro e quindi posso recuperare quel 35 per cento di volumi che ho perso per colpa della crisi!". Però quel "qualcosa in più" che può ottenere un operatore del trasporto RIDUCENDO il prezzo ... è un "qualcosa in meno" per un altro suo concorrente, il quale, per evitare di perdere il lavoro, dovrà, a sua volta, ridurre i prezzi. Alla fine avremo che ognuno resterà con i volumi che aveva in passato (ridotti, per colpa della crisi, del 35 per cento) però con l'aggravio delle riduzione dei prezzi di vendita, che, evidentemente, renderà la crisi ancora più grave. Peso el tacòn del buso (Peggio il rattoppo del buco, si dice in Veneto.)
Finché non la smetteremo "egoisticamente" di andare sempre e solo alla caccia del prezzo più basso, la situazione non cambierà.
Se vogliamo che l'economia si riprenda c'è un solo mezzo per farlo: AUMENTARE PREZZI E SALARI. Ci sarà più denaro in circolo e la crisi sarà presto dimenticata. Altrimenti il "buco nero" sarà sempre più profondo, fino a che ci risucchierà tutti
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 12/06/2009 12:26 | link | commenti
categorie: *politica*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
11/06/2009

Prevenire è meglio che curare!

questo è uno slogan che conosciamo tutti. Però sono sempre meno quelli che ne fanno tesoro.
Una intera pagina (11) del "Corriere" di oggi (11 giugno 2009) esamina la questione TFR e PREVIDENZA INTEGRATIVA.
Sull'argomento avevo scritto, guardacaso, a giugno 2007 e poi a giugno 2008!
Dunque, siamo a giugno (2009) e rieccomi a discuterne.
Fior di esperti e luminari ci avevano illustrato gli enormi benefici del passaggio alla gestione privata, mentre nel mio piccolo scrivevo:

(giugno 2007)
se un dipendente può, giustamente, scegliere cosa fare dei suoi soldi (il TFR, appunto) quali situazioni può trovarsi a vivere?
L'azienda per la quale lavora lo soddisfa, lui crede in quello che fa, gli piace il ruolo che ricopre. Ne conosce, dall'interno, pregi e difetti.
Sa che è un'azienda sana, in regola con i pagamenti, rispettosa dei fornitori e disponibile con i

clienti.
Magari è stato assunto da diversi anni ed ha sempre ricevuto il suo stipendio alla scadenza del mese.
Se ha dovuto fare dello straordinario, gli è stato regolarmente pagato.
Ha avuto inaspettati premi di produzione, almeno negli anni nei quali la situazione economica aziendale lo ha permesso.
Insomma, la qualità della vita all'interno dell'azienda è certamente buona.
Ecco dunque la domanda: per quale motivo dovrebbe scegliere di affidare il suo TFR ad una sconosciuta multinazionale assicurativa, della quale conosce solo ciò che racconta la pubblicità, oppure ad un caotico INPS?
Mi vengono in mente solo risposte "negative": l'azienda per la quale lavora NON lo soddisfa, lui NON crede in quello che fa, NON gli piace il ruolo che ricopre.
Ne conosce, dall'interno, pregi e difetti e sa che i difetti sono tanti.
Sa che NON è un'azienda sana, NON è in regola con i pagamenti, NON è rispettosa dei fornitori e NON è disponibile con i clienti.
Magari è stato assunto da diversi anni e NON ha sempre ricevuto il suo stipendio alla scadenza del mese.
Se ha dovuto fare dello straordinario, NON gli è stato regolarmente pagato.
NON ha mai avuto premi di produzione, nemmeno negli anni nei quali la situazione economica aziendale lo ha permesso.
Insomma, la qualità della vita all'interno dell'azienda è certamente grama.
Allora sì che viene voglia di affidarsi a qualcun altro che, per quanto sconosciuto o caotico, sarà preferibile alla situazione di scontento che viene vissuta in azienda.
Per concludere: per sapere se un'azienda è sana, adesso c'è un metro di misura in più.
Anzichè balaccarvi con bilanci e situazioni bancarie, andate a guardare dove è finito il TFR dei dipendenti.

(giugno 2008)
avevo scritto, sull'argomento, giusto un anno fa.
Adesso è il caso di tornare in argomento per una questione che intendo portare alla vostra attenzione.
E' chiaro che una piccola azienda (come la mia!) ha tutto l'interesse a trattenere "internamente" le somme destinate al TFR: sono comunque "soldi" che contribuiscono a far girare l'economia aziendale senza che questa debba rivolgersi al mercato esterno (bancario e/o finanziario).
Insomma, se il dipendente lascia il TFR in azienda, questo è anche un aiuto per l'azienda (che, comunque, al dipendente non costa niente!).
La multinazionale assicurativa oppure lo stesso INPS possono essere vissuti (dall'azienda!) come concorrenti che tentano di accaparrarsi quelle somme (ufficialmente lo fanno nell'interesse dei dipendenti; ma detto "papale papale" il vero interesse è solo il loro!).
Diciamolo fuori dai denti: il TFR fa gola alle multinazionali assicurative, come fa gola all'INPS, come fa gola all'azienda.
Il "dipendente" potendo scegliere tra due "sconosciuti" (la multinazionale e l'INPS) e chi gli paga lo stipendio tutti i mesi dovrebbe, a mio parere, avere un occhio di riguardo per quest'ultimo, o no?
Ma questo lo avevo già spiegato un anno fa.
Siamo in un libero mercato (che significa libera concorrenza) e qui siamo d'accordo, ma se la "concorrenza" me la trovo in casa, è chiaro che allora non ci sto!
Se io "mantengo" una struttura associativa (ed un fondo denominato FASC) perché tuteli anche i miei interessi aziendali (pagando!) e quella stessa associazione, con i miei soldi, mette in piedi una struttura alternativa alle multinazionali assicurative ed all'INPS (PREVILOG), per offrire ai miei dipendenti un "fondo" alternativo, mi trovo ad aver finanziato chi mi fa concorrenza dall'interno!
Se poi il FASC addirittura usa i miei soldi per fare la pubblicità a PREVILOG siamo al conflitto di

interessi rovesciato: l'associazione pagata con i miei soldi ... invece che prodigarsi per farmi avere dei benefici, si attiva per danneggiarmi!
Se infine andiamo a sfrugugliare sui numeri e scopriamo che:
- le aziende riconoscono (per legge!) un interesse pari al 75 pct dell'Istat maggiorato di 1,5 punti (che significa, per il 2007, il 3,48 per cento)
- PREVILOG (che è il fondo costituito dal FASC, quindi si riallaccia al conflitto di interessi spiegato sopra) paga, per il 2007, il 2,9 per cento
allora la domanda è d'obbligo: cui prodest?
NON all'azienda, che si vede sfilare dalle proprie casse le somme del TFR trasferite altrove.
NON al dipendente, che anzichè avere il 3,48 pct ... ottiene (grazie al buon risultato di un anno positivo ... come ci raccontano i signori di PREVILOG nella FASCNEWS) solo il 2,9 pct.
NON allo Stato che su un risultato inferiore ... incassa meno tasse.
Dunque? Quale è la soluzione? Chiudiamo sia FASC che PREVILOG così prendiamo due piccioni con una fava: risparmiamo fior di quattrini (che, oggi come oggi, paghiamo quali quote associative per mantenere una struttura elefantiaca ma inutile) e ci liberiamo di un concorrente quanto alla gestione del TFR!
Altrimenti, lasciando le cose come stanno, continueremo ad essere "cornuti" e "mazziati" (e non solo noi "aziende", ma anche i nostri dipendenti!)

(giugno 2009)
un altro anno è passato ed ecco la paginona del Corriere:
l'anno nero dei fondi pensione - gli azionari perdono quasi il 25 per cento del rendimento e la vecchia liquidazione si prende la rivincita!
Che dire? Una magra soddisfazione, è vero, ma poter dire "ve l'avevo detto io" è qualcosa che non ha prezzo, per tutto il resto continuate a fidarvi degli esperti.
E pensare che basterebbe usare quello strumento che tutti abbiamo e che si chiama "cervello".
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 11/06/2009 16:44 | link | commenti (2)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *idee*, *trasporti*, *economia*
02/06/2009

ASPIRANTI SUICIDI

un paio di anni fa ho pubblicato un articolo. Sostenevo che la maggior parte delle aziende (almeno quelle del settore "trasporti & logistica") facessero a gara a chi perdesse di più.
Il titolo era: "Lavorare per perdere"
Lo potete rileggere con un
click
Sono passati solo pochi mesi e vediamo cosa è successo:
(1) una delle aziende che avevo "nominato" ha pensato bene di farmi causa, sentendosi diffamata. Beh, in effetti prima ha minacciato di fare causa se non le venivano pagati 400.000 euro! Giusto al somma che le serviva per ripianare i suoi conti. Poi la causa l'ha fatta ma "solo" per 50.000 euro. Per ritirarsi quando era evidente che ormai i nodi erano arrivati al pettine. Continuare a perdere voleva (e vuole!) dire chiudere. Quindi ciò che io sostenevo era dovuto ad una semplicissima analisi di una situazione assurdamente drammatica.
(2) per ripianare i conti sembra che il metodo migliore sia ancora quello di ridurre i prezzi! Per quel poco di matematica che posso aver studiato al liceo (scientifico), se oggi perdo 100 ... e riduco i prezzi, domani perderò 200. Elementare, Watson. Ah, è vero: si possono ridurre anche i costi. Come? Licenziando! Ed ecco migliaia di persone lasciate a casa perché i "cervelloni" che guidano certe aziende non sono capaci di trovare altre soluzioni che non causare enormi danni ai lavoratori incolpevoli, scaricando sugli anelli deboli della catena le loro evidenti incapacità gestionali.

(3) ma il bello è che di fronte ad una economia che va a rotoli, si continua esattamente con lo stesso metodo: riduzione dei prezzi di vendita e contestuale riduzione dei posti di lavoro. Beh, intando gli stipendi dei manager così "capaci" aumentano a dismisura. Ricordate il genio che basava il suo metodo sulle analogie con la "vittoria" di Napoleone a Waterloo? E' uno dei beneficiari degli "aumenti" salariali.
(4) io ci riprovo. Però stavolta NON faccio nomi, perché comunque voglio evitarmi un'altra causa per diffamazione (anche dire il "vero", secondo la legge, può essere considerato "diffamazione"), C'è una grossa azienda (sempre nel "mio" settore: trasporti & logistica) che ha chiuso il 2008 con una perdita secca di quasi 2 milioni di euro. E adesso cosa fa? Come un elefante in una cristalleria, sta proponendo a destra e manca prezzi del 30 per cento inferiori a quelli "normali". Si domanda: se praticando i prezzi in vigore precedentemente è stata capaci di perdere 2 milioni di euro, riducendo del 30 per cento i prezzi ... quanto perderà nel 2009? Basta prendere un semplice dato, il fatturato 2008 (365 milioni di euro). Ridurlo del 30 per cento (cioè esattamente del taglio dei prezzi; quindi scenderà a 250 milioni di euro). Aggiungere quel 10/15 o anche 20 per cento in più (che sarà il risultato positivo di una politica così mirata al taglio dei prezzi. Saliremo dunque a 300 milioni di euro). Mancano ancora 65 milioni di euro per ... ottenere lo stesso risultato di "perdita" (che, se vi siete persi, era di 2 milioni di euro). Basta tagliare (leggi "licenziare") il personale. Peccato che la somma "totale" pagata per il personale sia di 50 milioni di euro, quindi anche licenziando tutti (senza domandarsi: "sì, ma poi chi lo fa il lavoro!?") mescolando tutti i numeri riportati la perdita passerà comunque da 2 ad almeno 15 milioni di euro. Va bene, i miei conti sono troppo semplicistici. Sta di fatto che sono pronto a scommettere che il risultato resterà negativo, ma da 2 (meno 2!), salirà almeno al doppio! La domanda è: quanto ci mette un'azienda del genere a chiudere l'attrività? E intanto, tutti coloro che si sono visti portare via il lavoro da chi mette in pratica una politica così assurda, come avranno fatto a sopravvivere?
(5) in alcuni miei articoli precedenti tiravo in ballo una multinazionale, la DHL. Vorrei tranquillizzare i miei lettori. L'azienda "nascosta" sotto i numeri del punto precedente non è la DHL. La DHL è fatta di ben altro spessore. Nel 2007 ha perso (a livello globale!) 2,12 miliardi di dollari. Nel 2008 ha notevolmente migliorato i suoi conti perdendo solo 1,69 miliardi di dollari. Ma con qualche decina di migliaia di licenziamenti vedrete che rimetteranno i conti a posto.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/06/2009 19:21 | link | commenti (3)
categorie: *trasporti*, *economia*
25/05/2009

A babbo morto? No, a figlio nato!

leggo l'intervento di Franco Morganti (Corriere Economia di oggi): "la puntualità? Non fa bene ai conti pubblici!"
L'esperto in economia delle comunicazioni sostiene che se lo Stato fosse in regola con le imprese fornitrici, il deficit salirebbe alle stelle.
Per chi, come me, gestisce una piccola azienda, quest'ultima affermazione è incomprensibile. Vediamo insieme?
Una cosa sono i dati di bilancio, fatti di DARE e AVERE (la famosa partita doppia): se io ho costi passivi per 1.500.000 di euro e proventi attivi per 2.000.000 di euro, la mia azienda è in utile di 500.000 euro.
Altra cosa è la situazione pagamenti/incassi.
Se avrò pagato TUTTI i costi passivi ed avrò incassato TUTTI i proventi attivi, nelle mie casse ci saranno TUTTI i 500.000 euro.
Se, invece, costi passivi e proventi attivi presentano dei sospesi, si potranno verificare diverse situazioni:
- costi pagati 1.000.000

- proventi incassati 2.000.000
(in cassa avrò 1.000.000!)
- costi pagati 1.000.000
- proventi incassati 1.000.000
(in cassa avrò zero!)
- costi pagati 1.000.000
- proventi incassati 0
(in cassa avrò "debiti" per 1.000.000 di euro!)
Ma queste diverse situazioni riguardano il cosiddetto "cash flow", cioè una maggiore o minore disponibilità di liquidità relativamente al rapporto pagamenti/incassi.
Quello che è il BILANCIO aziendale NON varia: in tutti tre i casi dettagliati, il bilancio riporterà sempre lo stesso UTILE di 500.000 euro.
Allora mi chiedo: se lo Stato ha un certo risultato di BILANCIO ... perché questo dovrebbe variare in conseguenza dei termini di pagamento applicati all'una (costi passivi) o all'altra (proventi attivi) voce di bilancio?
Mistero!
E ancora: perché quando siamo noi a dover pagare lo Stato ... i termini di pagamento sono uguali a ZERO (lo Stato i soldi li vuole subito, senza nemmeno un giorno di ritardo) mentre quando la situazione si ribalta (è lo Stato che deve dei soldi a noi!) ... i termini di pagamento "medi" eguagliano quelli di una gravidanza (9 mesi!).
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 25/05/2009 10:43 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
22/05/2009

chi controlla i "fornitori"?

in questa situazione di crisi, l'attenzione delle aziende è focalizzata sullo stato di salute dei propri clienti: assistiamo ad un "boom" di richieste di informazioni commerciali.
Chi "vende" beni o servizi ha bisogno di una sicurezza: quella di essere pagato.
L'argomento è già stato affrontato varie volte, sul mio blog.
Basterebbe applicare la legge che c'è (ma è europea, e l'Italia sembra non far parte dell'Europa!) e che prevede i pagamenti entro 30 giorni.
Visto che però questa legge - stranamente - in Italia non viene recepita (cui prodest?), non resta che cercare altrove le garanzie che NON ci dà questo governo.
Sappiamo bene che, però, le informazioni commerciali non possono essere dettagliate ed aggiornate: il rischio che un'azienda in attività il venerdì, chiuda passato il fine settimana ... esiste, eccome.
Però, verificando i dati di bilancio degli ultimi anni (che sono pubblici!) è possibile farsi almeno un'idea sulla solidità finanziaria dell'uno o l'altro cliente.
Insomma, prima di dare fiducia ad un cliente, ci si pensa due volte (oggi più che mai!).
La domanda è: "perché una analoga attenzione non la si pone nella scelta dei fornitori?"
Oggi come oggi, ormai lo sappiamo, la scelta è soprattutto dettata dal prezzo: il fornitore che fa il prezzo più basso ottiene l'ordine.
Ma siamo sicuri che sia la strada giusta, da percorrere?
Quando (analizzando i bilanci) si nota che certe aziende continuano a chiudere i bilanci in perdita e, nonostante questo trend, continuano - contestualmente - a ridurre i loro prezzi di vendita, non sorge il dubbio che il naturale loro destino sia il fallimento?
A questo punto le aziende sane cosa debbono fare?
Inseguire il mercato (che chiede prezzi sempre più bassi) mettendo così a rischio anche la propria

esistenza, oppure sperare che la corsa verso il baratro dei concorrenti non duri troppo a lungo?
Cioè, se quel particolare prezzo significa una perdita secca ... lasciamo che la concorrenza acquisisca fette di mercato sempre più grosse: il loro fallimento sarà più veloce.
Partecipare alla corsa al massacro vorrebbe solo dire rallentare la "loro" uscita dal mercato e mettere in difficoltà anche la "propria" azienda.
Tra lavorare per perdere e NON lavorare, io scelgo la "due".
Se poi la mia scelta sia o no quella giusta, ve lo dirò fra un paio d'anni!
Paolo Federici
(un'azienda del mio settore mi ha sottratto un traffico quotando prezzi del 30 per cento più bassi dei miei. Controllando il loro bilancio, lo scorso anno hanno chiuso con una perdita di quasi due milioni di euro! Possibile che il "cliente" sia così ingenuo da pensare che quel prezzo - del 30 per cento più basso del mio - sia un prezzo di mercato? Quel prezzo SERVE SOLO PER FARE FATTURATO ... e sperare che il momento della caduta nel baratro si sposti di qualche mese! Ed io dovrei "adeguarmi" partecipando ad una simile pazzia. Meglio NON lavorare. Dando ragione, per una volta, ai cinesi che dicono: "siediti sulla sponda del fiume e aspetta. Vedrai passare il cadavere del tuo nemico")
postato da: PaoloFederici alle ore 22/05/2009 12:03 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *idee*, *trasporti*
13/05/2009

state cercando il prezzo più basso?

in questo momento lo sta facendo anche chi deve avvalersi dei "vostri" servizi!
Quindi, non lamentatevi quando qualche vostro cliente vi dirà che vi lascia per affidarsi ad un vostro concorrente ... "perché con lui spendo meno!"
Pensate che la stessa sorte è già toccata a qualche vostro fornitore (che avete lasciato per utilizzare servizi "più a buon mercato")
Pensate che la stessa sorte, prima o poi, toccherà anche a lui (anche il vostro cliente, insomma, ha dei clienti che, a loro volta, stanno cercando il prezzo più basso e quindi lo abbandoneranno per favorire qualcun'altro).
La ruota gira, gira e coinvolge tutti, ma proprio tutti.
Continuando così, dove andremo a finire?
Dovremo tutti vendere i nostri servizi ... a gratis!
O forse, fare come i cinesi, che già da tempo vendono i loro servizi "in negativo"!?
Non lo sapete?
Il NOLO da pagarsi per spedire un metro cubo di merce da Shanghai a Genova è "MENO 113 DOLLARI AL METRO CUBO"!
Cioè ... è il trasportatore che paga l'esportatore e non viceversa.
E allora?
Forse è, semplicemente, arrivato il momento di invertire il trend!
Invece che cercare il prezzo più basso ... cominciate a cercare il servizio migliore.
Forse troverete nuovi clienti perché il vostro servizio è "migliore".
Forse troverete nuovi fornitori perché il loro servizio è "migliore".
Forse la ruota comincerà a girare in senso inverso e finalmente ci sarà la ripresa.
Ma se non si cambia mentalità e non si dà inizio al nuovo "trend", il futuro che ci aspetta è solo quello di una desolazione assoluta ... dove assisteremo a continui licenziamenti (altrimenti, come fanno le aziende a ridurre i prezzi di vendita!?) ed a continui cali di prezzi per merci e servizi che però poi nessuno potrà più comprare.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/05/2009 15:13 | link | commenti (8)
categorie: *trasporti*

07/05/2009

le meditazioni del capitano

molti dei consolidatori nostri concorrenti CONTINUANO A RIDURRE I PREZZI ... continuano a lavorare per perdere ... prima o poi CHIUDERANNO per fallimento, o no?
Ma la colpa di chi è?
Dei clienti che chiedono di pagare sempre di meno?
O di chi, pur di fare il lavoro, sa combattere la concorrenza SOLO abbassando il prezzo ... senza nemmeno curarsi di quali siano i "suoi" costi!
Certo che se poi - in questa corsa al ribasso - loro avranno difficoltà a pagare i propri fornitori, penseranno "chissenefrega"! Tanto in Italia anche se un creditore ti fa causa, se ne parlerà fra dieci anni (ah, se questa è giustizia!).
Per cui chi ci rimette, alla fine, sono solo le aziende serie, quelle che fanno i prezzi di vendita tenendo ben presenti i costi di acquisto, quelle che ancora sanno fare due più due uguale a quattro, quelle che onorano i propri debiti pagando tutti i fornitori, nessuno escluso.
Ma ormai l'abbiamo capito, essere onesti e corretti in questa società completamente marcia serve solo a scatenare l'ironia dei furbi.
E sono tanti anche quelli che pensano: "che scemo quello là, pensa che addirittura è uno che paga le tasse!"
E' vero, i nostri servizi costano qualcosa di più di analoghi servizi offerti dalla concorrenza ... ma ci sono cose che solo noi vi diamo in cambio:
- abbiamo uno speciale servizio web all'avanguardia (tramite il nostro sito internet si possono controllare le tariffe e le partenze, gli arrivi e le news, le normative e la rete di agenti, etc etc)
- quando arriva merce destinata ad un qualche importatore noi lo chiamiamo e gli chiediamo "chi è il tuo spedizioniere?" e poi dialoghiamo solo con lo spedizioniere (altri consolidatori invece mandano l'avviso di arrivo merci riportando le somme dovute e dialogano direttamente con il ricevitore). Quando tu (sì, TU che leggi) hai perso un cliente perché qualche mio concorrente te lo ha portato via ... magari starai ancora pensando di aver fatto un affare risparmiando qualche euro affidandoti a lui! Senza invece capire che ti sei allevato una serpe in seno.
- siamo stati i primi consolidatori (non solo in Italia, ma in tutta Europa) ad ottenere la certificazione AEO, rilasciata dalle Agenzie delle dogane. Questo dovrebbe essere una ulteriore garanzia, se ancora ce ne fosse bisogno, della serietà ed affidabilità che ci contraddistingue
- chi ci chiama (sia che si tratti del reparto commerciale, che dell'operativo export, oppure dell'operativo import, o anche della contabilità) da molti anni (in alcuni casi più di 15) parla SEMPRE con le stesse persone. Questo significa che ogni nostro cliente è seguito in maniera altamente personalizzata, senza che debba districarsi nel cercare di capire chi possa essergli di aiuto.
- stiamo attivando la POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA: questo ci permetterà di dare le massime garanzie ai nostri clienti, quando ricevono nostre comunicazioni.

Insomma, noi cerchiamo sempre di fare qualcosa di più per permettere ai nostri clienti di usufruire di servizi sempre più validi.
Doverci scontrare con il ritornello "ma quell'altro consolidatore mi fa di meno" ... è una cosa che ci demoralizza non poco.
Meditate gente, meditate.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 07/05/2009 17:33 | link | commenti (21)
categorie: *trasporti*
28/04/2009

Lazzeri: nuovo presidente

la voglia di darsi da fare e scrollarsi di dosso la crisi risulta anche nella scelta dei leader!
Le piccole e medie aziende (ormai è chiaro!) stanno guidando la ripresa? Ed ecco che a capo della più grande associazione italiana delle spedizioni (la FEDESPEDI) viene scelto il titolare di una piccola azienda.
Bisogna rimboccarsi le maniche e far ripartire il "made in Italy" anche nelle spedizioni? Ed ecco che la responsabilità gestionale di Fedespedi passa dal controllo delle multinazionali estere ad un consiglio direttivo interamente italiano.
E' necessario coordinare le operazioni delle multinazionali con le imprese italiane del settore (anche perché la maggioranza è composta da piccole e medie imprese)?. Nel consiglio direttivo entra, come candidato che ha ottenuto il maggior numero di voti, il rappresentante di Savino del Bene (unica azienda italiana - tra quelle associate a Fedespedi - quotata in borsa!)
Va rilanciata la funzione strategica del maggior porto italiano (Genova!?)? Il Presidente (Piero Lazzeri) è un genovese d'hoc.
Insomma, le premesse per la rivalutazione e la riabilitazione del mondo dello spedizioniere e del trasporto in generale ci sono tutte.
E se ognuno farà la sua parte, il settore "trasporti" dell'economia italiana sarà pronto a raccogliere la sfida del futuro: pronto ad aiutare le aziende che vogliono superare la crisi, pronto a risolvere i problemi dei porti, degli aeroporti, della strada e della ferrovia, pronto a riportare l'Italia agli alti livelli mondiali ai quali eravamo abituati.
Basta piangersi addosso: il futuro è lì che ci aspetta!
E siamo noi che possiamo renderlo qualcosa di bello. Basta volerlo veramente.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 28/04/2009 09:58 | link | commenti
categorie: *trasporti*
24/04/2009

eletto il nuovo presidente di Fedespedi

se le cantano e se le suonano!
Il 23 aprile scorso si sono tenute le elezioni del nuovo presidente e del consiglio di Fedespedi.
Prima di aprire il "seggio" e dare inizio alle votazioni, ci sono stati cinque interventi: ha parlato il Presidente uscente ed hanno parlato alcuni consiglieri del consiglio uscente.
In sintesi i loro discorsi sono stati incentrati su questi punti:
(1) come siamo stati bravi
(2) abbiamo fatto solo il bene dell'associazione
(3) se la federazione è spaccata (?) la colpa è solo degli "altri"
(4) nessuno, in passato, si era mai permesso di contestare l'operato del Presidente
Mi ha piacevolmente sorpreso notare come nessuno dei membri della cosiddetta "opposizione"

abbia detto alcunché.
Forse perché c'è la reale volontà di mettere una pietra sopra al passato ed adoperarsi perché il motto, in futuro, sia davvero questo: "fatti, non parole"!
Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 24/04/2009 19:05 | link | commenti
categorie: *trasporti*
06/04/2009

Lavoisier a Segrate

come diceva Lavoisier "Nulla si crea, nulla si distrugge, tutto si trasforma"
Questa legge la si può applicare anche all'economia!
Come?
Accettando il fatto che se c'è qualcuno che guadagna, ciò è possibile solo perché qualcun altro perde!
Credere (come è stato fatto per anni) che la borsa possa sempre e solo crescere è pinocchiesco (nel senso che non è pensabile - come credeva Pinocchio - che i soldi si possano moltiplicare grazie ad un fantomatico campo dei miracoli).
Accettare che i "prezzi" (del petrolio, ad esempio, oppure delle case ...!) possano sempre e solo salire "contravviene" alla legge lavoiseriana.
Adesso la verità (l'illuminazione, direi) ha raggiunto anche il campo dei trasporti mondiali: sul "Corriere" di questi giorni si racconta come il costo del trasporto di un container dalla Cina all'Europa sia passato da 2.000 dollari (di un anno fa!) a 200 dollari. E di come oggi ci siano, nel mar della Cina, ben 500 navi ferme in attesa di trovare merce da trasportare.
Recita testualmente il Corriere: "Ovviamente, le linee di navigazione stanno cercando di adeguarsi. Gli ordini non definitivi per nuovi cargo vengono cancellati. Quelli già firmati vengono rinegoziati con i cantieri, avvertiti del fatto che la crisi è così profonda da consigliare un approccio morbido ai contratti: diversamente rischiano di restare senza lavoro tra un paio d' anni dal momento che, negli ultimi quattro mesi, i nuovi ordini si sono contati sulle dita di una mano, fatto mai successo. La crisi del settore marittimo, insomma, è drammatica."
Cioè? Pensando che il volume di merce da trasportare avrebbe continuato a crescere (all'infinito?) si sono porogrammate costruzioni di navi sempre più grandi e sempre più numerose! E adesso?
Bisogna fare marcia indietro.
Dove voglio arrivare?
Un altro campo dove si continua a credere nelle crescita esponenziale è quello dei centri commerciali: sempre più numerosi, sempre più grandi, sempre più vicini.
In ossequio alla legge consumistica per eccellenza (quella che nutre l'idrovora capitalista) e senza avere la capacità di vedere ciò che è accaduto e che sta accadendo in tanti altri settori (li ripeto: quello delle borse, quello delle materie prime, quello delle navi porta-container) si continua a costruire.
In un raggio di una ventina di chilometri intorno a Segrate ci sono: due mega Esselunga, una ciclopica Auchan, un centro denominato Acquario, un altro denominato Vulcano (e poi Standa, Metro, Unes, Giesse ..! E ancora Carrefour, Carosello, Euromercato).
Ma davvero qualcuno può pensare che sia il caso di costruire, nel bel mezzo di tutta questa area, il Centro Commerciale più grande d'Europa?
Non solo tra tutti i supermercati oggi esistenti qualcuno dovrà ... sparire, ma il "nuovo" centro sarà una cattedrale nel deserto. Scommettiamo?
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 06/04/2009 23:39 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*, *economia*

28/03/2009

CONTROCORRENTE

I risultati del primo trimestre 2009 sono sorprendenti: mostrano un aumento del 25 per cento sul nostro fatturato.
Ma come? C'è la crisi, il crollo dei traffici, i licenziamenti ... la necessità di tagliare le spese e noi ci "permettiamo" di crescere?
Non sarà forse che, come sostengo da tempo, la serietà, l'affidabilità, la correttezza, la professionalità ... alla lunga siano vincenti?
In un mercato che - sbagliando, almeno secondo me - è andato sempre e solo alla ricerca del prezzo più basso, adesso si mostra vincente chi si è rifiutato di sottostare ad una tale logica perversa?
Il mercato cinese impone di pagare "ristorni" (che, tradotto in italiano corretto, significa "tangenti") cospicue agli agenti cinesi? E noi, due anni fa, abbiamo smesso di offrire il servizio consolidato import! Sapete cosa chiedono "adesso" i consolidatori cinesi ai loro agenti italiani? Non lo indovinereste mai ... tanto è assurdo. E la soluzione? Sono anni che lo dico: comprare su base FOB ed affidarsi a chi si è chiamato fuori da certi giochi sporchi.
I nostri fornitori non debbono MAI (e dico mai!) sollecitare il pagamento delle loro fatture! Questo cosa significa? Che - dovendo scegliere - preferiranno servire noi che non qualche altro nostro concorrente che poi li fa impazzire al momento di regolare i conti.
La dogana ci ha riconosciuto lo stato di AEO (Autorized Economic Operator). Dunque? Le operazioni doganali gestite per il nostro tramite saranno più veloci, con una maggior garanzia di serietà ed affidabilità.
Sempre la dogana ci ha riconosciuto l'esenzione dal deposito cauzionale per il pagamento differito di gran parte dei diritti doganali! Cosa significa? Che hanno accertato la nostra solidità finanziaria. E se le informazioni commerciali possono essere, talvolta, imprecise, sicuramente le informazioni "doganali" sono precise ed accurate.
Le banche "tagliano" i fidi alle aziende? Noi siamo abituati, da anni, a "lavorare" con i nostri soldi, senza mai andare "in rosso". Quindi la "sofferenza" legata alla mancanza di liquidità che attanaglia tante aziende, al momento non ci tange. E questo ci permette di lavorare tranquilli. Certo, noi siamo anche quelli che si sono sempre rifiutati di concedere troppo credito alla clientela sostenendo che il credito va chiesto alle banche e non a chi offre servizi specialistici come il nostro.
Insomma, se avessimo accettato i ricatti cinesi, se avessimo accettato le imposizioni di chi voleva solo il prezzo più basso, se avessimo concesso quel credito esagerato così di moda ... forse oggi saremmo davvero in crisi, come la maggior parte degli operatori del settore.
Adesso lo sapete: se avete bisogno di servizi seri, affidabili ... venduti al prezzo "giusto" (non troppo alto, ma nemmeno troppo basso), da un'azienda leader del mercato, capace di dimostrarsi vincente anche in tempo di crisi, noi siamo qui.
Con quel pizzico di "FORTUNE" che talvolta non guasta.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 28/03/2009 11:01 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
26/03/2009

essere pagati a 30 giorni: questo sì che sarebbe il nuovo miracolo italiano!

FRANCIA: TERMINI DI PAGAMENTI
Con l ’approvazione della legge 776 del 2008 definita anche “legge per la modernizzazione dell’economia”, il legislatore francese ha introdotto nel codice commerciale francese:

1. tetti massimi ai termini di pagamento
2. un aumento dell'importo minimo delle penali per pagamento tardivo
I nuovi termini di pagamento e gli importi delle penali per ritardato pagamento sono applicabili ai contratti conclusi a partire dal 1° gennaio 2009.
In assenza di accordo tra le parti o di condizioni generali di vendita sul termine di pagamento, quest'ultimo è fissato in 30 giorni dalla data di ricevimento della merce o di realizzazione della prestazione convenuta.
In ogni caso il tetto massimo convenuto tra la parti non potrà superare i 45 giorni "fine del mese" o 60 giorni dalla data d'emissione della fattura.
Nelle condizioni generali di vendita oppure nella fattura del fornitore devono essere precisate le condizioni di applicazione e il tasso di interesse delle penali di ritardo, che saranno esigibili, in caso di ritardato pagamento, il giorno seguente la data di pagamento indicata sulla fattura.
Il tasso minimo è stato innalzato all '11,37%.
Il non rispetto di tale legge può portare ad ammende e sanzioni civili.
Di seguito il link al sito: http://www.modernisationeconomie.fr

Insomma, se un nostro cliente non ci paga ... abbiamo svariate scelte:
- smettere, a nostra volta, di pagare i nostri fornitori
- fargli causa e metterci il cuore in pace per una quindicina d'anni (tanto dura mediamente una causa, in Italia!)
- estendere i termini di pagamento da 30 a 60, poi a 90, poi a 120, poi a 180 ... e via così: in questo modo possiamo continuare ad inserire in bilancio (pagandoci sopra le tasse!) somme che - mi sembra chiaro - non ci saranno mai più pagate

Vedere che i nostri vicini (non solo i francesi, ma anche gli spagnoli):
- incassano tutto quanto dovutogli entro 30 giorni (normalmente) e comunque entro un "massimo" di 60 giorni
- se hanno un ritardo nel pagamento, basta aspettare UN GIORNO ... ed il giudice emette decreto ingiuntivo immediato
- se qualcuno chiede di estendere i termini di pagamento ... gli dicono di andare a chiedere il credito in banca

mi sembra sintomatico della assurda situazione che viviamo in Italia.
Immaginiamo - utopicamente - cosa succederebbe se la legge francese diventasse legge anche in Italia (d'altronde, siamo in Europa: non dovremmo avere leggi comuni!?):
- finalmente la aziende sane vedrebbero riconosciuti i propri meriti
- le aziende decotte sparirebbero subito ... senza causare eccessivi danni al mercato (aspettando i 15 anni che ci vogliono - al giorno d'oggi - perché una azienda venga dichiarata fallita!)
- le banche tornerebbero a fare il loro lavoro: dare credito (a pagamento!) a chi lo chiede (attualmente il credito che lo spedizioniere da ai suoi clienti ha una caratteristica comune a tutti: è assolutamente gratis! Vi piacerebbe che le banche si mettessero a "spedire" merce? E allora sarà il caso che anche gli spedizionieri la smettano di fare il lavoro - dare credito, appunto! - delle banche)

L'ho già scritto e lo ribadisco: noi NON vogliamo fondi dallo Stato, NON vogliamo credito dalle banche, NON vogliamo finanziamenti ... chiediamo solo che qualcuno ci dia la GARANZIA che, dopo aver fatto il nostro lavoro, e nel giro "ragionevole" di un paio di mesi, saremo pagati.
Tremonti, se ci sei batti un colpo!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 26/03/2009 12:20 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
25/03/2009

come si predispone un "tariffario" professionale

nel nostro settore (trasporto con container, via nave) esistono almeno tre modi per predisporre il proprio tariffario:
(1): si calcolano tutti i costi di un container (posizionamento, thc, nolo, addizionali). Si suddivide il "costo" totale per la media di 25 metri cubi (quelli che ci stanno in un container da 20' box). Si aggiunge al risultato un margine del 10 per cento ... e voilà, ecco pronto il prezzo di vendita.
(2): si "trafugano" le tariffe dei concorrenti. Si copiano "decurtando" un 5/10 per cento, per garantire dei prezzi più competitivi ... e voilà, ecco pronto il prezzo di vendita.
(3): si chiede al cliente "cosa vuoi pagare?". Poi si predispone un tariffario sulla base delle richieste del cliente ... e voilà, ecco pronto il prezzo di vendita.
Secondo voi, quale sarà la scelta adottata da un'azienda seria?
Noi abbiamo optato per la "busta" numero 1!
"Ma il mercato ..." mi sento dire.
"Bisogna andare incontro al mercato ..." si ribadisce.
"Eh, ma tu sei caro ... gli altri fanno pagare di meno"
Che dire? Auguri ...!
Se la matematica non è un'opinione, basta saper aspettare.
Lavorare per perdere dei soldi (e le opzioni "2" e "3" possono portare solo a quello) non mi sembra il massimo della vita.
Ai posteri l'ardua sentenza.
Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 25/03/2009 18:39 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*, *economia*
13/03/2009

la guerra dei bottoni

una volta c'era la guerra dei bottoni (chi ha passato i cinquanta ricorderà quel film: due bande di ragazzini si affrontavano e vinceva chi riusciva a "staccare" più bottoni dai vestiti degli altri. L'idea innovativa fu del gruppo che, alla battaglia finale, si presentò con i suoi ragazzini ... tutti nudi!)
Ci stiamo arrivando anche con la guerra dei prezzi di trasporto.
Non c'è più una quotazione valida, ogni giorno viene cambiata.
In tre giorni le compagnie aeree (facciamo l'esempio per il Brasile) da 1,35 x kilo sono arrivate a 0,85???
e non è detto che oggi venga ribassato.
Immaginate cosa succede sul mercato, non si capisce più come impostare i prezzi.
E' evidente che sono sempre le multinazionali a rovinare il mercato, le PMI non ne hanno il potere nè ci pensano minimamente ad abbassare le quotazioni.
DHL nel 2008 ha perso 2,12 miliardi di dollari (e, per ora, ha licenziato "solo" 10.000 persone)
PANALPINA ha ridotto il suo volume d'affari del 46 pct ed ha appena comunicato che taglierà (per ora!) il 10 pct dei posti di lavoro.
Insomma, si stanno tutti denudando ... ma quando saranno (saremo?) tutti quanti nudi, la guerra dei bottoni non la vincerà più nessuno ...!
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 13/03/2009 10:47 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *trasporti*

Genova ed il suo porto

vediamo di capirci: se una nave SBARCA a Genova e l'importatore SDOGANA a Genova, il DAZIO e l'IVA vengono incassate dallo Stato Italiano per il "tramite" dell'ufficio doganale di Genova. Se una nave SBARCA a La Spezia e l'importatore SDOGANA a La Spezia, il DAZIO e l'IVA vengono incassate dallo Stato Italiano per il "tramite" dell'ufficio doganale di La Spezia. Se una nave SBARCA a Genova oppure a La Spezia e l'importatore SDOGANA a Milano, la merce viene trasferita dal porto a Milano con T-1 ed il DAZIO e l'IVA vengono incassate dallo Stato Italiano per il "tramite" dell'ufficio doganale di Milano.

Quindi per l'ufficio doganale "incassatore" non ha NESSUNA importanza il fatto che la nave arrivi a Genova, oppure a La Spezia o magari a Rotterdam ...!

Quando una merce viene importata in Italia ... l'importatore deve pagare il DAZIO e l'IVA allo Stato Italiano.

E allora davvero non capisco questo articolo (dal Messaggero Marittimo del 13 marzo 2009):

Iva e accise: 1,4 miliardi - Il contributo del porto di Genova all'erario e allo Stato

GENOVA - Il porto di Genova ha battuto il suo record assoluto per quanto riguarda gli introiti di Iva e accise con un miliardo e 409 milioni di euro incassati nel 2008, oltre 400 milioni in più rispetto al 2007. Questo nonostante lo scalo abbia registrato, lo scorso anno, una diminuzione nella movimentazione delle merci sia in contenitori che convenzionali.

Secondo il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, questo dato, ottenuto con un aumento della qualità delle merci che ha bilanciato un calo dei traffici, «conferma l'importanza del porto di Genova per il contributo che dà all'erario e allo Stato». Merlo afferma che è ora necessario «fare crescere ancora il porto genovese creando le condizioni infrastrutturali che consentano di cogliere la straordinaria opportunità rappresentata dalla prossima ripartenza dell'economia globale».

Per il presidente dell'Autorità portuale, inoltre, «i dati dimostrano come sia assolutamente necessaria l'applicazione della autonomia finanziaria dei porti» e auspica «che almeno il 5-10% di quanto incassato da ciascuno scalo con Iva e accise possa essere utilizzato per opere strutturali nell'ottica del federalismo fiscale annunciato dal Governo».

Secondo l'Agenzia delle Dogane di Genova, però, l'aumento delle entrate erariali, potrebbe almeno in parte, essere il frutto dei maggiori controlli effettuati per ridurre l'evasione fiscale.

qualcuno mi può spiegare quale sia il MERITO del porto di Genova relativamente al fatto che l'importatore decida di SDOGANARE a Genova anziché altrove?

Insomma, quando noi paghiamo le tasse andiamo in una banca di nostra scelta.

Ve la immaginate una dichiarazione del presidente di una banca che dichiari la propria importanza "per il contributo che dà all'erario e allo Stato"?

E che magari chieda *che almeno il 5-10% di quanto incassato* resti nelle sue casse per opere strutturali?

Ma su questo avevo già scritto quando qualcuno aveva scomodato la Bocconi per uno studio incredibilmente assurdo:

http://paolofederici.splinder.com/post/12391698/

Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 13/03/2009 10:03 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
07/03/2009

notizie creative

in tempo di crisi gli italiani si dimostrano alquanto creativi. Su una radio nazionale c'è la sezione "notizie inutili" dal mondo. Io vorrei istituire quella delle "notizie creative"! Parliamo del mio settore (trasporti e spedizioni!)?

(1) un'azienda scrive al suo spedizioniere: "la crisi finanziaria che sta colpendo l'economia mondiale avrà un notevolo impatto ... e creerà cambiamenti ... è fondamentale allineare i vostri listini ai costi ribassati delle materie prime, permettendoci di essere più competitivi ... nonostante la crisi finanziaria noi investiremo molto nella progettazione ... i costi di questi finanziamenti sono elevati ma porteranno benefici specialmente ai fornitori come voi ... vi chiediamo di partecipare con un bonus pari all' 1 per cento del fatturato raggiunto nel corso del 2008."
Insomma, lo sconto lo vogliono sì, ma (anche se "a posteriori") su quanto gli è stato fatturato lo scorso anno. Poi si vedrà!

(2) un'altra manda una lettera chiedendo di smetterla di sollecitare i pagamenti. C'è la crisi, non lo si sa? Quindi bisogna pazientare ed aspettare tempi migliori. Certo, NON pagando i fornitori si risparmia: che grande invenzione! D'altronde quale è l'alternativa per il creditore? Fare causa! Così c'è la sicurezza che per i prossimi dieci anni non saranno proprio pagati (visti i tempi della giustizia, in Italia), nemmeno se ci fosse - nel frattempo - la ripresa.

(3) poi c'è chi fa le "trattenute" sui pagamenti ai fornitori di servizi di trasporto, sostenendo che il prezzo del gasolio è diminuito, quindi le cifre a suo tempo pattuite vanno aggiornate al ribasso, con una specie di autoriduzione di sessantottiana memoria

E voi, avete notizie da riportare?
postato da: PaoloFederici alle ore 07/03/2009 13:03 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*
05/03/2009

A TITOLO GRATUITO - Articolo semiserio sul secondo mestiere più antico del mondo

ricevo e ... pubblico:

Nei giorni scorsi ho partecipato ad una riunione “tecnica” tra gli Imprenditori Lombardi del trasporto merci ed i rappresentanti delle istituzioni, associazioni e del Governo preposti a definire quelli che sono stati individuati come “alcuni nodi da sciogliere”.
I nodi, a parere di molti, sono in realtà una matassa da guinness dei primati. Mi ricordo di un solerte raccoglitore di elastici che, grazie ad una pazienza certosina ed 1 milione di pezzi ha costruito una matassa di 2 metri di diametro. Lui ci ha impiegato 10 anni, i nostri dirigisti “solo” 7. Voi direte, abbiamo vinto noi. Vi dirò, abbiamo proprio vinto noi.
La materia prima non è però costituita da comuni elastici, ma leggi che si impicciano con gli emendamenti che fanno nascere dei decreti i quali subiscono le sentenze che vengono emesse da eminenze grigie normalmente dedite all’ Ortocoltura. E’ in serra, infatti, che hanno conosciuto i progenitori della Riforma dell’autotrasporto di merci.
In serra è noto che il prodotto coltivato può essere consumato in loco, quindi senza quei fastidiosi trasporti, con quei brutti cosi di ferro portati da un assassino che si diverte a guidare 18 ore al giorno altrimenti non arriva a casa per cena, pardon ... LA cena.
Poi, fortunatamente è intervenuto, a dipanare la matassa, il rappresentante di Confidustria. Ci voleva ! Un illuminato parere, un intervento pieno di informazioni a noi sconosciute. Finalmente abbiamo saputo degli incentivi per l’autotrasporto erogati a pioggia, del dirigismo, della liberazione

dell’accesso alla professione, degli sconti sui pedaggi autostradali ottenuti con blocchi selvaggi e che sono costati decine di centinaia di migliaia di euro agli spedizionieri. Porc... chi glielo dice che eravamo quasi tutti spedizionieri.
Perchè al volontario che parlerà con questo Signore, toccherà dirgli che il dirigismo lo subiamo, l’accesso alla Nostra professione (quella dello spedizioniere intendo) è identico a prima e che noi le autostrade ed il gasolio le paghiamo come tutti.
E per fortuna non siamo autotrasportatori, che grazie alla liberalizzazione dell'accesso alla “loro” professione, saranno decimati a sciami interi da qui a 6 mesi.
La stessa sera ho sognato la stessa riunione, con lo stesso Rappresentante che, avendo invitato una trentina di imprenditori dell'industria manifatturiera, salito su una roccia sulle sponde del lago di Tiberiade, (o forse era il lago di Como) predicava loro: “Non pensiate che i prezzi di trasporto ottenuti con i ricatti tipo ... ”mi hanno fatto di meno” possano nel medio e lungo termine portarVi beneficio. I prezzi troppo bassi che Voi pagate sono gli stessi che portano ai blocchi, quello che non vi viene tolto oggi, vi sarà tolto, in odio, domani. La regolamentazione delle spese per la sosta l’avete voluta voi, perchè non si può mettere una persona allo scarico dove ne servono 5. Un automezzo fermo otto ore ad aspettare che l’unico mulettista sia disponibile costa almeno 500€ al giorno. Quanti mulettisti avreste pagato, quanti posti di lavoro avreste creato, quanti incidenti avreste risparmiato, quanti danni alle vostre merci avreste evitato con 500€ al giorno.
Se poi i camion in attesa sono 10 al giorno, allora la mia calcolatrice non ha numeri abbastanza.”
Poi, finalmente, una luce nel buio. Un Avvocato, un vero azzeccagarbugli delle spedizioni. Un professionista dello sbugiardo pubblico.
“Udite popolo, l’unico documento ufficiale è il TELEX. Ve lo ricordate? quello che fa ding ding ding. Quello che solo la metà dei presenti, per sincerata vetustà, si ricorda cos’è. E’ l’unico che vi dirà che la data è certa.”
Ebbene sì ... la data certa sul contratto è il nuovo dogma , la panacea di tutti i mali, presenti e futuri. Io commissiono al mio vettore di Bari un trasporto il lunedì. Fisso un appuntamento col notaio (in alternativa posso anche comprare un telex), convoco il mio vettore, appongo la firma, registro il contratto, lo consegno al vettore che lo custodisca sul mezzo, lo lascio tornare a Bari, se tutto fila liscio il venerdì e poi olè ... le mozzarelle sono tutte scadute.
L’avvocato è perentorio. Il timbro postale non è valido, l’e-mail men che meno, poi non parliamo del telefax, che quello si può contraffare come si vuole. “Ho detto, o vi comprate due telex (uno di quà ed uno di là) o andate dal notaio”.
“Scusi ... e le mozzarelle?”
“Uffa che barba. Avete proprio bisogno del dirigismo. Dobbiamo proprio dirvi tutto noi. TRASPORTATE SOLO MOZZARELLE A LUNGA CONSERVAZIONE. e che caspita!”
L.T. per “LA MAGA“

postato da: PaoloFederici alle ore 05/03/2009 10:04 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *aiuto*, *trasporti*
03/03/2009

convegno sull'autotrasporto: riassetto normativo

Luca Castigliego, presidente di Spedapi, l’associazione che riunisce le piccole case di spedizione, ci ha inviato una nota con alcune osservazioni in merito al recente riassetto normativo in materia di trasporto su strada. Questo è il testo: «I recenti interventi legislativi che sono andati a modificare ed implementare la disciplina del trasporto su strada introdotta dal D. Lgs. 286/2005 non possono essere considerati esenti da alcune considerazioni tecnico-pratiche da parte degli operatori di settore che, qualora il quadro normativo dovesse permanere quello attuale, rischierebbero di vedersi gravemente pregiudicati nell’esercizio della loro attività professionale. Si teme infatti che quel principio di liberalità innovativa che aveva caratterizzato la riforma del 2005 e l’abolizione del

previgente regime della tariffa a forcella abbia ormai perduto un po' di smalto, rischiando di ricadere in un sistema eccessivamente burocratizzato e concretamente inosservabile dalle imprese di settore. Pur condividendo pienamente il fine primario del legislatore atto a salvaguardare l'esecuzione delle prestazioni derivanti dal contratto di trasporto in massima sicurezza ed in netto contrasto con il fenomeno dell'abusivismo, purtroppo ancor oggi diffuso, ed in piena aderenza ai principi di legalità, si avverte la netta sensazione che coloro i quali hanno predisposto e steso il testo degli ultimi interenti legislativi in materia, uno su tutti il D. Lgs. 214/2008, non siano a piena conoscenza della realtà operativa di settore, contraddistinta da una tempistica rapidissima e da situazioni in continuo divenire.
In particolare, si ritiene che la disciplina normativa attuale sia particolarmente pregiudizievole per le imprese di spedizione, che sono al vertice della filiera dei soggetti coinvolti nel trasporto, e che concretamente non hanno strumenti per poter controllare e vigilare sul corretto operato dei soggetti a valle della filiera stessa, quali i vettori e i sub vettori. Contrariamente a quanto forse ritiene il legislatore, è notorio come nella maggior parte dei casi quello di trasporto non sia un contratto stipulato tra il solo contraente ed il vettore effettivo, bensì un più complesso accordo che origina una pluralità di rapporti contrattuali, che vedono coinvolti numerosi soggetti intermediari i quali si interpongono tra il committente e il vettore effettivo che si trova ad eseguire la consegna dei beni.
La situazione si complica ulteriormente laddove si compia riferimento ai trasporti di collettame, in cui il singolo carico è composto da merci di titolarità di numerosi soggetti diversi. Come si può ritenere concretamente possibile che lo spedizioniere (che sovente riceve il mandato da un soggetto omologo residente in un paese estero) o il primo vettore della filiera possano concludere con innumerevoli committenti in un lasso di tempo restrittissimo altrettanti contratti in forma scritta che, per di più, debbono essere dotati di data certa?
Il legislatore si è in effetti posto tale problema, almeno sul piano teorico, tant'è che al momento di definire l'applicabilità della c. d. "scheda di trasporto" ha rinviato ad un decreto attuativo di ormai prossima promulgazione e che avrà il compito di definire la tipologia dei trasporti a collettame, escludendoli, si auspica, da un sistema così altamente restrittivo e fortemente inapplicabile quale quello attualmente introdotto. E' pertanto oltremodo opportuno che venga coniata una definizione di trasporti a collettame maggiormente ampia possibile, e che tale tipologia di trasporti venga assoggettata ad un regime normativo snello e veloce. Diversamente, nel quadro oggi profilatosi, sussiste il serio ed imminente pericolo che per lo spedizioniere, ma anche per il committente e per il vettore contrattuale che ricorre all'ausilio di sub vettori, i nuovi oneri di contrattualizzazione non si rivelino uno strumento di tutela ma un mero adempimento burocratico e formale.
E sia permesso, ancora, uno spunto di riflessione in merito all'introduzione dell'obbligo di inserimento, tra gli elementi che il contratto d trasporto deve possedere per essere considerato redatto in forma scritta, dell'indicazione dei tempi massimi di carico e di scarico della merce: si ritiene che, per comprensibili ragioni di ovvietà, tale requisito dovesse essere normato a livello nazionale o quanto meno regolamentato dagli usi locali di settore, e non lasciato alla libera contrattazione delle parti, per consentirne un'applicazione maggiormente omogenea e predeterminata, come già del resto avviene per altre tipologie di trasporti quali ad esempio quello marittimo.
E da ultimo, la realtà concreta del settore trasporto rende spesso inapplicabile per committenti, spedizionieri e vettori contrattuali anche la nuova disciplina tariffaria dell'adeguamento delle tariffe alle variazioni del costo del gasolio per autotrazione, rilevato che nella maggior parte dei casi i vettori effettivi non espongono nelle loro fatture la voce applicata per il carburante: anche tale problematica operativa dovrà in tempi brevi trovare adeguata risoluzione.
Siano consentiti, pertanto, alcuni suggerimenti tecnico-operativi per come andare a modificare nella maniera più celere possibile la disciplina attuale in materia di trasporto e relativi contratti:
1) Esclusione dei trasporti a collettame dall'obbligo di data certa sui contratti conclusi e dall'obbligo di emissione di scheda di trasporto accompagnatoria delle merci, rilevata l'estrema occasionalità del singolo rapporto committente-spedizioniere-vettore.

2) Non applicabilità dell’obbligo di contrattualizzazione scritta con data certa e di emissione della scheda di trasporto accompagnatoria delle merci per le tratte nazionali dei trasporti internazionali, anche misti, in ragione dell’estrema impraticabilità dell’ottenimento di tale documentazione da parte dei vettori stranieri.
3) Non applicabilità dell’obbligo di contrattualizzazione scritta con data certa e di emissione della scheda di trasporto accompagnatoria delle merci per i trasporti di merci con un tragitto inferiore ai 50 km e per i trasporti da eseguirsi all’interno dei centri urbani, a causa dell’estrema dinamicità di tale tipologia di tratte e per l’impossibilità concreta di rigida pianificazione delle stesse.
4) Esclusione di obblighi di rifusione di costi per committente, spedizioniere e vettore nelle ipotesi in cui il trasportatore effettivo ometta di indicare in fattura le voci applicate al singolo viaggio per gli oneri di carburante sostenuti».

postato da: PaoloFederici alle ore 03/03/2009 16:30 | link | commenti
categorie: *trasporti*
19/02/2009

contro la crisi? TFR in azienda!

leggo l'articolo odierno su Corriere Economia a pagina 28: "MARCEGAGLIA - CONTRO LA CRISI TFR IN AZIENDA".
Che il TFR andasse lasciato in azienda l'avevamo detto (noi, rappresentanti delle piccole e medie imprese!) fin dall'inizio. Adesso lo chiede, a gran voce, anche la Confindustria per voce della sua presidente, Emma Marcegaglia. Lasciare il TFR in azienda conviene alle aziende (che così possono contare su una maggiore liquidità, senza dover dipendere dal credito bancario) ma conviene anche ai dipendenti.
Nel nostro settore (parlo dei trasporti) chi ha lasciato il TRF in azienda a fine anno ha beneficiato di un interesse medio del 3,3 per cento (il calcolo è basato sull'indice ISTAT maggiorato dello 0,75).
Chi, invece, ha trasferito il TFR altrove (fondi d'investimento, assicurazioni, addirittura la stessa PREVILOG - il fondo d'investimento di FEDESPEDI) ha mediamente perso il 5 pct.
La domanda è sempre quella: "cui prodest"?
Chi ci guadagna dallo spostamento del TFR su conti esterni all'azienda?
Uno cosa è certa: non ci guadagna l'azienda .. e non ci guadagna il dipendente.
Adesso poi, con la stretta creditizia messa in atto dalle banche (soprattutto nei confronti delle piccole aziende) ecco che il differenziale (mancato guadagno per il dipendente e maggiori costi per l'azienda) può diventare determinante per la sopravvivenza delle aziende.
Ma questo l'avevo detto fin da subito (l'intervento sul mio blog è del giugno 2007: click).
Non può dunque che farmi piacere vedere che adesso se ne accorge anche Confindustria.
L'altro problema sollevato dalla Marcegaglia è legato alla necessità della certezza del credito.
E' lei, infatti, a chiedere che venga attivato il fondo di garanzia di 450 milioni per la Confidi.
Ma anche questo, seppur in tempi molto più recenti, l'avevo già detto qualche settimana fa: click
"noi NON vogliamo fondi dallo Stato, NON vogliamo credito dalle banche, NON vogliamo finanziamenti ... chiediamo solo che qualcuno ci dia la GARANZIA che, dopo aver fatto il nostro lavoro, saremo pagati."
Tremonti, se ci sei batti un colpo!

postato da: PaoloFederici alle ore 19/02/2009 11:01 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *idee*, *giornalismo*, *trasporti*, *economia*
11/02/2009

i piccoli spedizionieri raccolgono il guanto di sfida lanciato da DHL

prima che venisse pubblicata (su un'intera pagina del Corriere - Economia - di oggi, 11 febbraio 2009) l'intervista al numero uno di DHL in Europa (Scott Price), qualche giorno fa era stato pubblicata sul prestigioso Financial Times una analoga intervista a Hermann Ude, grande capo di DHL Global Forwarding.
Due cose hanno colpito la mia attenzione: la prima che Scott Price ha confermato che per permettere a DHL di non continuare a "perdere 3 miliardi di business americano" hanno dovuto licenziare 10.000 persone! La seconda che Hermann Ude ha rilasciato una dichiarazione ove sostiene che "i piccoli spedizionieri sono destinati a sparire".
Ovviamente - visto che la sede della DHL è negli USA - i primi ad arrabbiarsi sono stati i piccoli spedizionieri americani.
Qualche intervento?
Julian Keeling, chief executive officer di Consolidators International, ha accusato Ude di essere “full of his own self importance to the point of arrogance in many of his statements”.
Visto poi che Ude aveva anche dichiarato: "if a customer does go bust and we still have to pay the carrier, we would survive. But a smaller company would not", Paul Evans, managing director di EMS Cargo, ha risposto vedendo nella critica di Ude una chance in più per i piccoli spedizionieri: “I would like to thank Hermann Ude for his comments regarding small freight forwarders facing failure. His forecast on gaining ‘marketshare’ (not people, friends, customers, partnerships) will help smaller forwarders a great deal." Evans ha infatti aggiunto: “should any commercial exporting or importing company read this, and you cannot pay your bills, please do not leave your debts with a small forwarder. Mr Ude needs you to increase his ‘market share’”.
Per quanto mi riguarda, al di là della sterile polemica, credo ci sia una contraddizione in termini se una grossa multinazionale deve da una parte licenziare 10.000 persone e dall'altra pensare che a sparire possano essere i piccoli spedizionieri (che, per chi non lo sapesse, negli ultimi tempi non solo NON licenziano ma assumono!).
Lasciamo ai posteri l'ardua sentenza e veniamo a noi.
Personalmente credo che, per rispondere alla sfida che ci è stata lanciata, si debba pensare ad una reale collaborazione tra tutte le "piccole" aziende del settore. Anche perche', come si dice, l'unione fa la forza: e se vogliamo affrontare con piu' decisione il "mercato globale" dobbiamo farlo insieme!
Ed ecco il primo passo: ALSEA (associazione lombarda degli spedizionieri) ha realizzato un database interattivo per permettere agli associati di collaborare in maniera costruttiva.

(dal sito www.alsea.mi.it) click

La competizione tra le imprese di trasporto e spedizione è sempre viva; è una legge economica che peraltro consente alla clientela di poter usufruire di una molteplicità di fornitori tra cui scegliere il miglior servizio al costo più competitivo.
Naturalmente l'Associazione non può e non intende incidere sulle logiche di mercato e sul naturale gioco della concorrenza.
In certe occasioni però "collaborare è meglio che competere"; in alcuni casi, cioè, la collaborazione tra imprese può consentire di offrire alla clientela il miglior rapporto qualità/prezzo.
Ogni impresa infatti è notoriamente specializzata per determinati servizi che possono essere determinati dalla modalità di trasporto (strada, ferrovia, nave, aereo), dall'area geografica servita, dai trasporti particolari (merci pericolose, trasporto valori, trasporti temperati, animali vivi, ecc).

Questo cosa significa?

Che un qualsiasi "piccolo" spedizioniere (aderente ad Alsea) è oggi in grado di assistere la clientela per qualsiasi esigenza di trasporto, ancora meglio che non in passato.
Con il vantaggio del servizio personalizzato che solo i "piccoli" sono in gradi di dare.
E poi lo sappiamo: sembra proprio che, almeno in Italia, chi manda avanti la "baracca" siano le piccole e medie imprese, mentre le grosse multinazionali (che hanno costruito la loro forza soprattutto sulla finanza creativa) stanno subendo la situazione di crisi profonda che sta sconvolgengo l'intero mondo globalizzato.
Continuiamo a leggere sui giornali che le multinazionali licenziano ... mentre le piccole imprese assumono!
Che le multinazionali aspettano, come al solito, gli aiuti di stato ... mentre le piccole, abituate a fare da sole, chiedono solo di non dover affrontare troppi intoppi burocratici per poter continuare a svolgere il proprio lavoro.
E' vero, una grossa multinazionale come DHL può contare su interviste prestigiose su Financial Times e Corriere, ma - come in tutte le cose - è il passaparola alla fine a decretare il successo o meno di un'azienda.
Il progetto database Alsea è già in evoluzione: sarà attivato a breve anche a livello nazionale sia nell'ambito di Fedespedi che in quello di Confapi Trasporti (quest'ultimo rivolto direttamente alle ditte produttrici aderenti al sistema CONFAPI che, per chi non lo sapesse, associa 60.000 aziende!).
Altro che piangersi addosso: i piccoli spedizionieri sono pronti a raccogliere il guanto di sfida!
postato da: PaoloFederici alle ore 11/02/2009 13:57 | link | commenti (11)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *idee*, *giornalismo*, *denuncia*, *trasporti*
05/02/2009

IVA: prova delle cessioni intracomunitarie

una della peculiarità delle aziende italiane (che operano con l'estero) è che chi vende preferisce vendere FRANCO FABBRICA e chi compra preferisce comprare CIF, lasciando quindi, in entrambi i casi, la gestione del trasporto allo spedizioniere scelto all'estero.
I responsabili degli uffici commerciali delle aziende italiane sono convinti di fare la scelta giusta, pensando - così facendo - di evitare il coinvolgimento nelle problematiche legate al trasporto.
Insomma, il "trasporto" è vissuto come un problema anziché come un'opportunità.
Anche in questo dimostriamo (noi italiani) la nostra ponziopilatesca propensione a lavarcene le mani.
Poi, quando sorge il problema, allora sì che ci si accorge di quanto sarebbe stato meglio poter scegliere il "proprio" spedizioniere e poter controllare la spedizione "tramite" un proprio fiduciario.
Dopo che ho cercato di dimostrare come comprare CIF (all'import) significhi solo dover pagare sempre di più per servizi NON richiesti, NON controllati e NON negoziati (il video del mio intervento alla CCIAA di Modena è sempre su YOUTUBE: click) è di pochi giorni fa questa nota delle dogane che evidenzia una problematica sempre più comune alle aziende italiane che (all'export) vendono EX WORKS.
Forse vale la pena darci un'occhiata e ... riconsiderare le proprie politiche aziendali.
OGGETTO: IVA. Prova delle cessioni intracomunitarie.
(risoluzione 477 - AGENZIA DELLE ENTRATE - 15 dic 2008)
Con la nota in riferimento sono stati chiesti alla scrivente Agenzia chiarimenti in merito alla prova delle cessioni intracomunitarie, con particolare riferimento alla risoluzione n. 345 del 28 novembre 2007, in cui si afferma che il cedente nazionale deve dimostrare l’invio dei beni in altro Stato membro. La citata risoluzione precisa infatti che “a tal fine può costituire idonea prova l’esibizione del documento di trasporto, da cui si evince l’uscita delle merci dal territorio dello Stato per l’inoltro ad un soggetto passivo d’imposta identificato in altro Paese comunitario”. A tale proposito nella nota che si riscontra viene sottolineato che nel settore ceramico, in cui avvengono comunemente cessioni franco fabbrica, il cedente nazionale si limita a consegnare i prodotti al

vettore incaricato dal proprio cliente e molto difficilmente riesce ad ottenere da quest'ultimo una copia del documento di trasporto controfirmata dal destinatario per ricevuta. In via preliminare si ricorda che l'invio dei beni in altro Stato membro èun elemento costitutivo della cessione intracomunitaria, in assenza del quale non può applicarsi il trattamento di non imponibilità (art. 41 del D.L. 30 agosto 1993 n. 331, convertito dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427. La stessa Corte di Giustizia delle Comunità europee ha ribadito tale principio, affermando che "l'esenzione della cessione intracomunitaria diventa applicabile solo quando il potere di disporre del bene come proprietario è stato trasmesso all'acquirente e quando il fornitore prova che tale bene è stato spedito o trasportato in altro Stato membro e che, in seguito a tale spedizione e trasporto, esso ha lasciato fisicamente il territorio dello Stato membro di cessione" (sentenza del 27/09/2007, in causa C-409/04, punto 42. In senso conforme anche la sentenza del 27/09/2007, in causa C-184/05, punto 23). Ai fini della prova dell'avvenuta cessione intracomunitaria e dell'uscita dei beni dal territorio dello Stato, la risoluzione n. 345 del 2007 ha indicato l'esibizione del documento di trasporto a titolo meramente esemplificativo. Pertanto, nei casi in cui il cedente nazionale non abbia provveduto direttamente al trasporto delle merci e non sia in grado di esibire il predetto documento di trasporto, la prova di cui sopra potrà essere fornita con qualsiasi altro documento idoneo a dimostrare che le merci sono state inviate in altro Stato membro.

postato da: PaoloFederici alle ore 05/02/2009 15:09 | link | commenti
categorie: *riflessioni*, *idee*, *trasporti*

la crisi c'è ... e si vede (anzi si sente!)

ormai l'abbiamo capito: siamo in crisi!
I soldi "finti" (grazie alle bolle speculative che hanno fatto crollare i castelli di carta creati ad arte) si sono rivelati per quello che erano davvero: carta straccia.
Insomma, lo sostengo da tempo: quale differenza c'è tra Pinocchio e chi investe in borsa? Ve lo dico io: nessuna. Le cinque monete che Pinocchio affida al gatto e alla volpe, sperando che si moltiplichino, fanno esattamente la stessa fine delle "monete" che voi affidate ad un qualche consulente finanziario in giacca e cravatta.
Meglio tardi che mai: finalmente però abbiamo capito che l'unica maniera per guadagnare è lavorare.
Ma adesso il problema è un altro: dopo che ho lavorato (parlo da titolare di una piccola impresa, con una quindicina di dipendenti!) ... come faccio ad essere sicuro che verrò pagato?
I clienti sono abituati ad avere "credito" ... e quindi per continuare ad operare sul mercato, anche noi dobbiamo adeguarci.
Se poi, però, al momento di doverci pagare il cliente non paga cosa succede?
Ve lo dico io: niente!
Non serve insistere, non serve far intervenire gli avvocati (che, comunque, NON lavorano gratis!),

non serve fare causa in Tribunale (lo sappiamo che le cause in Tribunale vanno avanti dieci o vent'anni, mentre noi abbiamo bisogno di essere pagati adesso!).
Quindi dopo aver "lavorato", dopo aver prestato il servizio richiesto, dopo aver pagato i propri dipendenti, dopo aver pagato le tasse (allo Stato non gliene frega niente se tu hai incassato il tuo credito o meno! Una volta che hai emesso una fattura ... ci devi pagare le tasse!), dopo aver pagato i propri fornitori ... se non INCASSIAMO cosa ci resta da fare?
Trovare altri soldi attingendo al credito (ma, oggi come oggi, le banche hanno stretto i cordoni della borsa ed il credito ce lo sognamo!) oppure chiudere baracca e burattini dichiarando fallimento.
Allora ecco la nostra richiesta: noi NON vogliamo fondi dallo Stato, NON vogliamo credito dalle banche, NON vogliamo finanziamenti ... chiediamo solo che qualcuno ci dia la GARANZIA che, dopo aver fatto il nostro lavoro, saremo pagati.
Silvio, se ci sei batti un colpo.
Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 05/02/2009 11:05 | link | commenti (3)
categorie: *cultura*, *politica*, *riflessioni*, *idee*, *giornalismo*, *aiuto*, *avvocati*, *trasporti*, *economia*
04/02/2009

siete quasi 50.000 !

questo blog sta per raggiungere quota 50.000 visitatori!
E allora mi piacerebbe sapere qualcosa di più su di voi ...
Lasciate un messaggio, giusto per farmi capire chi siete e cosa trovate di interessante, passando da qui!
grazie
Paolo
(basta cliccare su "commenti" qui sotto a destra ... e non c'è nemmeno bisogno di registrarsi!)

postato da: PaoloFederici alle ore 04/02/2009 11:16 | link | commenti (4)
categorie: *riflessioni*, *incontri*, *giornalismo*, *trasporti*
03/02/2009

alla ricerca del prezzo più basso.

dovendo scegliere un fornitore di servizi "bisognerebbe" esaminare tutta una serie di fattori.
Invece, oggi come oggi, la maggioranza dei clienti cerca una sola cosa: il prezzo più basso!
"Ho tre metri cubi di merce da spedire a New York, quanto mi fai?"
(chissà perché il cervello mi inquadra l'immagine al di là del finestrino abbassato, mentre qualcuno chiede "quanto vuoi"?).
Eppure basta accedere al nostro sito web aziendale ed ecco il prezzo, ben dettagliato.
"Sì ma il tuo prezzo è 40, e c'è un tuo concorrente che fa 37!"
(il che significa che stiamo discutendo di una differenza di 3 x 3 = 9 euro!).
"Quindi - il tono dell'interlocutore si fa amichevole - capisci bene che non posso affidare la merce a te, se non mi fai almeno lo stesso prezzo di quell'altro".
Non importa che il mio servizio abbia permesso al cliente di controllare la tariffa "on line", senza perdere tempo a telefonare (e magari ha "usato" proprio la mia quotazione per acquisire, lui stesso, la spedizione!).
Non importa che il mio servizio sia dettagliato sul web, con tanto di indicazione relativa alla prossima nave in partenza, all'indirizzo esatto del nostro magazzino di raccolta merci, all'ultimo giorno disponibile per accettare il booking.

Non importa che il booking ci possa essere fatto direttamente "on line" (evitando telefonate, fax e mail!)
Non importa che il nome dell'agente a destino sia ben dettagliato sul web, con tanto di indirizzo, telefono, e tutte le informazione necessarie.
Non importa che il nostro sistema preveda il "cargo tracing", la possibilità quindi di seguire la merce durante il viaggio.
Non importa che sia possibile emettere le polizze di carico direttamente via web.
Non importa che la nostra sezione "news" contenga informazioni e suggerimenti sulle cose da fare per evitare l'insorgere di problemi (e di "sorprese"), a totale vantaggio della clientela.
Non importa che la nostra società sia L'UNICA del suo genere ad avere TUTTI questi servizi "on line".
Costiamo tre euro al metro cubo più degli altri ... quindi la spedizione è persa!
Eppure (li ho "contati") lo scorso anno (2008) esattamente settecentocinquanta (750!) spedizionieri si sono affidati ai nostri servizi.
Allora non siamo così "malaccio".
E poi vediamo:
Contestazioni? ZERO!
Merci perse? ZERO!
Merci danneggiate? ZERO!
Vale la pena pagare 3 euro in più e dormire sonni tranquilli?
(Forse varrebbe la pena pagarne anche 30 ... ma adesso non fatemi tirare troppo la corda.)
Ai posteri l'ardua sentenza.
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 03/02/2009 16:19 | link | commenti (3)
categorie: *riflessioni*, *idee*, *trasporti*, *economia*
27/01/2009

tre poltrone per due

Cambiare tutto per non cambiare niente?
Una delle caratteristiche degli italiani è l'attaccamento alla poltrona.
Una volta raggiunto un qualche incarico di "comando", l'italiano diventa inamovibile.
Salvo iniziare il gioco delle tre tavolette!
Sapete tutti come funziona?
Si spostano velocemente tre tavolette su un piano per modificarne gli assetti, cercando di nascondere cosa ci sia sotto.
L'unica certezza è che le tre tavolette cambiano magari di posizione, ma restano sempre le stesse tre.
Come direbbe il mago Silvan: "il trucco c'è, ma non si vede"

Che dire quando il gioco delle tre tavolette ce lo troviamo "giocato" sulla nostra testa?
Proviamo a vedere!
Gli spedizionieri milanesi aderiscono ad ALSEA che aderisce a FEDESPEDI che aderisce a CONFETRA.
E' un po' quello che succede con i COMUNI, che fanno parte di una PROVINCIA, che fa parte di una REGIONE, che fa parte dello STATO ITALIANO.
Così come c'è un presidente in COMUNE, uno in PROVINCIA, uno in REGIONE ... etc etc, anche ALSEA, FEDESPEDI e CONFETRA hanno i loro bravi presidenti e le loro belle poltrone.
Se analizziamo l'andamento degli ultimi anni vediamo che le tre cariche sono diventate, per lo più, interscambiabili tra di loro.
Il presidente FEDESPEDI è diventato presidente CONFETRA, per poi essere nominato presidente ALSEA, mentre il presidente FEDESPEDI (che è già stato, in passato, presidente ALSEA) "vorrebbe" diventare il nuovo presidente CONFETRA.
Le tre tavolette girano girano, ma tutto rimane come prima.
Anzi, visto che abbiamo un presidente di Confetra che è anche presidente di Alsea, potrei intitolare questa mia riflessione parafrasando un famoso film: TRE POLTRONE PER DUE!
D'altronde in un Italia dove il nuovo che avanza è rappresentato da una parte da un settantenne che è diventato presidente del consiglio (per la prima volta) quindici anni fa e dall'altra parte da chi era vice-presidente (sempre del consiglio!) più di dieci anni fa (ma "attaccato" alla poltrona fin dal 1976 quando entrò in Parlamento per la prima volta), non c'è davvero di che meravigliarsi se anche nel nostro settore le poltrone restano attaccate ... al fondoschiena!
Ma il bello è lo stallo che si è venuto a verificare negli ultimi mesi, cosa che a noi ci fa sogghignare quando qualcuno ci parla di Villari.
Almeno quello è stato "regolarmente" eletto.
Nella nostra associazione (la FEDESPEDI) invece viviamo una situazione kafkiana: il mandato del presidente è scaduto (ormai veramente da tanti mesi) e quindi si dovrebbero indire le elezioni per eleggere il nuovo presidente.
E invece? Niente!
Calma assoluta (o "caos calmo" che dir si voglia!)
Quindi, in questo momento, comanda un presidente che NON è ... eletto!
Ieri 400 (e dico quattrocento) associati a Fedespedi hanno presentato una istanza al presidente perché indica immediatamente le elezioni così da poter procedere con l'elezione del nuovo presidente e rimettere in moto la macchina associativa.
Certo che dover arrivare al punto che si debbano muovere in così tanti per ottenere una cosa così semplice (la sostituzione di un presidente il cui mandato è scaduto da mesi) non fa certo bene alla vita associativa.
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 27/01/2009 17:27 | link | commenti (1)
categorie: *trasporti*
26/01/2009

denunciati per traffico di avorio ... era plastica!

un cliente importa (tramite i nostri servizi di trasporto!) merce dalla Cina.
Si tratta di vari oggetti in plastica.
La dogana, all'arrivo in Italia, dispone il controllo.
Durante il controllo (era il gennaio del 2007, quindi due anni fa!) veniva riscontrata l'esistenza di 2 pipe che i FUNZIONARI doganali ritenevano potessero essere realizzate in avorio (prodotto del quale è proibita l'importazione!).
Veniva dunque richiesto l'intervento del Corpo Forestale dello Stato.

Il 20 febbraio 2007 il nucleo operativo del Cites (c'è un nome e cognome, se a qualcuno interessa!) con verbale di accertamento dichiarava trattarsi proprio di AVORIO.
Quindi il cliente veniva denunciato ... anche PENALMENTE (sic!).
Il procedimento penale faceva il suo iter per giungere alla conclusione che, dopo ulteriori accertamenti, la merce confiscata risultava essere fatta di PLASTICA.
Quindi il tutto (dopo due anni!) veniva dissequestrato, la merce restituita al cliente e la questione chiusa.
Che poi quel cliente abbia dovuto subire una denuncia assurda, penare per due anni per dimostrare la sua innocenza, pagare fior di quattrini al suo avvocato, questi sono dettagli.
Per saperne di più ... ed avere la documentazione a supporto delle mie asserzioni, basta chiedere!
Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 26/01/2009 11:25 | link | commenti (5)
categorie: *riflessioni*, *giustizia*, *aiuto*, *denuncia*, *avvocati*, *trasporti*
23/01/2009

mamma mia, che paura!

una azienda riceve merce dalla Nuova Zelanda, tramite i nostri servizi di trasporto.
La resa è DDU che significa che il ricevitore deve pagare l'operazione doganale di importazione, nonché dazio ed iva.
Se però il ricevitore tarda a produrre i documenti necessari per sdoganare, ecco insorgere anche le spese di sosta a magazzino doganale, che, naturalmente, vanno ad aggiungersi alle altre somme dovute.
Quando noi ci rifiutiamo di consegnare la merce se prima non otteniamo il pagamento ... ecco arrivare lettere minacciose con affermazioni del tipo "*non capisco a cosa si riferiscano i DAZI dal momento che il mio cliente mi informa di aver concordato un prezzo franco mio magazzino*" (sic! Questi fanno le importazioni e non sanno che si deve pagare il dazio all'import!?) corredate dall'ovvio coinvolgimento di avvocati "*sarà mia cura formulare insieme ai nostri avvocati una richiesta danni per mancata consegna ...*"
Beh, lo sapete, queste cose mi eccitano.
Rispondo:
egregi signori,
mi fa piacere leggere che avete consultato i vostri avvocati (ma quanti ne avete? Non ve be basta uno!?)
Chiedete loro se esiste una qualche legge che ci obblighi ad anticipare somme per conto vostro!
A noi non risulta: quindi è necessario che ci paghiate le somme di vostra spettanza PRIMA che noi si proceda allo sdoganamento ed al rilascio della merce.
Se poi il ritardo nel pagamento comporta l'insorgere di maggiori spese per ulteriori soste a magazzino doganale anche queste sono e restano a vostro carico.
Contando in una pronta rimessa, vi salutiamo
Paolo Federici
Dopo un po' di tira e molla, capiscono che devono pagare e la questione si risolve.
Salvo poi ricevere una strana telefonata dal titolare di quella ditta che protesta per la mia mail "spiritosa" dicendomi anche che spera di incontrarmi per strada per darmi una lezione e farmi smettere di scrivere spiritosaggini.
Al che gli scrivo:
*caro sig. ****
nonostante il mio quoziente d'intelligenza sia stato testato ed abbia superato i valori necessari per essere ammesso al Mensa, devo ammettere che non ho capito il senso della sua telefonata!
Prendo atto delle sue minacce telefoniche anche se dimostrano solo la pochezza delle sue

argomentazioni.
A mai più risentirla
Paolo Federici
(e se adesso qualcuno mi dovesse aspettare sotto casa e suonarmele ... saprò chi denunciare!)
postato da: PaoloFederici alle ore 23/01/2009 15:45 | link | commenti (3)
categorie: *educazione*, *aiuto*, *denuncia*, *trasporti*
21/01/2009

ognuno ragiona con il proprio metro

comincio davvero a stufarmi!
Gestire trasporti quando il "cliente" è un privato, sta diventando impossibile.
Arrivano merci in importazione con i nostri servizi groupage e nel 99 per cento dei casi si tratta di merci destinate ad aziende che, naturalmente, sanno benissimo come funzionino le importazioni.
Ci sono le "spese a destino" legate alla gestione della merce groupage (dalle THC allo scarico, dalle soste al ricarico, dalle operazioni doganali ai diritti doganali, etc).
Quando però (fortunatamente solo nell' 1 per cento dei casi!) il destinatario è un privato, ecco il problema:
"ma io ho già pagato tutto in partenza"
"no, signore. Lei ha pagato solo il nolo, ma adesso ci sono da pagare le spese a destino"
"ah, no io non devo pagare niente"
E così cominciano a viaggiare messaggi avanti e indietro, con il "privato" importatore, con l'agente in partenza, con l'amico dell'amico che è esperto di trasporti e che ci vuole fare la morale.
Fino a che arrivano insulse lettere da avvocati che dimostrano solo di essere ancora più ignoranti del loro assistito, corredate da minacce:
"se non provvederete a consegnare la merce entro otto giorni adiremo l'autorità giudiziaria per tutelare i nostri diritti"
A nulla serve la mia precisa e dettagliata risposta:
Egregio avvocato
ho ricevuto la Sua raccomandata e ritengo che la persona più idonea a risponderle sia il mio avvocato ... solo che SE DEVO FARLO INTERVENIRE, poi devo anche pagarlo!
E riaddebitare, quindi, a VOI la sua parcella.
Per cui forse sarebbe il caso di risolvere la questione "amichevolmente".
(1) fate riferimento ad un contratto stipulato con una società americana. Non capisco quindi perché CONTESTIATE a noi i nostri addebiti. Da logica, il vostro cliente DEVE PAGARCI e poi, eventualmente, andarsi a rivalere con il suo contraente (vorrei però invitarLa a leggere gli svariati articoli che ho scritto sull'argomento. Il problema NON è nella nostra errata gestione ma nella IGNORANZA delle procedure e delle leggi da parte di alcuni clienti, come nel caso della vostra assistita. Però, mi lasci dire, posso capire che una persona IGNORI leggi e procedure, ma da un avvocato mi aspetterei una ben diversa conoscenza!).
(2) parlate di una riduzione della somma da noi richiesta alla vs assistita "a seguito contestazione". Solo che questa affermazione NON è vera! In un primo momento avevamo richiesto le somme dovute all'importazione INCLUSE DI DAZIO ED IVA. Dopo che la vostra assistita ci ha fornito la documentazione necessaria per l'ESENZIONE del pagamento del DAZIO/IVA, abbiamo semplicemente ricalcolato le somme dovuteci!
(3) ci intimate di consegnare la merce entro 8 giorni. Devo farvi presente che ogni giorno che passa maturano maggiori spese per le soste nel magazzino doganale. Per cui il mio suggerimento è di provvedere tempestivamente al pagamento di quanto dovutoci onde evitare che le somme aumentino. Se poi riterrete di volerci fare causa, sarete sempre in tempo. Non è comunque nostra intenzione consegnare alcunché se non DOPO aver ottenuto il pagamento delle somme dovuteci!
Paolo Federici

p.s.: quanto al mio odio/amore con al categoria degli avvocati, vi invito a leggere il mio libro intitolato "De Causarum Actore" che potete scaricare - gratis - dal mio sito web
Magari leggendo con attenzione il capitolo 09 che tratta dell'ignoranza degli avvocati proprio nel merito della materia in questione.
pp.ss.: NON risponderò più ad alcuna vostra comunicazione, che verrà passata direttamente al mio legale con il quale potrete colloquiare da ora in poi. Ribadisco fin d'ora che le spese legali che dovessero incorrere saranno portate a vostro intero carico.
ovviamente quell'avvocato si guarda bene dal rispondermi.
Poiché vorrei evitare di trovarmi coinvolto in cause assurde, provo io (più e più volte) a contattare l'avvocato.
Il quale sa solo dirmi che certamente noi siamo dei truffatori e che ci stiamo approfittando di una povera donna ...
Provo a chiamare io la "povera donna":
"senta, signora. Se andiamo avanti con gli avvocati non ne veniamo più fuori. Mi mandi 700 euro, anziché 1.235, ed io le faccio consegnare la merce"
"ma io come faccio a fidarmi, il mio avvocato mi ha detto ..."
"ecco guardi, lasci stare l'avvocato che pensa solo alla sua parcella. Mi dica solo se vuole risolvere la questione"
"ma bi boh pss"
"guardi, adesso glielo scrivo: se entro 7 giorni mi manda 700 euro, anziché 1.235, provvedo alla consegna. Altrimenti lasciamo che intervengano gli avvocati e buonanotte"
"va bene, mi mandi la merce e darò l'assegno all'autista"
"no guardi, non ci siamo capiti: prima lei mi paga e poi io dispongo la consegna"
"e ma se come dice il mio avvocato voi siete dei truffatori, io che garanzie ho"
"va bene signora, siamo dei truffatori. Visto che lei è convinta così ed il suo avvocato pure, sicuramente avete ragione voi. Ed io dopo 30 anni di onorato lavoro sono qui a truffare le vecchiette per 700 euro"
Ho scritto al mio agente dicendo che ASSOLUTAMENTE non deve più accettare prenotazioni per effetti personali.
Sentirsi dare doppiamente del truffatore dopo aver proposto uno sconto di quasi il 50 per cento per "aiutare" una povera donna, non è proprio il massimo che uno possa aspettarsi.
Non è che forse è vero che ognuno ragiona con il proprio metro: i truffatori pensano che tutti gli altri siano truffatori ...!
Ci penserà il mio avvocato.
Per me la pratica è chiusa!
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 21/01/2009 13:54 | link | commenti (6)
categorie: *aiuto*, *avvocati*, *trasporti*
19/01/2009

il trasporto in Vietnam

il futuro del trasporto ... è con le moto!
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 19/01/2009 13:02 | link | commenti (1)
categorie: *viaggi*, *cultura*, *idee*, *giornalismo*, *trasporti*
03/01/2009

Ahi ahi ahi, Alpitur?

ore 16.00: siamo pronti ad andare in aeroporto per il viaggio di rientro. Chiuse le valigie ci apprestiamo ad uscire dalla camera. Ci chiamano: c'è un ritardo, di sei ore! Il "transfer" per l'aeroporto viene spostato alle 22.00. Ci rimettiamo il costume e torniamo in spiaggia. Dopo cena, risaliamo in camera e aspettiamo le 22.00
ore 22.00: "transfer" per l'aeroporto, come da programma. Alle 22.30 siamo al check-in. Il volo ... partirà alle 03.00 (di notte!). Non capisco perché ci abbiamo portato in aeroporto con così tanto anticipo. Intanto ci "accomodiamo" per terra e cerchiamo di dormire.
ore 02.00: ci chiamano per entrare al "gate" e passare il controllo passaporti. Tiziana ha tre boccette di "liquidi", debitamente inseriti in una borsina di plastica trasparente, rettangolare, Non ci contestano la quantità, che rientra abbondantemente nei limiti, ma il fatto che la borsina sia

rettangolare. Secondo le regole brasiliane deve essere quadrata. Visto che è mezza vuota, la piego ... facendola diventare quadrata. Il "guardiano" dello scanner dice che non va bene. Gli mando due accidenti e caccio tutto nel bidone della spazzatura. D'altronde, contro le assurdità mica ci si può mettere a ragionare, soprattutto alle due di notte!
03.30: finalmente si parte, solo che il volo da Recife per Milano passa da Salvador Bahia, dove arriviamo dopo un'ora. Ci fanno scendere in transito (devono pulire l'aereo e cambiare l'equipaggio perché il volo è uno solo: Milano - Recife - Salvador Bahia - Milano). Ci accomodiamo sul pavimento dell'aeroporto e dormiamo.
06.00: si riparte, finalmente, per Milano. In Italia sono già le 10.00 di mattina e ci aspettano solo una decina di ore di volo. In un aereo strettissimo, scomodissimo, pulito velocemente e male. La compagnia si chiama NEOS, che presumo significhi "Non E' Obbligatorio Sceglierci". Infatti la prossima volta mi accerterò che l'aereo non sia dei loro.
08.00: ci portano da mangiare. Uno si aspetta la colazione! Invece no, ci sono le lasagne al forno! Alle otto di mattina, dopo una notte quasi insonne, avendo dormito - poco e male - solo sui comodissimi pavimenti di due aeroporti (sull'aereo è impossibile dormire: le gambe strabordano ed i sedili si reclinano di quasi quindici millimetri). La hostess si giustifica dicendo "d'altronde il nostro avrebbe dovuto essere un volo notturno!". Al momento non rispondo, poi penso: "se fossimo partiti alle 22.00, con previsione di arrivo alle 13.00, avrebbero servito - è vero - la cena, ma poi, prima dell'arrivo ci sarebbe stata la colazione, o no? Quindi sull'aereo devono avere due pasti: uno a base di lasagne ed una colazione. Se alle otto di mattina ci hanno servito le lasagne, cosa ci serviranno nel tardo pomeriggio, prima di arrivare a Milano? Non mi resta che aspettare poche ore e l'enigma è risolto: yogurt, croissant, tortina di mele, aranciata e caffè ... insomma una meravigliosa colazione! Invertire i due pasti doveva essere una scelta troppo complicata per i cervelloni di bordo.
Alla fine la domanda è: perché un tour operator come Alpitur usa un vettore aereo così scalcagnato come NEOS? Sicuramente oggi Alpitur ha perso un cliente, perché la scelta di usare quel vettore aereo l'ha fatta Alpitur, mica io! Quindi è giusto che Alpitur ne sia responsabile! Ahi ahi ahi, Alpitur?
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 03/01/2009 23:48 | link | commenti (2)
categorie: *viaggi*, *riflessioni*, *trasporti*
07/11/2008

7 novembre 2008 - Italian Logistics Conference

organizzato da Assologistica, si è tenuto a Milano un convegno (patrocinato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) per discutere sulla crisi della logistica (ma anche sui piani strategici di sviluppo).
Un sottotitolo imponente: "gli operatori chiedono e le istituzioni rispondono"
La giornata è partita con notizie da paura: la produzione dell'acciaio in Cina è crollata dell'80 per cento. Le aziende cinesi vendono "sottocosto" per mantenere l'occupazione. Il PIL di Singapore (considerata la Svizzera del Far East!) passerà dal più 9 del 2007 al meno 12 del 2008.
Ci sono, in atto, una crisi di liquidità ed una crisi dei consumi.
Insomma, l'abbiamo capito: siamo in recessione.
Bisogna solo capire se sarà una recessione a U, oppure ad L.
Cosa vuol dire, direte voi?
Che se è una recessione di tipo "U" allora dopo il crollo in verticale, ci sarà un periodo di stasi in orizzontale e poi una ripresa, ancora in verticale.
Se invece la recessione è di tipo "L", dopo il crollo verticale ci sarà la stagnazione ... per un tempo indefinito.
Non male come prospettive: siamo in ballo tra (come suol dirsi) la padella e la brace.
Proviamo a fare un'analisi con un po' di ottimismo?

L'Italia - protetta dall'Euro - ha comunque tenuto. Nessuna banca italiana - finora - ho chiuso, nè ha avuto bisogno di immissione di capitali statali (come noi solo la Spagna. Gli altri grandi d'Europa - Germania, Francia, Inghilterra - hanno avuto tutti bisogno di interventi statali).
E poi noi abbiamo ... la black economy (cosa ci tocca sentire!).
La vera differenza la fanno però (ma guarda la novità, che novità non è!) le PICCOLE e MEDIE aziende, che sono molto attive e certamente meglio strutturate rispetto alle grandi.
Dopo queste premesse (elencate in maniera eccelsa da un giornalista come Lorenzo Raffo, direttore di TUTTOTRASPORTI) ha preso la parola il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino.
"Purtroppo - ha detto - niente è più come prima e, dopo quanto avvenuto negli ultimi quindici giorni, la situazione è cambiata ancora".
Il problema - in Italia - sembra essere sempre uno ed uno solo: mancano i soldi (meno male che c'è Tremonti che - tagliando qui e là - cerca di salvare il salvabile!).
Lo ha contraddetto Mario Lovelli, membro della commissione trasporti ma esponente dell'opposizione: "forse i soldi non ci sono perché quelli che c'erano sono stati spesi male".
Ed ha portato l'esempio di solo due "voci di spesa" attualissime: 1,5 miliardi di euro spesi per la riduzione dell'ICI (non dimentichiamo che l'ICI era già stata ridotta dal governo precedente, ma solo per il 40 per cento delle famiglie. Quelle, per così dire, meno abbienti. Il nuovo governo ha esteso il beneficio a tutti) e 2,5 miliardi di euro per risolvere il nodo Alitalia (calcolati sommando i debiti che confluiscono nella "bad company" e gli ammortizzatori sociali messi in atto).
Al di là della polemica, però, se non si sviluppano le infrastrutture (ormai sono decine di anni che ne discutiamo dicendo sempre la stessa cosa!) la situazione non potrà che peggiorare.
Un esempio: le autostrade sono cresciute, in Europa, del 79 per cento. Da noi in Italia del 7,9 per cento.
Abbiamo già speso non so quanti milioni (o miliardi?) di euro per la progettazione (sì, SOLO per la progettazione) del ponte di Messina.
Intanto in Cina hanno progettato e costruito (in cinque anni!) un ponte lungo 10 volte lo stretto di Messina.
E - dulcis in fundo - siamo punto e a capo con la questione autotrasporto: gli autotrasportatori chiedono che il Governo legiferi in materia di TARIFFE (che, secondo i calcoli astrusi degli autotrasportatori, dovrebbero lievitare del 50 per cento) altrimenti bloccheranno ancora strade ed autostrade.
In un mercato che si proclama libero ed aperto alla concorrenza, gli autotrasportatori chiedono - dunque - la "statalizzazione" del settore.
E, per chi ancora non lo sapesse, in quel disegno di legge sull'autotrasporto sono previsti alcuni interventi (sollecitati dagli autotrasportori!) che puntano ad affrancare l'autotrasporto dalla "dipendenza rispetto a un mercato dominato da aziende di committenza e di intermediazione ...!" per cui solo il padroncino proprietario di camion potrà sottoscrivere contratti di trasporto.
Insomma, si sta pensando al trasporto "solo" sulla base di trasporto terrestre a mezzo camion (si sono dimenticati, in un sol colpo, di treno, aereo e nave!).In poche righe un'intera categoria (gli spedizionieri, 30 miliardi di euro di fatturato, migliaia di aziende e centinaia di migliaia di dipendenti) verrebbe spazzata via.
Dunque quelle PICCOLE e MEDIE aziende che - abbiamo visto - sono il vero motore dell'economia italiana vedono il loro futuro ancora più nero?
Assurdo?
Ai posteri l'ardua sentenza.
Lo so, in questo mio articoletto sono stato un po' polemico e allora lasciatemi finire sull'onda della polemica.
Durante il convegno hanno premiato le aziende che più si sono distinte nel settore della logistica.
Con tante aziende italiane presenti nel settore, sono andati a prendere due multinazionali: CEVA e DHL-DANZAS.
Ho sottomano i dati di bilancio del 2005: CEVA perdeva quasi tre milioni di euro. DHL-DANZAS

invece 25 (milioni di euro).
Non so CEVA, ma DHL-DANZAS l'anno dopo è scesa a perderne solo 18 (milioni di euro).
Intanto, per quanto ne capisco di economica, chi NON guadagna NON paga le tasse sul NON guadagno, vero?
Ma allora VINCE (il premio come miglior operatore del settore!) solo chi PERDE (però deve perdere milioni di euro!).
Poi possiamo discutere su come sia possibile che certe aziende perdano somme enormi e continuino a rimanere sul mercato. Io una risposta ce l'ho ma non la dico perché altrimenti mi prendo un'altra denuncia per diffamazione (dire la verità, in Italia, è un reato).
Eppure c'era (tra gli oratori) il titolare di un'azienda che mette insieme TRE caratteristiche:
(1) è ITALIANA
(2) ha GUADAGNATO (non fatturato, sia chiaro, ma GUADAGNATO e quindi pagato le tasse sul reddito!) 670.000 euro nel 2005 e 870.000 euro nel 2006
(3) si dedica all'INTERMODALE (che è la vera soluzione al traffico camionistico, agli intasamenti autostradali, allo smog che ormai ci avvelena la vita!).
Ma non è stato premiato.
Il suo nome? Livio Ambrogio.
La sua ditta? "AMBROGIO TRASPORTI".
(Paolo Federici)
postato da: PaoloFederici alle ore 07/11/2008 15:34 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *idee*, *incontri*, *giornalismo*, *trasporti*
28/10/2008

BEATRICE LORENZIN incontra SPEDAPI MILANO

non capita tutti i giorni (per noi, piccoli imprenditori a capo di piccole aziende!) di poter dialogare con qualcuno che ci rappresenta in Parlamento.

La politica è sempre così distante dalle gente che, trovandosi faccia a faccia con un onorevole, quasi si rimane impacciati: così tante sono le cose che si vorrebbero chiedere come così poco il tempo disponibile.

Grazie all'interessamento di Spedapi (il convegno è stato fortemente voluto da Luca Castigliego e Riccardo Fuochi, rispettivamente presidente e vicepresidente - per chi ancora non la conoscesse, Spedapi è la categoria interna ad API che raccoglie le piccole società di spedizioni) lunedì 27 ottobre abbiamo potuto organizzare una tavola rotonda per dibattere sui trasporti in Italia, con l'intervento di Beatrice Lorenzin, membro della IX commissione trasporti.

I temi affrontati sono stati davvero tanti: dalla nuova legge - in discussione per il prossimo anno - sullo "shipping", al disegno di legge che dovrebbe regolamentare l'autotrasporto; dalle normative europeee disattese in Italia, ai ritardi doganali ormai cronici; dalle nuove disposizioni relative ai controlli di sicurezza (con l'istituzione della figura dell'AEO: Authorized Economic Operator), ai problemi dal cargo aereo NON presente nel progetto CAI/ALITALIA.

Si è parlato di accesso al credito e di "polizze di carico".

Insomma, abbiamo veramente potuto affrontare tanti temi "caldi" avendo di fronte una persona preparata e competente.

Certi incontri aiutano a riconciliarsi con il mondo della politica: trovare qualcuno che davvero mostra di interessarsi ai nostri problemi non può che renderci più ottimisti nei confronti del futuro.

Tanto per scendere in dettaglio e portare qualche esempio concreto, questo riguarda il settore del consolidato marittimo: per questa specifica attività NON esiste (al momento) alcun riconoscimento legale, non esiste alcuna regolamentazione legislativa in Italia che inquadri a dovere la figura del "consolidatore", mentre in altre legislazioni (negli USA, l'attività dell'NVOCC è regolata dallo SHIPPING ACT OF 1984-para 17, che recita "Non-vessel-operating common carrier (or NVOCC) (foreign commerce) means a common carrier that does not operate the vessels by which the ocean transportation is provided and is a shipper in its relationship with an ocean common carrier", a significare Operatore del Trasporto marittimo, equiparato ad Una Compagnia di Navigazione NON proprietaria di navi) è ben chiara e riconosciuta. Oggi la maggior parte dei "consolidatori" italiani sono registrati come spedizionieri oppure come agenti di commercio, mentre sarebbe più indicato pensare di evidenziare esattamente le caratteristiche in cui si deve inquadrare questa attività. Il problema principale nasce dal fatto che il "consolidatore", agendo come una Compagnia di Navigazione, ha titolo (in tutto il mondo) per rilasciare sue proprie Polizze di Carico. Ma, in Italia, le Polizze di Carico rilasciate da un "consolidatore" non sono sempre riconosciute alla stregua di quelle rilasciate da una Compagnia di Navigazione. Vengono invece, spesso, equiparate alle Polizze di Carico "vettoriali" rilasciate da una spedizioniere-vettore. Questo comporta non pochi problemi sia nei rapporti con le banche che nei rapporti con le autorità doganali. Potendo ottenere la qualifica equipollente a quella di Compagnia di Navigazione, il "consolidatore" (che - di fatto - ha gli stessi diritti e doveri di una Compagnia di Navigazione) potrebbe sicuramente operare in maniera più chiara, avvalendosi di leggi dello Stato e non di usi e convenzioni internazionali spesso male interpretate o fraintese.

Oggi possiamo finalmente sperare che nell'elaborazione della nuova legge sullo shipping ... venga inserita anche la figura del consolidatore (o NVOCC!).

Parlando, invece, del disegno di legge che dovrebbe regolamentare l'autotrasporto, forse non tutti sanno che in Parlamento stanno pensando al trasporto "solo" sulla base di trasporto terrestre a mezzo camion (si sono dimenticati, in un sol colpo, di treno, aereo e nave!) ed hanno così elaborato un disegno di legge dove solo l'autotrasporatore proprietario di camion potrà sottoscrivere contratti di trasporto. In poche righe un'intera categoria (gli spedizionieri, 30 miliardi di euro di fatturato, migliaia di aziende e centinaia di migliaia di dipendenti) verrebbe spazzata via.

Oggi il "problema" diventa finalmente noto e qualcuno (la Lorenzin, appunto) che sta nella "stanza dei bottoni" saprà prendere le misure del caso.

D'altronde è un problema che riguarda soprattutto i piccoli spedizionieri NON proprietari di camion.

Ed è chiaro che i grossi gruppi e le facoltose multinazionali del trasporto NON hanno questo problema.

Termino con un ultimo punto per il quale la Lorenzin ha promesso di attivarsi immediatamente: la legge che regolamenta il trasporto con mezzi fino a 35 quintali.

Mentre l'Europa ha disposto che i mezzi fino a 35 quintali sono liberi di viaggiare senza alcuna

"limitazione" particolare (se non la necessità per l'autista di avere la patente idonea) Italia ha emanato una norma per cui tali "liberalità" vale solo per mezzi che pesano fino a 1.600 kos (poco più di una station wagon o un suv, insomma!)

Alternativamente il padroncino di un qualsiasi mezzo utilizzato in "conto terzi" DEVE avere l'iscrizione all'albo dei trasportatori che comporta, tra l'altro, un esame molto dettagliato e particolare nonché il deposito cauzionale di 50.000 euro!

Se può essere comprensibile una tale norma per camion, bilici, autoarticolati ... certamente non è comprensibile per i mezzi al di sotto dei 35 quintali.

Ve lo immaginate il padroncino (magari peruviano o filippino) che a fatica riesce a mettere insieme i soldi per comprarsi il mezzo, quando deve fare un esame (comunque NON previsto dalla comunità europea) rispondendo a domande di diritto, di finanza (la Lorenzin ha promesso di scaricarsi le domande del test per PROVARLE sulla sua pelle!) ma, soprattutto, dovendo recuperare altri 50.000 euro da depositare quale cauzione per poter lavorare?

Pare che ci siano già 30.000 domande depositate da chi vuole mettersi in regola (in regola - ripeto - con la SOLA legge italiana, perché la legge COMUNITARIA dispone altrimenti!) ma che siano consentiti un massimo di 6.000 esami annui ...!

Volete provare anche voi il test? Eccolo: click

Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 28/10/2008 17:46 | link | commenti (8)
categorie: *politica*, *idee*, *incontri*, *trasporti*
22/10/2008

io non ci sto!

AGGIORNAMENTO: quanto segue lo scrivevo ad ottobre 2008 ... oggi (15 dicembre 2010) la situazione non solo non si è risolta, nonostante le promesse,. ma si è AGGRAVATA !

abito in via Donizetti, a Redecesio di Segrate, una via che da sempre è a senso unico.

La scelta, oltre venti anni fa, è stata fatta per permettere un traffico scorrevole e lasciare, ai residenti, la possibilità di sosta su entrambi i lati della strada.

Stamane, improvvisamente, sono apparsi alcuni cartelli stradali:

(1) divieto di sosta su ambo i lati della strada (dalle 08.00 alle 18.00). La domanda ovvia è: "e adesso dove le posteggiamo le auto?". Mi hanno detto "mettila nel box". Il "mettila" ... presuppone una sola auto per famiglia. Ma le famiglie, in venti anni, sono cresciute ed il numero di auto per famiglia sono almeno due o tre. Non sarà una colpa - spero - aver migliorato il proprio stato sociale? Avere figli universitari che, anche per la scarsezza dei servizi pubblici che collegano Redecesio a Milano, usano l'auto! E' vero, di notte possiamo posteggiare davanti a casa! Ma qualcuno mi deve spiegare perché da oggi - e per non so quanto tempo - devo uscire di casa alle 08.00 e rientrare dopo le 18.00. Visto che altrimenti NON saprei proprio dove posteggiare (potrei posteggiare a Lampugnano e poi prendermi un taxi per andare a casa. Magari è un'idea!).

(2) doppio senso di circolazione ma, nel senso contrario a quello usuale, consentito solo ai mezzi diretti al cantiere.

Ecco la sorpresa: il cantiere!

Qualcuno ha deciso di costruire delle case e, per evitare che i camion facciano un giro forse un po' lungo e tortuoso, si è anche deciso di sconvolgere la vita ad una cinquantina di famiglie.

Eppure le soluzioni "alternative" (e ben più realistiche!) ci sono eccome:

(A) ovviamente la prima è che anche i camion rispettino i sensi unici esistenti da venti anni e se dovranno fare qualche manovra in più ... la facciano!

(B) poi basterebbe prendere due omini muniti di paletta verde-rossa che, nel momento in cui i camion debbono entrare contro-senso, bloccano - per un paio di minuti - il traffico.

(C) ma la soluzione più ovvia sarebbe quella di collegare la strada che attualmente va alla ferrovia con il cantiere (si tratterebbe di sistemare qualche decina di metri di strada sterrata e buttare giù un pezzettino di muro!)

Quale è la differenza tra la soluzione decisa dal Comune e le TRE soluzioni alternative?

Che le soluzioni alternative significano un aggravio di costi per l'impresa costruttrice ... e naturalmente i soldi sono il fattore determinante di tutte le scelte dell'uomo moderno, con buona pace del quieto vivere e dei problemi che - altrimenti - vanno a gravare sulla pelle di 50 famiglie!

Lasciatemi aggiungere alcuni punti:

(AA) qualche anno fa hanno costruito dei box proprio davanti alla mia abitazione: i camion facevano il loro bel giro "turistico" per il paese rispettando i sensi unici e nessuno ha avuto di che lamentarsi (cosa hanno di diverso QUESTI camion rispetto a QUELLI?)

(BB) proprio perché abbiamo più di un'auto a famiglia, noi (e voglio dire mia moglie ed io!) usiamo - per andare al lavoro - la stessa auto, lasciando l'altra posteggiata sotto casa. Il nuovo "sistema" ci costringerà ad usare due auto per andare a lavorare, alla faccia della lotta al traffico ed all'inquinamento (senza considerare i maggior i costi per la benzina!)

(CC) se non possiamo più posteggiare davanti a casa, il COMUNE dovrebbe metterci a disposizione uno spazio "analogo" come capienza auto ... dove andare a posteggiare! Oppure il Comune ha già calcolato a bilancio le somme che incasserà grazie alle multe?

Finisco con la ovvia domanda: "chi è il genio?"

Chi è stato l'Einstein che ha ideato questa meravigliosa soluzione che ha il solo effetto di creare problemi insormontabili agli incolpevoli abitanti di via Donizetti?

Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 22/10/2008 20:32 | link | commenti (12)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *idee*, *giornalismo*, *educazione*, *aiuto*, *denuncia*, *trasporti*
25/09/2008

il tram numero 1893

vista la particolare destinazione finale di questo tram (per chi non l'avesse riconosciuto è un tram dell'ATM MILANESE, il numero 1893, per l'esattezza, in servizio di linea regolare!), chi mi sa dire in quale ZONA è stata scattata la foto?
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 25/09/2008 00:36 | link | commenti (2)
categorie: *viaggi*, *scoperte*, *trasporti*
14/09/2008

Alitalia

vediamo se ho capito:

in un qualsiasi mercato (libero!) Alitalia dovrebbe fallire.

C'è il signor Berlusconi che propone una soluzione alternativa cioè:

- NON la facciamo fallire ma creiamo DUE società, una che comunque FALLIRA' ed una che invece SOPRAVVIVERA'

- quella che fallirà si porterà dietro tutti i debiti di Alitalia (quindi chi è in credito con Alitalia, comunque i suoi soldi li perderà!)

- quella che SOPRAVVIVERA' farà arricchire 16 persone che, essendo italiani (anche lo svizzero Aponte è ... napoletano!) daranno l'illusione che la compagnia resti italiana.

Per realizzare questo meraviglioso progetto (meraviglioso per lui e per i suoi 16 amici ...!) pone delle condizioni per cui:

- o i sindacati ACCETTANO le loro condizioni (e chissenefrega dei diritti dei lavoratori)

- oppure i sindacati NON ACCETTANO le loro condizioni (così ALITALIA fallirà ma lui/loro

potranno dire che la colpa è dei sindacati)

Insomma alla fine:

(1) qualunque cosa succeda ... i MERITI saranno solo dei 16 ... (che - ribadisco - non sono disposti a comprarsi Alitalia ... ma solo a comprarsi la parte BUONA di Alitalia)!

(2) qualunque cosa succeda ... le COLPE saranno solo dei sindacati!

Certo che sedersi ad un tavolo delle trattative sapendo che la ragione è solo da una parte, non può permettere di negoziare alcunché.

Allora, non parliamo più di negoziazione, parliamo di cosa succede veramente: in italiano si chiama RICATTO!

Chi siano i ricattati e chi i ricattatori, decidetelo voi.

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 14/09/2008 19:53 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*
08/09/2008

made in Italy

è uscita la classifica italiana dei fornitori di servizi logistici (pubblicata, come ogni anno, in esclusiva dal “Giornale della Logistica”) relativa ai dati dei bilanci per l’anno 2006.
L'anno scorso, per aver espresso il mio parere commentando i dati ... è arrivata una richiesta di 400.000 euro per danni (da diffamazione!).
Poi quella richiesta si è ridotta a “solo” 50.000 euro e adesso … siamo per le vie legali.
Vedremo!
Intanto, mi domando: esiste la libertà di opinione, in Italia ... sì o no?
Posso "commentare" i dati, oppure devo sottostare alla legge del più forte per cui NON si possono criticare nemmeno i dati matematici?
Provo ad esprimermi in termini prettamente MATEMATICI (se poi anche affermare che due più due fa quattro è diffamazione, beh allora siamo davvero messi bene!):
(1) la prima della lista (DHL EXPRESS - GRUPPO DHL, con azionista di riferimento le POSTE TEDESCHE: DEUTSCHE POST) fattura 850 milioni di euro e ne perde quasi 11. L'anno scorso aveva fatturato un po' meno (810 milioni di euro) ma aveva perso un po' di più (25 milioni). E' possibile che i proprietari di una tale grande azienda (ha quasi 3.500 dipendenti, solo in Italia) ogni anno anziché dividersi utili ... mettano mano al portafoglio e ripianino solo perdite? Mah! Certo, si tratta di una multinazionale che magari perde in Italia e poi guadagna "altrove". Allora questo spiegherebbe da dove vengano i soldi per ripianare le perdite. Resterebbe il fatto che le tasse sugli utili ... vengano pagate altrove, ma questo non devo nemmeno pensarlo.
(2) la prima della lista (sempre lei: DHL EXPRESS - GRUPPO DHL) fa parte di un "gruppo" nel quale rientrano anche la quarta (DANZAS SPA), la diciottesima (DHL SOLUTIONS ITALY SPA) e le 104ma (DHL AVIATIONS SRL). Facciamo la somma? Il fatturato sale a più di 1.600 milioni di euro ... e la perdita scende a solo 8 milioni di euro. Poiché il fatturato TOTALE delle prime 1.000 aziende del settore è pari a 21.500 milioni di euro, significa che solo quel "Gruppo DHL" rappresenta quasi l'8 % (in termini di fatturato) dell'intero traffico. Lo scorso anno erano sotto il 7 %. Insomma hanno rosicchiato più dell'1 % del mercato (aumentando il fatturato da 1.250 milioni a

1.600 milioni) ... portando le perdite da 18 milioni di euro a "solo" 8 milioni di euro.
(3) l'affermazione che avevo fatto lo scorso anno: "bisogna lavorare tanto per perdere tanto" è ancora attuale ed ineccepibile. Se TUTTE le 1000 aziende elencate lavorassero secondo lo stesso "principio" (perdendo lo 0,5 rispetto al fatturato!) il settore (se i primi 1.000 fatturano poco più di 20 miliardi di euro, l'intero settore arriva a 30 miliardi di euro) avrebbe generato perdite per 150 milioni di euro! Ve lo immaginate?
(4) sta di fatto (è sempre la matematica che parla) che le 1.000 aziende elencate, a fronte di un fatturato di 21.500 milioni producono UTILE per 240 milioni ... ma in effetti sono i 3/4 di aziende in utile (750 aziende che producono 360 milioni) a compensare le 250 aziende in perdita (che perdono 120 milioni). Così il risultato "netto" POSITIVO FINALE è di solo 240 milioni di euro quale utile dell'intero settore.
(5) i primi 20 della lista fatturano 8.120.000.000 euro (il 37 % del totale, quindi più di un terzo) e producono utile per 3.760.000 (lo 0,046 % del fatturato!). Gli altri 980 fatturano 13.380.000.000 euro (quindi i 2/3 del globale) e producono utile per quasi 235 milioni di euro (quindi l' 1,75 % del fatturato). Se qualcuno è in grado di spiegarmi come si possa passare dallo 0,046 % dei "grandi" ... all' 1,75 % dei piccoli (di certo - matematicamente parlando - significa che i "piccoli" producono un utile del 3.800 % in più rispetto ai grandi!) gliene sarò grato!
(6) chi sono i 5 che in assoluto perdono di più (e quindi ... se NON guadagnano NON pagano tasse sugli utili, ovvio!)?
Eccoli (elencati in ordine di perdita):
meno 15.648.706 TNT AUTOMOTIVE LOGISTICS
meno 11.004.608 TNT LOGISTICS ITALIA SPA
meno 10.996.974 DHL EXPRESS (GRUPPO DHL)
meno 8.495.076 GEODIS ZUST AMBROSETTI
meno 7.478.851 DHL SOLUTIONS (ITALY) SPA
Cosa fatturano globalmente? 2.100.000.000 di euro (cioè il 10 % del totale di 21.500.000.000 fatturato dai 1000 elencati)
Cosa perdono globalmente? Più di 50.000.000 di euro!
Se tutti facessero come loro ... a fronte del totale di fatturato di 21,5 miliardi di euro si avrebbero solo perdite e per un totale 500 milioni di euro!
Cosa hanno in comune? Sono tutte multinazionali!
(7) chi sono i 7 che in assoluto guadagnano di più? (e quindi ... sono anche i maggiori contribuenti per lo Stato Italiano)?
Eccoli:
BERTANI TRASPORTI SPA 13.251.580
ARCESE (HOLDING) 12.826.919
SAVINO DEL BENE 9.118.609
SAIMA AVANDERO 9.048.570
BARTOLINI 7.955.709
GEFCO 7.852.901
ARTONI 6.110.140
Cosa fatturano globalmente? Più di 2.100.000.000 di euro (quindi il 10 % del totale)
Cosa hanno di utile globalmente? 65.000.000 di euro!
Se tutti facessero come loro ... a fronte di un totale di fatturato di 21.5 miliardi di euro si avrebbero utili per un totale di 1.150.000.000 di euro!
Cosa hanno in comune? Sono aziende soprattutto italiane!
E allora lasciatemi arrivare al dunque: il "Made in Italy" è importante anche nel trasporto e forse vale la pena discuterne!
Insomma se l'italianità va promossa nel mondo ... va promossa anche in Italia!
Il produttore ITALIANO é sicuramente dispiaciuto quando vede che il mercato "italiano" preferisce prodotti simili al suo, ma (scusate il gioco di parole!) prodotti altrove.

Ma anche l'OPERATORE DEL TRASPORTO italiano non può essere contento quando vede che gli esportatori (e importatori!) italiani preferiscono affidarsi ad aziende estere perché gestiscano i loro trasporti.
Soprattutto se le aziende estere (per lo più proprio quelle multinazionali, con la sede principale in qualche paradiso fiscale!) non è che paghino "molte" tasse (sul reddito!) in Italia.
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 08/09/2008 18:40 | link | commenti (2)
categorie: *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*
18/07/2008

Diffamazione? Ma va!

esaminando i bilanci (del 2005!) delle prime 1.000 aziende del trasporto (in Italia) ho potuto notare che la maggior parte chiudono i bilanci in perdita!

Allora ho scritto (ad ottobre 2007):

Insomma mi sembra che il mercato si stia orientando sul LAVORARE TANTO per PERDERE TANTO.

Ora, che ci sia gente che lavori "sotto costo" non lo capisco, ma è una libera scelta in un libero mercato.

La cosa "antipatica" è che la clientela talvolta usi le quotazioni di altri (quelli che lavorano in perdita), per costringere anche noi a rimetterci dei soldi, e se gli si dice "no", veniamo accusati di fare tariffe alte, quando invece le nostre tariffe sono "onestissime".

Come ben sa chi ci conosce, noi teniamo molto alla nostra reputazione, ed ovviamente in questa situazione ci viviamo a disagio.

Andare a spiegare ad un cliente (o magari ad un agente estero) che altri lavorano in perdita e che noi una cosa del genere non ce la possiamo permettere è praticamente impossibile.

Ditemi voi, vi sembra offensiva e/o diffamatoria?

E' una personale considerazione dedotta da dati di fatto.

Bene, avendo fatto i nomi delle aziende che hanno i bilanci in perdita (i dati sono UFFICIALI, quindi non c'è alcuna violazione della privacy ...!), una di queste (che aveva "dichiarato" - nel bilancio ufficiale depositato! - di aver perso quasi mezzo milione di euro!) si è sentita "diffamata" e allora ci ha chiesto 400.000 euro di rimborso per danni di immagine.

Il primo pensiero è che stessero cercando di rimpiazzare le perdite ... a nostre spese.

Sta di fatto che gli abbiamo risposto picche ... e allora ci hanno fatto causa (però solo per 50.000 euro! Insomma già ci hanno "scontato" 350.000 euro).

Adesso ci tocca mettere mano al portafoglio, cercare un avvocato che ci difenda e sperare che il giudice NON ci condanni, altrimenti - magari - ci toccherà davvero pagare!

Alla faccia della libertà di opinione!

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 18/07/2008 21:10 | link | commenti (2)
categorie: *cultura*, *riflessioni*, *giustizia*, *idee*, *giornalismo*, *avvocati*, *trasporti*
10/07/2008

La Cina è vicina

importazioni dalla Cina

adesso che molte aziende italiane hanno chiuso, qualcuno comincia ad interrogarsi.

Facciamo un passo indietro?

In tanti hanno delocalizzato (bella questa parola! Come quell'altra ... "globalizzazione").

Cioè i capitalisti rampanti hanno licenziato gli operai italiani (dalle loro fabbriche in Italia) ed hanno assunto operai cinesi (nello loro fabbriche delocalizzate!).

In questo modo i loro prodotti hanno avuto un'impennata, sì, ma nel guadagno (solo per le loro tasche di capitalisti rampanti, ovviamente)!

E' chiaro che se anziché pagare un operaio (italiano) 20.000 euro all'anno ... ne pago uno (cinese) meno di 500 euro all'anno, il "mio" prodotto costerà molto ma molto meno.

E se anche riduco (di poco!) il prezzo di vendita, alla fine i conti tornano: ho guadagnato di più.

Solo che i cinesi si sono fatti furbi.

Perché produrre a bassissimo prezzo (in Cina) per permettere al capitalista rampante (italiano) di straguadagnare?

Nella filiera produzione-trasporto-vendita, dopo aver raggiunto il controllo della produzione si sono a poco a poco accapparrati anche l'esclusiva del trasporto.

Ed oggi si presentano, sempre in proprio, anche al limite della filiera: quello che riguarda la vendita.

Così in Italia continuano ad aprirsi negozi (e supermercati, ed ipermercati ...) cinesi che vendono "in proprio" i loro prodotti.

Per combattere contro il "capitalista rampante" (italiano) hanno ideato una nuova strategia operativa.

Lo stesso prodotto che vendevano all'italiano a 10 (e che poi l'italiano ... rivendeva magari a 100) ora lo vendono ai "loro" negozi (e supermercati ed ipermercati) a 1 ... cosicché i "loro" negozi possono rivenderlo a 5!

In questo modo dopo aver chiuso le aziende italiane ... i capitalisti rampanti (italiani) stanno chiudendo anche le poche attività di intermediazione che gli erano rimaste.

Solo che adesso i capitalisti rampanti si interrogano: "come fanno i negozi cinesi a vendere a prezzi così bassi?"

Elementare, Watson: è in corso una guerra e per vincerla i cinesi stanno mettendo in campo tutte le loro armi migliori.

Dopo essersi ripresi, nella maggior parte dei casi, il controllo delle aziende presenti in Cina (anche di quelle "delocalizzate") grazie agli aiuti governativi (che vengono dati all'esportazione) si "accontentano" di un guadagno molto ma molto più contenuto di quello al quale erano abituati i "capitalisti rampanti".

Grazie al mio lavoro (mi occupo di trasporti ed importazioni) ho la possibilità di VEDERE le fatture che il produttore cinese (quello che sta in Cina, insomma!) indirizza al distributore cinese (quello che VENDE "direttamente" in Italia) e vi posso assicurare che i prezzi sono incredibilmente bassi.

Così bassi che la Dogana sospetta l'imbroglio.

"Ma come fa un paio di jeans a costare pochi centesimi di euro?" mi chiedono quando presento le fatture in dogana.

"Evidentemente se i cinesi vendono i jeans in Italia - sulle bancarelle oppure nei loro mercatini - a 3 o 4 o 5 euro, significa che davvero li pagano meno!"

"Sì, ma 30 centesimi di euro per un jeans è troppo poco"

"Il troppo poco è un valore relativo: quello che è troppo poco per il nostro metro di misura, magari è tanto per il loro metro di misura. Matematicamente parlando - il buon Carlo Marx ce lo ha insegnato - il valore di un prodotto è dato soprattutto dal costo del lavoro. Se dunque un italiano costa 20.000 euro (di stipendio annuo) ed un singolo jeans prodotto da un operaio italiano "costa" all'azienda italiana mediamente 20 euro (un millesimo dello stipendio!)... ecco che se un cinese costa 500 euro (di stipendio annuo) il jeans prodotto da un operaio cinese "costerà" dunque alla sua azienda cinese 0,50 euro! Cifra che può essere ulteriormente ridotta per ordini di migliaia di jeans!"

"Va bene il confronto sul valore del costo del lavoro, ma il cotone ... i cinesi non lo pagano?"

"E' chiaro che il cotone prodotto in Cina ha un valore diverso del cotone prodotto in Italia ... sempre per il fatto che anche la produzione del cotone è legata al costo del lavoro. Quindi ... il rapporto di minor valore rimane"

La dogana "sospetta" che i prezzi esposti in fattura non siano reali, ma la mia domanda è: "che interesse avrebbe un'azienda produttrice cinese a farsi pagare cifre così basse?"

"Magari le cifre esposte in fattura non sono reali ma dichiarate solo per pagare meno tasse all'importazione"

"E' un'accusa grave, che va provata. Non si può semplicemente supporre ... l'irrealtà di un documento ufficiale. Certo se si potesse dimostrare che le fatture sono false, bene farebbe la dogana a sequestrare tutto, denunciare gli importatori, mandare in galera chi viola la legge. Ma spesso la verità è un'altra: i cinesi sono davvero in grado di fornire prodotti a prezzi così bassi. Siamo noi che ancora ci meravigliamo, pensando che ciò che invece è reale ... nasconda il solito complotto!"

"Ma dai - mi incalzano - come fai a pensare che siano prezzi reali? E' evidente che c'è sotto qualcosa"

"Vedi - provo a spostare il discorso su un altro argomento che mi sta a cuore - il nolo per il trasporto di un metro cubo di merce spedita - via mare - da Shanghai a Genova oggi non solo è basso, ma è sottozero, nel senso che anziché pagare il nolo chi esporta dalla Cina riceve un rimborso. Anche quello è assurdo. E' evidente che c'è sotto qualcosa. Sono dieci anni che lo dico, lo scrivo, lo ribadisco ... eppure è solo una conseguenza del libero mercato. Ognuno può fare i prezzi che vuole. E se lo scopo è quello di controllare una fetta sempre più grande di traffico, qualunque mezzo è lecito! Altrimenti non si spiegherebbe come ci siano multinazionali del trasporto che dichiarato perdite eclatanti."

"Vabbè, ma questo cosa vuol dire?"

"Vuol dire che non c'è da meravigliarsi se gli esportatori cinesi sono in grado di fare prezzi così bassi per le loro merci destinate in Italia, soprattutto se hanno scelto di avvantaggiare i loro connazionali. Lo sai vero che il più grande porto Italiano - Genova - è già di proprietà dei cinesi? Che si stanno comprando Napoli e che la maggior parte della navi che trasportano merci in giro per il mondo sono cinesi?"

Insomma, ormai è tardi per correre ai ripari.

Paolo Federici

postato da: PaoloFederici alle ore 10/07/2008 11:50 | link | commenti (1)
categorie: *cultura*, *politica*, *riflessioni*, *idee*, *trasporti*
13/06/2008

Menenio Agrippa ... faceva lo spedizioniere?

Menenio Agrippa è ancora attuale!

Per chi non lo ricordasse (ma oggi, si studia ancora la storia di Menenio Agrippa, a scuola!?) quest'uomo visse oltre 2.500 anni fa.

E' rimasto famoso per un aneddoto: assimilava la società ad un corpo umano, dove ognuno deve fare la sua parte perché tutto funzioni a dovere.

Immaginate un mondo dove gli architetti vengano estromessi dalla società e tutte le opere da edificare sono date in gestione ai muratori.

Nessuno mette in dubbio le capacità dei muratori: sono senz'altro in grado di costruire una casa. Ma quando si tratta di costruire un palazzo, oppure un grattacielo, o magari il Ponte di Messina ... non si può pensare di darne l'incarico ad un congrega di muratori.

Ci vogliono gli architetti, ci vogliono gli ingegneri, ci vogliono analisti, finanziatori, geometri ... insomma tutta una serie di operatori del settore che da sempre contribuiscono alla crescita del settore edile.

Immaginatevi che 200 muratori si mettano insieme, costituiscano un'associazione di categoria ed impongano alla società civile di "tagliare" fuori tutti gli altri operatori del settore.

D'altronde sono loro (i muratori) quelli che fanno il lavoro di base, quello "fisico" insomma.

Quindi possono certo imporre le regole: "da oggi in poi chi vuole costruire qualcosa dove rivolgersi a noi, dimenticandosi di architetti, ingegneri e geometri".

Secondo voi una tale imposizione troverebbe riscontro nella politica e, soprattutto, tra chi fa le leggi?

Immagino la "ovvia" risposta.

Spostiamo la discussione su un altro settore, quello delle spedizioni.

E' di questi giorni la notizia: click

È nata Trasportounito, la prima associazione indipendente italiana dell'autotrasporto...
Dall'assemblea (alla quale hanno partecipato più di 200 titolari di aziende di autotrasportatori) è scaturito un decalogo di interventi, che punta ad affrancare l'autotrasporto dalla dipendenza rispetto a un mercato dominato da aziende di committenza e di intermediazione ...

Provo a commentare? Notoriamente lo spedizioniere è considerato l'architetto del trasporto.

Se vogliamo spingerci a fare un paragone, l'autista del camion è assimilabile al muratore.

E' certamente un lavoratore indefesso, capace di muoversi nel traffico, esperto nelle operazioni di ritiri e consegne, attento e responsabile nel suo particolare settore.

Ma non lo vedo capace di trattare contratti per trasporti navali, oppure aerei.

E nemmeno me lo immagino a trattare trasporti "camionistici" continuativi per grossi lotti di merce.

Come dicono a Milano "Ofelé fa el to mesté'" ... cioè ognuno deve fare il proprio mestiere.

Però una classe politica particolarmente disattenta sta pensando al trasporto "solo" sulla base di trasporto terrestre a mezzo camion (si sono dimenticati, in un sol colpo, di treno, aereo e nave!) ed ha così elaborato un disegno di legge dove solo il padroncino proprietario di camion potrà sottoscrivere contratti di trasporto.

In poche righe un'intera categoria (gli spedizionieri, 30 miliardi di euro di fatturato, migliaia di aziende e centinaia di migliaia di dipendenti) verrebbe spazzata via.

Assurdo?

Ai posteri l'ardua sentenza.

Quel disegno di legge c'è, è stato contestato (dagli spedizionieri!) ma sostenuto (dagli autotrasportatori) e siccome questi ultimi, mostrando più intelligenza che non i politici che li rappresentano, hanno capito l'importanza e la necessità della categoria degli spedizionieri, in 200 (padroncini) hanno lasciato la categoria, costituendo una sezione a parte che si batte per l'approvazione di quel disegno di legge e per la conseguente cancellazione degli spedizionieri dal mondo dei trasporti (italiano).

A Prodi (il disegno di legge ... era già partito negli anni passati) eravamo riusciti a spiegare l'importanza dello spedizioniere (e quel disegno di legge era decaduto).

Adesso dobbiamo rispiegare tutto a Berlusconi, sperando che abbia tempo e voglia di capirlo anche lui!

Certo che uno si aspetta un aiuto dalla politica: trovarsi a dover lottare non per ottenere privilegi, ma per evitare di sparire ... non è il massimo della vita!

Paolo Federici

p.s.: Se poi vogliamo allargare la discussione ad altri settori, ecco fatto: perché non cancelliamo tutte le agenzie immobiliari? Solo i "proprietari" potranno vendere le loro case, trattando direttamente con gli acquirenti! Perché non cancelliamo le banche? I soldi teniamoceli sotto il materasso, abolendo assegni e cambiali. Perché non cancelliamo studi commercialisti e notai: gli atti pubblici facciamoceli in privato. Perché non aboliamo gli autosaloni? Le automobili acquistiamole direttamente dalle case produttrici! Perché non aboliamo i supermercati? La spesa possiamo farla dai contadini!

Se invece vogliamo parlare seriamente, rendiamoci conto che gli "intermediari" (come certi autotrasportatori considerano gli spedizionieri) sono indispensabili per il funzionamento del mondo dei trasporti e, quindi, dell'economia!

postato da: PaoloFederici alle ore 13/06/2008 11:44 | link | commenti (1)
categorie: *riflessioni*, *giornalismo*, *trasporti*
03/04/2008

ALITALIA: fare i conti ... con i soldi degli altri.

certamente i piloti e le hostess hanno i loro diritti. Forse sono solo i passeggeri (e le merci) che hanno solo doveri.

Poi ci sono i sindacati, sempre pronti a difendere i "poveri" lavoratori contro lo strapotere dei "padroni".

Si da il caso, però, che nella situazione Alitalia, i "padroni" siamo noi. Sì, l'ALITALIA è nostra, di tutti noi.

Forse, stavolta, cominciamo a ragionare ... diversamente, stando dall'altra parte della barricata. Perchè noi "padroni" dobbiamo continuare a cacciare quattrini ... per rimpinguare le tasche di piloti,

hostess e sindacalisti?

Visto che noi "padroni" siamo incapaci di far funzionare la nostra compagnia, abbiamo provato a venderla, anzi a svenderla, anche se così facendo cercavamo di rientrare di una minima parte dei soldi che ci abbiamo investito.

Ma i nostri "dipendenti" (quelli ai quali paghiamo lo stipendio tutti i mesi) non sono d'accordo. In fondo cercando di recuperare una minima parte dei soldi che noi ci abbiamo rimesso finora, noi "padroni" dimostriamo di essere proprio la peggior feccia del capitalismo.

Quella che pensa solo ai soldi e si disinteressa dei problemi della povera gente (piloti, hostess e sindacalisti).

Ed allora ecco la proposta: compratevela voi l'Alitalia, voi piloti, voi hostess, voi sindacalisti. Sicuramente voi, vivendola da dentro, saprete come far funzionare la vostra compagnia. Vi dividerete gli utili, deciderete autonomamente la politica aziendale.

In fondo, le cooperative sono nate proprio con quello spirito: permette ai "lavoratori" di sganciarsi dalla pressione del "padrone" e rendersi, finalmente, liberi.

E non crediate che l'operazione sia difficile da realizzare: qualcuno si è preso la briga di fare un po' di conti e con la misera somma di 12.000 euro a testa, tutti voi, piloti, hostess e sindacalisti, diventate i nuovi padroni dell'ALITALIA. Non sono pochi quelli che credono che quando l'ALITALIA sarà vostra, allora sì che saprete farla funzionare.

Ecco, nel caso, un articolo "scaricato" dal gran mondo dei blog:

http://crisis.blogosfere.it/2008/03/i-conti-della-lavandaia-e-lalitalia-w-il-liquidatore.html

Meditate gente, meditate!

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 03/04/2008 12:46 | link | commenti (8)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *idee*, *trasporti*
22/02/2008

il bug del millennio ... arriva (in ritardo) a Genova.

ormai la gestione di qualsiasi attività viene demandata ai computers ed a sofisticati sistemi informatici.

Genova, porto italiano all'avanguardia, decide di migliorare le sue prestazioni.

Si affida ad uno specialissimo programma gestionale (denominato COSMOS) in sostituzione del precedente.

Ed il 15 gennaio ci ritroviamo al via.

Quello che non era successo al passaggio del millennio (ricordate la paura del millennium bug?) succede in un week end di metà gennaio. Di quest'anno! Il sistema va in tilt ... ed il porto si ferma. Ma non un giorno, o due ... e nemmeno una settimana. Un mese dopo, infatti, il problema non è ancora stato risolto, ed intanto cominciamo a tirare le somme: *"Lo studio legale Riccomagno è stato incaricato da Spediporto Genova (Associazione degli Spedizionieri Corrieri e Trasportatori) di avviare una Class action contro Voltri Terminal Europa (Vte), di proprietà di PSA Singapore, per il forzoso fermo della attività terminalistica che perdura dal 20 gennaio 2008 e che è stata causato da un blocco del sistema informatico non ancora risolto. Il danno stimato è di circa 70 milioni per la sola categoria degli spedizionieri. Un gruppo di lavoro interno allo studio, guidato dall'avvocato Danilo Guida, sta analizzando le modalità per l'inizio dell'innovativa azione."*

Ma, in fondo, a noi che cce frega! Il porto (quel porto) non è più italiano da tempo. I proprietari sono i cinesi (PSA Singapore). E lo sanno tutti che i prodotti cinesi non sono affidabili!

postato da: PaoloFederici alle ore 22/02/2008 20:26 | link | commenti (13)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
13/12/2007

PRODI PAGA IL RISCATTO

(e con 30 milioni di euro libera gli italiani dal "blocco" dei tir)

L'attività dell'anonima sequestri ha perso una delle sue peculiarità: non è più anonima!

Ha nomi e cognomi e delle precise sigle sindacali.

Vogliamo fare un po' di storia del cosiddetto sciopero?

Una volta gli operai scioperavano contro il "padrone".

Quando la misura era colma, incrociavano le mani e smettevano di lavorare.

Così la produzione si fermava ed il "padrone" subiva un danno.

Il "padrone" faceva due conti, capiva che gli conveniva concedere qualche aumento agli operai, riducendo magari marginalmente il suo spropositato guadagno dato proprio dallo sfruttamento del lavoro altrui, ed allora gli operai, accontentati con due lire in più a fine mese, riprendevano a lavorare.

Ma questa è storia di battaglie appartenenti al passato.

Oggi NON si sciopera contro il "padrone" ma contro altri incolpevoli cittadini/lavoratori che sono sulla stessa barca (anzi, sulla stessa strada o autostrada che dir si voglia).

Solo che oggi lo sciopero si trasforma in un eclatante sequestro di persona: decine di migliaia di italiani "bloccati" ... a casa (costretti ad un anomala situazione di "arresti domiciliari" non potendo muoversi per mancanza di benzina!)

E lo Stato che fa? Paga il riscatto!

E domani ... si replica.

E' previsto, qui a Milano, un nuovo sciopero dei dipendenti dell'ATM che, tanto per cominciare, lo sciopero lo fanno sempre di venerdì ... così il week end si allunga (è vero, dicono che a pensar male si fa peccato ...!).

E poi (mi ripeto, lo so!) NON si sciopera contro il "padrone" ma contro altri incolpevoli cittadini/lavoratori che sono sulla stessa barca (anzi, sugli stessi autobus).

Il "danno" (esempio di domani: i mezzi pubblici che si fermano!) non lo subisce alcun padrone ... e nemmeno quello "Stato" contro cui si intende protestare.

Anzi colui che dovrebbe essere danneggiato (lo stato-padrone) ci guadagna risparmiando di pagare giornate lavorative agli amanti del lungo week-end.

Tanto gli incassi, dati soprattutto dagli abbonamenti dei pendolari, NON sono intaccati dallo sciopero.

Insomma, come dicevano i latini, "cui prodest"?

Qualcuno mi può spiegare l'utilità di uno sciopero che "favorisce" lo stato-padrone e che "danneggia" i lavoratori?

Mi sembra di rivedere la storia di quel signore che per far dispetto alla moglie ... decise di evirarsi.

E la poverina ... fu "costretta" ad accontentarsi di altri "membri".

Ma per tornare al "blocco-sequestro" da parte dei tir, domandiamoci cosa sia legale e cosa invece non lo sia:

1) agricoltori che bloccano autostrade impedendo ai camion di passare e lavorare: abuso SI o abuso NO ?

2) impiegati del desk Alitalia che non fanno i check in impedendo agli utenti di volare: abuso SI o abuso NO ?

3) impiegati comunali che impediscono al cittadino di fare documenti: abuso SI o abuso NO ?

4) metalmeccanici che con propri cortei bloccano il transito in città impedendo ad altri lavoratori, non metalmeccanici, di andare a lavorare: abuso SI o abuso NO ?

5) ferrotramvieri che bloccano i treni dei pendolari impedendo loro diandare a lavorare: abuso SI o abuso NO ?

6) portuali in sciopero che impediscono il carico e lo scarico delle merci magari con consguenze tragiche su

un esportatore che deve negoziare un credito e non può farlo ed è costretto a licenziare: abuso SI o abuso NO ?

7) benzinai che scioperano e non ci si può rifornire: abuso SI o abuso NO ?

A questo punto la considerazione è una sola: qui ormai scioperano tutti ... per i più diversi motivi ... spesso contrastanti tra loro (scioperiamo CONTRO la TAV che inquina ... oppure a FAVORE della TAV che altrimenti taglia fuori l'Italia dai commerci? Scioperiamo CONTRO l'ALITALIA che perde - se io NON prendo Alitalia è uno sciopero, no? - oppure a FAVORE di Alitalia perché aumenti gli stipendi ai suoi dipendenti? Scioperiamo CONTRO i cinesi che ci stanno massacrando con le loro importazioni, oppure a FAVORE delle merci cinesi che ci permettono di risparmiare? ... e via di questo passo).

Io penso che noi abbiamo UN UNICO STRUMENTO di sciopero, di lotta, di discussione, di protesta ... che è il VOTO

Però ci hanno tolto anche quello (se tu - caro lettore - ti candidi io NON posso votare per te. Posso solo votare per un partito e poi il segretario di quel partito deciderà se il mio voto vada a te oppure no!)

Io ricordo una vecchia legge che mi aveva insegnato mo nonno: la mia libertà finisce laddove comincia quella di un altro

Bloccare un'autostrada, oppure un autobus, oppure un comune, oppure un desk Alitalia ... sono tutti modi per contravvenire al "precetto" di cui sopra

Lo so mi dirai: ma allora quale mezzo abbiamo per protestare?

Non posso che ripetermi: noi abbiamo UN UNICO STRUMENTO di sciopero, di lotta, di discussione, di protesta ... che è il VOTO (sperando che ce lo ridiano!)

Paolo

postato da: PaoloFederici alle ore 13/12/2007 11:43 | link | commenti (4)
categorie: *cultura*, *politica*, *riflessioni*, *giustizia*, *aiuto*, *trasporti*
30/10/2007

il tempo .. non esiste!

trent'anni dopo ... sono tornato a Ponte dei Mille (la stazione marittima di Genova) per salire su una nave da crociera (anzi due)!
L'ultima volta, ne ero sceso il primo agosto del 1976 ... e la prima impressione è proprio quella che il tempo non esista.
E' vero, nel 1976 si trattava della "mia" nave (dico mia, perché era quella sulla quale aveva "lavorato" per quasi due anni: la FEDERICO C. La storia, poi, la racconto nel mio libro intitolato "la nave dei sogni". Non l'avete ancora letto? Ahi ahi ahi!) mentre stavolta si trattava di un invito a bordo per una serata mondana.
Però i "paragoni" erano d'obbligo.
La serata è iniziata alle 17.00, quando ci siamo presentati (Tiziana ed io) sottobordo alla nave "MSC RHAPSODY" per il "check in".
Ci è stata assegnata una cabina (interna), quindi nemmeno un oblò dal quale guardare il mare!
Se è vero che sulla "FEDERICO C" la mia cabina di oblò ne aveva due, stavolta si trattava di passarci solo una notte, per cui poteva certo andare bene così.
Per le 18.30 eravamo pronti per l'ingresso nel salone (di una seconda nave, la MSC SINFONIA) dove veniva offerto l'aperitivo.
Tante facce note ed un arcobaleno di canapè colorati: insomma chiacchiere e saluti, a iosa.

Verso le 19.30 ci siamo trasferiti in teatro per uno spettacolo davvero entusiasmante.
Entusiasmo che traspariva anche dagli interventi degli organizzatori della serata (l'invito ci era stato fatto da una delle maggiori compagnie di navigazione mondiali, la MSC, con la quale intratteniamo rapporti commerciali), nell'illustrare le attività della loro società di navigazione.
Al termine dello spettacolo ... cambio di nave!
Siamo scesi dalla MSC SINFONIA e siamo nuovamente saliti sulla MSC RHAPSODY, per la cena.
Non vi dico la vastità della scelta ... che era già un piacere per gli occhi, prima che per la gola.
Comodamente seduti ad un tavolino dal quale si godeva una meravigliosa vista sul mare aperto, ci siamo abbuffati alla grande.
Per i dolci ... trasferimento in un altro ristorante della nave.
E poi tutti in "coperta" per assistere a dei meravigliosi fuochi d'artificio.
Intanto, nel salone delle feste venivano "scaricati" un numero esagerato di palloncini: dovevamo scoppiarli cercando quelli che, internamente, avevano i bigliettini che davano diritto ad un premio.
Sarà anche vero che i premi erano tanti ... sta di fatto che io (solito "fortunato") ne ho vinti addirittura quattro.
Solo all'1.30, dopo esserci scatenati in discoteca, abbiamo pensato che era ora di andare a dormire.
Stamane, dopo un'abbondante colazione a bordo, siamo sbarcati ed ho così riattraversato il "Ponte dei Mille" ... sperando che non debbano passare altri trent'anni prima di poter tornare a bordo!
Paolo

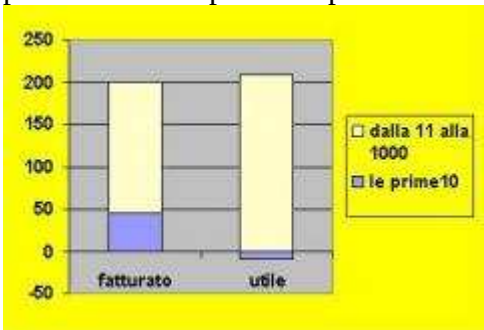
postato da: PaoloFederici alle ore 30/10/2007 14:17 | link | commenti (9)
categorie: *amici*, *trasporti*
05/10/2007

lavorare ... per perdere?

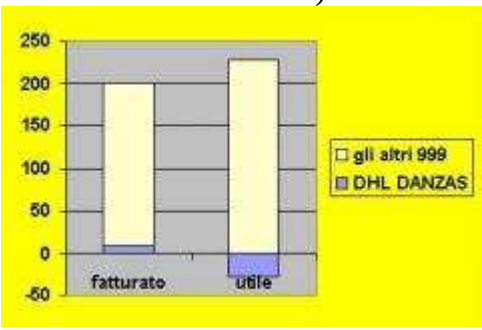
grazie alla rivista “IL GIORNALE DELLA LOGISTICA” anche quest’anno abbiamo ricevuto l'elenco dei primi mille "OPERATORI DELLA LOGISTICA" italiani (elencati in ordine di FATTURATO e con i dati di bilancio 2005) ed ecco cosa notiamo:
DHL DANZAS si piazza al primo posto (come fatturato, con oltre 810 milioni di euro) ma ha chiuso il bilancio con una PERDITA di "25.058.209" euro (sono cinquanta miliardi delle vecchie lire! E pensare che la MERZARIO era fallita con un buco di "solo" 40 miliardi di lire!)
GEODIS ZUST AMBROSETTI ha PERSO 17.735.505 euro
TNT ha PERSO 13.154.542 euro
FAGIOLI (società che vanta il controllo praticamente in esclusiva dei carichi speciali!) ha PERSO 5.881.114 euro.
A questo punto ci domandiamo: ma, ha senso lavorare per perdere?
C'è qualcosa che ci sfugge.
Ma anche PANALPINA ha perso (ma "solo" 108.510 euro!)
Anche Kuhne Nagel (persi 114.000 euro)
FransMaas (persi 3.481.590 euro)
GEOLOGISTICS (persi 1.812.701)
Francesco Parisi (persi 1.030.008)
PACORINI (persi 4.925.143)
VIDALE (persi 889.155)
TRAITORR (persi 104.628)
ROHLIG (persi 748.742)
VIGLIENZONE (persi 352.922)

ECU LINE ha perso 51.239 euro
L'elenco è praticamente infinito.
C'è addirittura GREENSISAM (agente della maggiore compagnia di navigazione cinese, la Evergreen) che perde 1.270.863 euro!
Insomma ci sembra che il mercato si stia orientando sul LAVORARE TANTO per PERDERE TANTO.
Ora, che ci sia gente che lavori "sotto costo" non lo capiamo, ma è una libera scelta in un libero mercato.
La cosa "antipatica" è che la clientela talvolta usi le quotazioni di altri (quelli che lavorano in perdita), per costringere anche noi a rimetterci dei soldi, e se gli si dice "no", veniamo accusati di fare tariffe alte, quando invece le tariffe degli associati SPEDAPI sono "onestissime".
Come ben sa chi ci conosce, noi teniamo molto alla reputazione dei nostri associati, ed ovviamente in questa situazione ci viviamo a disagio.
Andare a spiegare ad un cliente (o magari ad un agente estero) che altri lavorano in perdita e che noi una cosa del genere non ce la possiamo permettere è praticamente impossibile.
A questo punto ci siamo dati da fare per esaminare un po' più in dettaglio i numeri, basandoci proprio sui dati relativi ai bilanci (2005) dei primi 1000 operatori della logistica.
Sommando il fatturato di tutti i 1000, abbiamo un fatturato globale di circa 20 miliardi di euro.
Sommando gli utili (di quelle che hanno guadagnato, che sono 783 aziende per un utile globale di 313 milioni di euro) e le perdite (di quelle che invece ci hanno rimesso, che sono 217 aziende per una perdita globale di 132 milioni di euro) il risultato globale dà l'incredibile cifra di "solo" 181 milioni di euro di utile. La differenza (313 meno 132) è proprio uguale a quei 181 milioni di euro.
E questo significa che l'utile (181 milioni) è pari allo 0,9 per cento del fatturato (20 miliardi)!
Ci sembra di poter affermare, senza tema di smentita, che questo sia un chiaro indicatore di un settore in crisi, o no?
Però andiamo un po' più "a fondo" nell'esaminare quei numeri!
I primi 50 dell'elenco (quindi, per così dire, le grosse aziende) fatturano circa 10 miliardi di euro, praticamente una somma analoga a quella fatturata dagli altri 950.
Solo che i 10 miliardi fatturati dai primi 50 danno utili per 45 milioni (quindi un ROE dello 0,45 per cento).
Mentre i 10 miliardi fatturati dagli altri 950 danno utili per 135 milioni (quindi il ROE triplica e diventa l'1,35 per cento).
Insomma, a fronte di analogo "fatturato" la piccola azienda produce TRE VOLTE di più di utile.
Facciamo un altro "controllo":
Tra le prime 50 ce ne sono 7 che perdono 67 milioni di euro
Mentre tra le altre 950 ce ne sono 210 che perdono 65 milioni di euro
Quindi viene rispettata la percentuale (50 aziende producono metà del fatturato e metà delle perdite mentre le altre 950 aziende producono l'altra metà del fatturato e l'altra metà delle perdite mentre le altre 950)
Solo che (incredibile ma vero!) se prendiamo le prime dieci aziende italiane, a fronte di un fatturato globale di oltre 4 miliardi e mezzo di euro (quindi quasi un quarto dei 20 miliardi totali), producono una PERDITA totale di 7 milioni di euro.
Qualche grafico?
A parità di fatturato (10 miliardi di euro) le 50 grandi aziende producono un utile pari a solo un terzo dell'utile delle 950 piccole aziende:

Le prime dieci, a fronte di un fatturato pari a quasi un quarto del globale (4,5 miliardi su 20) producono solo perdite e per un totale globale di 7 milioni di euro:



Insomma, cominciando dalla prima azienda in assoluto (DHL DANZAS) che è quella che fattura di più (810 milioni di euro) ed è anche quella che perde di più (25 milioni di euro), l'assioma LAVORARE TANTO per PERDERE TANTO è assolutamente vero.
Comparando fatturato ed utile, DHL-DANZAS fattura 810 milioni (il 4,1 per cento del totale di 20 miliardi) e ne perde 25 milioni (il 13,8 per cento – in negativo - dell'utile di 181 milioni prodotto da tutte le altre 999 aziende):



Qualche azienda con risultati positivi? Ecco:
SNATT (fatturato 38 milioni – utile 295.000)
DOMETRANS (fatturato 6,5 milioni – utile 250.000)
NEW TRANSPORT (fatturato 3,4 milioni – utile 111.000)
MERCI & MERCI (fatturato 3,8 milioni – utile 110.000)
GETCO (fatturato 11,8 milioni – utile 316.000)
Allora ci sono anche le aziende "sane"? Quelli che vanno contro-corrente e che lavorano per guadagnare! Sì, ma sono mosche bianche!
Per finire vorremmo segnalare il caso CEMAT: a fronte di un fatturato di 177 milioni di euro (si piazza dunque al 21mo posto!) chiude con un utile di 3.390.000 euro. Vi pare poco? Beh, la nuova proprietà (TRENITALIA ha da poco acquistato la maggioranza azionaria) ha pensato bene di mandare a casa l'amministratore delegato (Eugenio Muzio)! Forse perché un'azienda che GUADAGNA non risponde alle esigenze di mercato? Ma allora è vero: bisogna LAVORARE TANTO per PERDERE TANTO!
Paolo Federici
(vice presidente di SPEDAPI Milano)
nota bene: questo "studio" è stato pubblicato da SPEDAPI MILANO (Spedapi è la categoria interna

ad API – associazione piccole imprese - che raccoglie le piccole società di spedizioni)

postato da: PaoloFederici alle ore 05/10/2007 11:38 | link | commenti (5)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
04/08/2007

a pensar male si fa peccato ...

leggo, su La Repubblica, l'articolo in merito alla collisione tra due navi nel mare di Mazara del Vallo.
Si parla di una mega-portacontainer e quindi, lavorando nel settore, sono incuriosito: vorrei sapere che nave è, di quale Compagnia di Navigazione si tratta, su quale tratta opera ...
Il nome riportato è "Eleni" ... bandiera panamense, in navigazione da Haifa a Valencia.
Poi vedo la foto: è quella della MSC Elena?
Cerco nell'articolo qualche ulteriore informazione ma non ne trovo.
"ma come - mi domando - si parla della nave senza indicare la Compagnia (MSC?) ma solo la bandiera (panamense) e si riporta il nome "incompleto", scrivendo solo Eleni a tralasciando MSC?"
Ed ecco che a pensare male si fa peccato: "non è che la MSC oltre che essere un colosso dei container è diventata una potenza delle crociere e con tutta la pubblicità che fa ... avrà chiesto a La Repubblica di omettere qualche riferimento in più su nome, cognome e paternità?"
Forse ... quelli di Repubblica hanno "obbedito" limitandosi a riportare una foto della MSC Elena ... così da potersi giustificare in caso di critiche, visto che non avranno indicato tutti i riferimenti, ma almeno la foto l'hanno messa!
E invece la cosa è ancora più tragica: la nave non solo NON è la MSC Elena, ma non si chiama nemmeno Eleni ... ma bensi Helleni (almeno secondo IlSole24Ore).
Ed il riferimento alla MSC non c'è proprio da nessuna parte (non solo su La Repubblica, ma nemmeno sul Corriere - per il quale la nave la chiama HELENI - e tantomeno su IlSole24Ore)
E sul sito ANSA si parla di HELENI (anche se la foto è quella della MSC ELENI)
Poi cerco ancora su google ed eccolo il colosso da 295 metri (questo l'hanno detto), da 55 mila ton (anche questo l'hanno detto) e di bandiera panamense (pure!): click
(da un ulteriore ricerca, sullo "schedule" della MSC ... la MSC ELENI risulta proprio in servizio tra Haifa e Valencia)
A questo punto lascio a voi le conclusioni
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/08/2007 10:15 | link | commenti (30)
categorie: *riflessioni*, *giustizia*, *trasporti*
19/07/2007

anti spam?

ormai passo buona parte del mio tempo a cancellare mail indesiderate (lo so, direte voi, ci sono i programma anti spam! Ma se il mio programma anti-spam ne cancella almeno 300/400 al giorno ... un'altra cinquantina - al giorno - passano comunque, per vari motivi). Una storiella la racconto qui: click
Ho messo il link perchè è un po' lunghetta ma forse spiega a dovere il problema. Quello che in tanti ancora non capiscono è che ricevere CENTINAIA di proposte commerciali, dei più svariati generi, ogni giorno, fa solo perdere un sacco di tempo. Soprattutto se le proposte sono per cose ASSOLUTAMENTE INUTILI ed INUTILIZZABILI. Anch'io VENDO SERVIZI ma se qualcuno

vuole ricevere le MIE proposte deve ISCRIVERSI al mio sito. Certo che per fare come faccio io ci vuole un'organizzazione di tutt'altro tipo che non prendere i nominativi dalle pagine gialle ed inondarli di proposte. Oppure chiamare la gente a casa a tutte le ore per proporre TELEDUE e SKY o i VINI GIORDANO! La "pubblicità" è un'arte, mentre fare lo "spammatore" non aiuta certo a vendere!
Quando posso, rispondo alle mail indesiderate (lo so sono uno illuso, vorrei educare il mondo!!)
Qualcuno si scusa.
La maggior parte non si fa più sentire.
Uno invece, dopo aver ricevuto la mia ennesima mail con la quale cercavo di "educarlo", si è lanciato in un'accusa che mi piace riportare:
"Se fossi il suo capo la farei prendere un po' di vacanza, se fossi il suo medico la farei internare"
ed anche:
"sarà forse per la politica commerciale che adottate che nel nostro ufficio non vi conosce nessuno"
ed infine mi ha accusato di essere:
"offuscato probabilmente dal grande caldo"
ed in chiusura afferma che
"le faccio sapere che Il suo nominativo si trova non solo sul semplice catalogo della fiera in cui ha esposto senza successo, ma su un portale molto più visitato e da ciò comprendo che ha firmato qualcosa senza leggere nei dettagli www.expopage.net per cui siccome l'accesso di tale piattaforma è libera faccia togliere il suo nominativo così i possibili fornitori non le faranno perdere tempo e magari nemmeno i suoi possibili e futuri clienti"
Ovviamente io non ho mai firmato niente, ma non è questo il punto!
Sta di fatto che parlando di e-mail, un imprenditore milanese mi diceva testualmente: "se c'è una cosa che mi distrugge la vita è ricevere cento e-mail il giorno che non mi interessano e che devo continuamente cancellare. Perdo del tempo e mi infastidisco. Ma perchè non si trova il mezzo di far pagare le e-mail? Magari 10 centesimi l'una. Forse sarebbe il modo di toglierne qualcuna di mezzo!" Chissa forse non l'ha proprio buttata di fuori.
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 19/07/2007 21:17 | link | commenti (2)
categorie: *cultura*, *politica*, *riflessioni*, *educazione*, *aiuto*, *trasporti*
04/06/2007

TFR: il mio punto di vista

E' vero, la mia aziendina è piccola (siamo a poco meno di 15 dipendenti), però la questione TFR esiste, eccome.
Allora mi sono interrogato: se un dipendente può, giustamente, scegliere cosa fare dei suoi soldi (il TFR, appunto) quali situazioni può trovarsi a vivere?
L'azienda per la quale lavora lo soddisfa, lui crede in quello che fa, gli piace il ruolo che ricopre.
Ne conosce, dall'interno, pregi e difetti.
Sa che è un'azienda sana, in regola con i pagamenti, rispettosa dei fornitori e disponibile con i clienti.
Magari è stato assunto da diversi anni ed ha sempre ricevuto il suo stipendio alla scadenza del mese.
Se ha dovuto fare dello straordinario, gli è stato regolarmente pagato.
Ha avuto inaspettati premi di produzione, almeno negli anni nei quali la situazione economica aziendale lo ha permesso.
Insomma, la qualità della vita all'interno dell'azienda è certamente buona.
Ecco dunque la domanda: per quale motivo dovrebbe scegliere di affidare il suo TFR ad una sconosciuta multinazionale assicurativa, della quale conosce solo ciò che racconta la pubblicità, oppure ad un caotico INPS?
Mi vengono in mente solo risposte "negative": l'azienda per la quale lavora NON lo soddisfa, lui

NON crede in quello che fa, NON gli piace il ruolo che ricopre.
Ne conosce, dall'interno, pregi e difetti e sa che i difetti sono tanti.
Sa che NON è un'azienda sana, NON è in regola con i pagamenti, NON è rispettosa dei fornitori e NON è disponibile con i clienti.
Magari è stato assunto da diversi anni e NON ha sempre ricevuto il suo stipendio alla scadenza del mese.
Se ha dovuto fare dello straordinario, NON gli è stato regolarmente pagato.
NON ha mai avuto premi di produzione, nemmeno negli anni nei quali la situazione economica aziendale lo ha permesso.
Insomma, la qualità della vita all'interno dell'azienda è certamente grama.
Allora sì che viene voglia di affidarsi a qualcun altro che, per quanto sconosciuto o caotico, sarà preferibile alla situazione di scontento che viene vissuta in azienda.
Per concludere: per sapere se un'azienda è sana, adesso c'è un metro di misura in più.
Anzichè balaccarvi con bilanci e situazioni bancarie, andate a guardare dove è finito il TFR dei dipendenti.
Chissà quali sorprese troverete!
(ah, dimenticavo, oggi - per la prima volta - ho chiesto ai miei dipendenti cosa avessero scelto: tutti quanti hanno deciso di lasciare il TFR in azienda!)
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 04/06/2007 09:27 | link | commenti (11)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *giustizia*, *educazione*, *trasporti*
28/05/2007

i soldi dei porti

uno studio della prestigiosa università Bocconi ha "rivelato", durante un convegno dello scorso primo marzo 2007, che "I soli porti liguri producono ogni anno quasi 4 miliardi di euro di gettito fiscale, l'equivalente di una media manovra finanziaria, con un incremento del 26,5% fra il 2005 e il 2006."
Su questa notizia ci si sono "appiccicati" in tanti ed ognuno ha detto la sua.
I presidenti dei tre porti liguri (Genova, La Spezia e Savona) hanno parlato di tesoro dei porti (in fondo 4 miliardi di euro sono più del tesoretto di Padoa Schioppa!).
Le autorità politiche liguri hanno enfatizzato l'avvenimento quasi che Genova & co. siano i nuovi avamposti trainanti dell'economia italiana.
I giornali liguri sono usciti con titoli a caratteri cubitali del tipo "le casseforti portuali mascherate da povertà e assistenzialismo" (Ricerche: il Certet Bocconi rivela che sui porti si regge la fiscalità italiana. Chi ha avuto interesse a nascondere questi dati?").
Solo noi (gli "addetti ai lavori", per così dire) ci siamo resi conto dell'enorme cantonata che è stata presa.
Vediamo se riusciamo a fare chiarezza.
Dunque, quando una merce viene IMPORTATA in Italia, sul suo valore vengono pagate somme di DAZIO e di IVA che vanno nelle casse dello Stato come TASSE dovute ALL'IMPORTAZIONE.
La cosa che mi ha fatto saltare sulla sedia (come sul dirsi) è sentir dire che DAZIO ed IVA pagati all'importazione nel porto di Genova sono da considerarsi un PRODOTTO derivante dall'attività portuale.
Mi spiego con un paragone: ci sono merci che arrivano nel MIO magazzino di Milano, vengono sdoganate nel MIO magazzino di Milano e la MIA azienda si incarica di incassare DAZIO/IVA per conto dello Stato (si tratta di poca cosa, ma sono sempre una ventina di milioni di euro all'anno). Se anch'io potessi considerare queste somme alla stregua di un PRODOTTO derivante dalla mia attività, pensate che potrei chiedere allo Stato italiano di lasciarmeli ...? Certo che venti milioni di euro in più in bilancio mi farebbero davvero comodo!

Insomma, è come dire che poichè andiamo in banca a pagare le tasse (del modello 730) ... le banche potrebbero considerare quelle somme come un loro prodotto, e quindi avere diritto a tenersele anzichè girarle allo Stato!
Purtroppo però, come spiegava De Andrè (una notizia un po' originale non ha bisogno di alcun giornale, come una freccia dall'arco scocca vola veloce di bocca in bocca) la non-notizia è ormai stata data e da molti presa per oro colato nella sua assoluta falsità.
Tanto è vero che l'altra settimana ero a Genova e, nel pieno della campagna elettorale, mi è capitato tra le mani un volantino di un partito che chiedeva il voto sostenendo che: "ottomila miliardi di vecchie lire = quattro miliardi di euro (a tanto ammonta il prodotto del porto, secondo uno studio della Bocconi) devono rimanere a Genova".
Come dire, al peggio non c'è limite!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 28/05/2007 12:56 | link | commenti (1)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*
10/03/2007

Liberalizzazioni?!

ultimamente si parla tanto di liberalizzazioni per permettere una maggiore concorrenza, combattere i casi di monopolio e quindi semplificare le operazioni, di qualsiasi genere ed in tutti i settori, a vantaggio dell'utenza.
E' ovvio che le associazioni (siano quelle dei tassisti, quelle dei farmacisti o quelle della banche) cerchino di ostacolare queste operazioni in quanto gli aspetti negativi superano, dal loro punto di vista, i positivi.
Cosa succede nel campo dei trasporti?
I vari albi (l'albo degli spedizionieri, quello dei dichiaranti doganali, quello dei mediatori marittimi) sono in procinto di essere smantellati.
E' chiaro che per chi, come noi, vive di "spedizioni" la situazione diventa più difficile, ma questo è il pedaggio che tutti dobbiamo pagare per entrare nel futuro e non serve piangersi addosso.
Stupisce pertanto la notizia che una particolare categoria (quella degli autotrasporti) abbia sottoscritto un protocollo d'intesa con il Governo che non solo prevede il mantenimento dell'albo (degli autotrasportatori) ma anzichè mirare alla liberalizzazione, punta all'accentramento.
Basti leggere quanto previsto tra gli impegni da realizzare a breve termine, ed in particolare: "prevedere la possibilità di sottoscrizione dei contratti di trasporto solo da parte delle imprese iscritte all'albo degli autotrasportatori che abbiano nella propria disponibilità un numero adeguato di veicoli idonei al servizio di trasporto"
Se un tale impegno venisse tradotto in legge, avremmo un risultato immediato: l'impossibilità per lo spedizioniere di continuare a fare il suo lavoro, non potendo più sottoscrivere alcun contratto di trasporto con chicchessia!
Visto che lo spedizioniere è sempre stato considerato l'architetto del trasporto, sarebbe come pensare che uno possa fare l'architetto solo se è proprietario dei mattoni necessari alla costruzione delle case che progetta!
La domanda alla quale chiediamo risposta è: "CHE FINE FAREBBE IL CODICE CIVILE CHE ESPRESSAMENTE PREVEDE ALL'ARTICOLO 1742 LA POSSIBILITA' PER LO SPEDIZIONIERE DI ASSUMERSI ANCHE CON MEZZI ALTRUI, L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO?"
Meditate, gente, meditate!
Paolo
www.paolofederici.it
postato da: PaoloFederici alle ore 10/03/2007 18:47 | link | commenti (3)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*

22/02/2007

Assicurazioni? No, grazie!

sono in causa con una compagnia assicuratrice che non mi ha rimborsato un danno.
Da tre anni!
All'udienza di ieri il Giudice, poco propensa alla lettura delle carte, non ha voluto prendere in considerazione la richiesta del mio avvocato di pagamento (ex art.186 quater)
In sostanza Lei, che in tre anni di causa per la prima volta ha fatto personalmente udienza, senza farsi sostituire per l'ennesima volta da un giudice onorario, non sa nulla ed intende leggere le carte solo quando la causa andrà a sentenza.
Dunque, proprio con questa idea in testa, ha rinviato la causa al 16/10/2008.
Cioè ... fra venti mesi, cioè fra 600 giorni!
Dall'inizio della causa passeranno cinque anni ... solo per leggere le carte!
Poi si vedrà!
(Ah, il "danno" si è verificato nel 1998. Sono in causa da soli tre anni, perchè, dopo aver aspettato cinque anni, mi ero stufato dei continui rinvii e promesse e rimandi dell'assicurazione!)
Quindi:
- 5 anni ce li ho messi io per decidermi a fare causa all'assicurazione
- 5 anni ce li mette il Giudice per avere il tempo di "leggere" le carte
Secondo voi ... per quale "secolo" potrà essere prevista la sentenza?
E pensare che io l'assicurazione la pagavo per tempo, senza alcun ritardo!
Ma quando la situazione si è invertita (sono loro, adesso, a dover pagare) il tempo acquista una dimensione totalmente diversa.
Paolo
per saperne di più: click
postato da: PaoloFederici alle ore 22/02/2007 10:27 | link | commenti (11)
categorie: *riflessioni*, *trasporti*
15/02/2007

ticket d'entrata ... a Milano

da un po' di tempo mi sono "convertito" all'uso dei mezzi pubblici.
Lascio a casa l'auto e vado in ufficio con l'autobus.
E così, anzichè restare concentrato sulla guida, ho più tempo per pensare.
Ecco qualche considerazione:
1) oltre il 90 per cento delle auto che vedo transitare davanti alla fermata sono occupate da una sola persona. Quindi 50 auto ... 50 persone. Poichè 50 persone potrebbero stare comodamente su un autobus, lo "spazio" (una fila di circa 200 metri) occupato da 50 persone (in auto) è enorme se paragonato allo spazio occupato dalle stesse 50 persone trasportate da un solo autobus (anche se si trattasse di un jumbo lungo 15 metri). Quindi se per entrare in città con l'autobus devo pagare un biglietto (in inglese "ticket") di 1 o 2 euro "proporzionalmente" per entrare in città con l'auto dovrei pagare un ticket di almeno dieci volte tanto. Secondo questo semplice calcolo matematico, il ticket di ingresso per le auto dovrebbe costare tra i 15 ed i 25 euro!
2) se dovessero pagare una media di 20 euro al giorno (in un mese lavorativo di 20 giorni feriali significa 400 euro al mese) sono convinto che vedremo immediatamente un aumento delle persone che, abbandonando l'auto, sceglierebbero di usare i mezzi pubblici.
3) la fermata dell'autobus non è proprio sottocasa, nè sotto l'ufficio. Questo significa che ogni giorno mi faccio un paio di passeggiate che non possono che fare bene alla salute. Non dovendo così spendere soldi per andare a "passeggiare" in palestra, ecco che il beneficio va anche a

vantaggio del mio portafoglio.
4) ho ripreso a leggere (non è che avessi smesso, ma il tempo da dedicare alla lettura scarseggiava) visto che sull'autobus c'è qualcuno che mi fa da autista ed io posso rilassarmi, dimenticandomi del traffico.
5) ho ritrovato amici e conoscenti che non frequentavo da tempo. L'isolamento al quale siamo costretti stando chiusi in auto, è invece condivisione e rinascita dei rapporti umani, su un autobus.
E voi, quando vi decidete a lasciare a casa l'auto?
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 15/02/2007 12:54 | link | commenti
categorie: *politica*, *riflessioni*, *amici*, *educazione*, *trasporti*
09/02/2007

meraviglie della rete

pagamenti "on line"
la mia azienda ha la possibilità di ricevere pagamenti (per i servizi da noi offerti) tramite carta di credito.
CLICK
La banca mi ha segnalato l'arrivo di un pagamento per circa 1.500 euro.
Poichè a me non risultava nessuna somma similare "in attesa" di accredito, ho chiesto alla banca di dirmi chi fosse l'esecutore (intestatario della carta di credito).
Mi hanno risposto che per la legge sulla privacy, questa informazione non può essere data.
Allora ho chiesto di sapere cosa era stato scritto nella "causale" (visto che sul web questo campo è "obbligatorio")
Mi hanno risposto che, siccome nella causale era indicato un nome, per la legge sulla privacy, questa informazione non può essere data.
A questo punto io non ho dati per rintracciare i riferimenti del pagamento.
Presumo che si tratti di un errore, ma non ho la possibilità di avvisare l'esecutore che, forse, ha sbagliato.
Questi soldi che, ripeto, probabilmente mi sono stati pagati per sbaglio, vorrei restituirli ... ma non posso!
Meraviglie della rete!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 09/02/2007 12:15 | link | commenti (16)
categorie: *riflessioni*, *aiuto*, *trasporti*
13/01/2007

o lo smog o la vita!

ricordate le polemiche e le discussioni quando si stava decidendo di vietare il fumo nei locali pubblici?
La paura degli esercenti, soprattutto baristi e ristoratori di perdere clienti.
Sono passati due anni e cosa è successo: bar e ristoranti sono più pieni di prima.
Perché?
Perché tutti quei "non fumatori" che prima disdegnavano respirare l'aria puzzolente creata da "altri", adesso frequentano quei locali con grande sollievo.
Quindi, alla fine, chi più si lamentava, ci ha avuto solo da guadagnare.
Analoghe polemiche le abbiamo vissute sullo sviluppo dei centri pedonali nelle città.
E adesso?
Sono i più frequentati da chi vuole passeggiare senza essere assediato dal traffico, guardandosi le

vetrine e "facendo acquisti".
Dove voglio arrivare?
La "nuova" polemica: è giusto mettere un ticket per l'entrata delle auto in città?
Premesso che io vieterei proprio a tutte le auto l'ingresso nelle città (se vuoi una città per "tutti" usa i "mezzi"!), se proprio qualcuno vuole usare l'auto per entrare in città penso sia giusto che paghi!
Scommettiamo che ne verrebbero solo vantaggi:
- vantaggi per la gente che, così come frequenta di più i locali perché non c'è più il fumo delle sigarette, frequenterà di più le città perché non ci sarà più il fumo delle auto
- vantaggi per la vivibilità delle città
- vantaggi per la salute di chi in città ci vive e ci respira (sono sempre più i bambini che oggi si ammalano di "smog"! Cosa vogliamo aspettare? Che siano tutti morti!?)
- vantaggi per i "mezzi pubblici" che, ovviamente, acquisteranno velocità (senza auto, per andare da una parte all'altra della città ci si metterà molto ma molto ma molto meno)
Immagino già i commenti di chi non può fare a meno dell'auto (in fondo abbiamo convissuto per anni con i reclami di chi non poteva fare a meno di fumare al bar o al ristorante!), ma immagino anche i commenti dei nostri pronipoti quando guarderanno al passato e non sapranno spiegarsi perché un'intera civiltà è svanita per colpa dello smog che essa stessa creava!
Eppure siamo esseri "intelligenti".
O no?
Paolo
www.paolofederici.it
postato da: PaoloFederici alle ore 13/01/2007 18:44 | link | commenti (20)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *amici*, *educazione*, *aiuto*, *trasporti*
02/11/2006

Trasporti? Alla ricerca delle soluzioni inesistenti!

per noi che viviamo giornalmente immersi nel settore dei trasporti, ormai, come titolava un vecchio film di Benigni e Troisi "non ci resta che piangere".
Elencare tutti i problemi vorrebbe dire accaparrarsi tutte le pagine di un giornale!
Proviamo a raccontarne qualcuno?

Malpensa: doveva essere il nuovo centro aeroportuale dell'Italia, dove far convogliare tutte le merci che viaggiano per via aerea. Invece cosa succede? Mentre i due litigano (c'è chi sostiene Fiumicino e chi Malpensa, e la diatribia tra Roma e Milano ha ormai assunto la veste di un tormentone) il terzo gode! Chi è il terzo? Anzi ... chi sono i terzi? Tutti gli aeroporti dai quali partono le merci italiane, Francoforte e Parigi, Amsterdam e Bruxelles (e non solo!). La maggior parte delle merci che viaggiano via aerea lasciano l'Italia ... con il camion! Camion che raggiungono quegli aeroporti più funzionali da dove poi le merci volano davvero. Così non solo i nostri aeroporti rimangono deserti, ma tutto l'inquinamento prodotto dai camion ce lo teniamo in casa. Cornuti e mazziati? Fate voi!
(Ovviamente la stessa cosa si verifica per l'import! Le merci arrivano a Francoforte o Parigi, Amsterdam o Bruxelles (e non solo!) e poi entrano in Italia sempre con i camion!)

Infrastrutture: nel 1962 era stato lanciato un grande progetto per un grande interporto. Ci sono voluti anni, è vero. Però una quindicina di anni fa quel grande progetto era praticamente terminato. Un assessore ai trasporti milanesi ne annunciò con enfasi l'apertura entro sei mesi. Era il 1992. Passarono i sei mesi. Passarono sei anni. Ora quella cattedrale nel deserto (il centro intermodale di Segrate) sarà definitivamente abbattuta e ricostruita. Ci faranno il nuovo Tribunale. D'altronde, oggigiorno ci sono così tante cause in ballo ... spesso legate anche ai ritardi dei trasporti, che il Tribunale che abbiamo non basta più! Vi ricorda qualcosa? Per risolvere i problemi della sosta a Milano, cosa c'è di meglio che aumentare le multe? Fare i parcheggi sarebbe un costo. Fare le multe

un ricavo! Mi sembra ovvio che un Comune debba pensare a guadagnare dei soldi, non a spenderli/perderli!

Multinazionali: la maggior concorrenza che hanno gli operatori dei trasporti italiani viene dalle multinazionali. Avete mai dato un'occhiata ai loro bilanci? Diamo qualche numero: (dati ripresi da "il giornale della logistica" - classifica dei primi 1000 fornitori di servizi logistici):
- ai primi posti ci sono i grossi "courier" internazionali, da DHL a TNT, da UPS a SDA. I dati di bilancio 2004 rilevano pesantissime perdite per tutti (DHL: meno 14,7 - TNT: meno 16,7 - UPS: meno 1,2 - SDA: meno 20,3). Stiamo parlando di milioni di euro!
- grossi "nomi" del passato, come ZUST (ora Geodis) o MERZARIO (in liquidazione) mostrano numeri altamente negativi (ZUST: meno 6,9 - MERZARIO: meno 40,0). Parliamo sempre di perdita di bilancio espressa in milioni di euro!
- ma anche uno dei più grossi specialisti del trasporto "eccezionale", Fagioli, a fronte di un fatturato di 125 milioni di euro, chiude il bilancio in perdita!
Ma allora chi è che "guadagna" e quindi paga le tasse e quindi manda avanti la "baracca" Italia?
I "soliti" piccoli spedizionieri "italiani"?

Dogane: le altre dogane europee lavorano 24 ore al giorno. Da noi solo poche ore, e solo al mattino. Ovviamente mettersi contro la Dogana vuol dire crearsi problemi, quindi tutti zitti e proni. In altre regioni italiane questa omertà si chiama con altri nomi, ma ognuno ha il suo dialetto!

Comprare italiano: qualche tempo fa ho pubblicato un articolo sull'argomento. C'è stato chi mi ha scritto dandomi del fascista. E chi mi ha scritto dandomi del comunista! Mi sa che c'è una gran confusione in merito. Sta di fatto che un premio nobel per l'economia, Joseph Stiglitz, stigmatizzava, in passato, l'importanza di comprare prodotti e servizi del proprio paese. Non potremmo almeno chiedere a chi importa ed a chi exporta di affidarsi preferibilmente ad aziende italiane? Se non altro gli "utili" rimarranno in casa nostra! Far guadagnare una multinazionale con la sede a Cayman Island non serve certo all'Italia!

Ask not: il buon vecchio John Kennedy diceva "ASK NOT = non chiederti che cosa lo Stato può fare per te. Chiediti cosa puoi fare tu per lo Stato". Ma noi lo diciamo, e lo ripetiamo, e lo ribadiamo che cosa bisognerebbe fare. Però lassù nessuno ci ascolta! E allora il problema è che ormai a noi non è rimasto altro da fare che "mugugnare" (chiedetelo ai genovesi! Una volta il diritto a "lamentarsi" comportava una decurtazione in busta paga! Tra poco arriveremo anche a questo!).
postato da: PaoloFederici alle ore 02/11/2006 16:58 | link | commenti (9)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *libri*, *aiuto*, *trasporti*
02/10/2006

dagli amici mi guardi Iddio

recita un vecchio adagio: dagli amici mi guardi Iddio che dai nemici mi guardo io.
Siamo sempre tutti sul "chi va là" nei confronti di potenziali nemici, per non accorgerci che poi le pugnalate alle spalle ci arrivano soprattutto dagli amici!
L'ultimo caso?
Un "amico" era in difficoltà con la gestione dei suoi trasporti per Miami.
Mi ha chiesto se poteva affidarsi al "mio" agente.
Ovviamente ad un amico cosa si dice?
"Certo, fai pure. Accomodati"
Il "mio" agente, contento della nuova possibilità di sviluppo che gli si presenta, non solo mi ringrazia ma mi incoraggia a collaborare con quel "mio" amico.
Ed io, ingenuo, collaboro.

Il tempo passa, il traffico cresce, i rapporti (tra "amico" e "agente") si fanno più stretti.
Finchè improvvisamente, aprendo il giornale del 20 settembre, leggo che il "mio" amico è diventato agente esclusivo del "mio" agente!
Provo a chiedere chiarimenti, ma di fronte al dio denaro, amicizia e collaborazione vanno a farsi friggere.
Il mio ex-amico si è fregato bellamente il mio ex-agente e la cosa viene sbandierata felicemente sui giornali!
E se io provo a protestare, la risposta finale che mi arriva è eclatante: "Ma dove vuoi arrivare. Paolo ora hai colmato la misura."
Capito?
Fa anche l'offeso, il giuda!
Paolo Federici
postato da: PaoloFederici alle ore 02/10/2006 12:44 | link | commenti (3)
categorie: *riflessioni*, *amici*, *educazione*, *aiuto*, *trasporti*
15/09/2006

anch'io vado in Cina

dopo la spedizione dei mille (Prodi novello Garibaldi, alla guida di quasi 1000 uomini in visita alla Cina), parto anch'io (da solo, novello Marco Polo). Non confondetevi, si tratta di un altro POLO (non quello di Silvio, insomma!)

Negli ultimi due mesi ho curato la spedizione verso la Cina di una decina di containers di macchinario (export, sì export!). Considerata la crisi in cui versa il nostro export, mi sembrava un segnale positivo. Le spese di trasporto le paga l'importatore cinese ... ma oggi c'è stato un ritardo al carico e quindi ho informato l'esportatore che gli avrei addebitato 50 euro di "sosta". Ecco il dialogo: «poiché la sosta al carico è ... colpa vostra, dovreste pagare voi» «non è che non voglio pagare ... è che è meglio se addebitate a destino» «ma magari a destino si rifiutano di pagare per queste spese ...» «no, non si preoccupi: la ditta è la stessa che trasferisce la produzione e tutta la struttura in Cina. Qui a fine mese chiudiamo. Anch'io resto a casa, quindi non ci sarebbe proprio nessuno in grado di pagarle i 50 euro» Ed io che pensavo di aver trovato un "esportatore" che aveva un traffico di containers per la Cina! Purtroppo questa è la verità: le aziende italiane stanno chiudendo perché non è possibile combattere la concorrenza cinese. Gli unici in grado di sopravvivere sono quelli capaci di trasferire la produzione all'estero: naturalmente sopravvive l'azienda, ma i lavoratori "italiani" restano a spasso! Pensare di risolvere il problema con i dazi all'importazione è solo un palliativo. Quando un operaio italiano costa mille mentre un operaio cinese costa dieci, l'abisso è incolmabile. Salvo pensare di mettere un dazio del 10.000 per cento! La soluzione? Comprare italiano! Ma il made in Italy costa più che il made in China! E noi siamo tutti alla ricerca del prezzo più basso, andiamo nel supermercato «dove costa meno»; cerchiamo i vestiti alla moda, ma che abbiano il prezzo più basso; facciamo benzina al distributore dove risparmiamo un centesimo; depositiamo i soldi nella banca che non ci fa pagare spese; utilizziamo il cellulare più a buon mercato e cambiamo gestore continuamente, sempre alla ricerca del vero affare; prendiamo gli aerei «low cost», andiamo in vacanza con i «last minute». Siamo sicuri che questa sia la strada giusta per assicurare un futuro a noi ed ai nostri figli? Se un'azienda produce magliette in Italia (dove il costo del lavoro è 100 volte più alto che in Cina) le sue magliette le deve vendere ad un prezzo di 100 volte più alto che quelle prodotte in Cina. A meno che non vogliamo ipotizzare di pagare i lavoratori italiani con gli stessi stipendi dei lavoratori cinesi! Ma l'italiano (furbo!) pensa: perché devo pagare 100 euro per una maglietta quando la posso pagare solo 1 euro? Ma se nessuno intende pagare il "giusto" prezzo per la maglietta prodotta in Italia, l'azienda italiana non ha altra soluzione che chiudere (e trasferirsi anch'essa in Cina), così farà lavorare i lavoratori cinesi pagando lo stipendio cinese e potrà vendere ai consumatori italiani i prodotti cinesi al prezzo

cinese. Chi ci rimette da questa situazione? Il lavoratore italiano (dipendente di "quella" azienda) che rimane disoccupato ... e così poi non può più comprarsi nemmeno la maglietta cinese! In questa corsa al ribasso, è ormai logico pensare che tutte le aziende manifatturiere italiane siano destinate a chiudere. Per colpa di chi? Fate voi! Secondo me la colpa è di chi si è ostinatamente indirizzato alla ricerca del prezzo più basso (se tutti, ma dico tutti gli italiani comprassero solo prodotti made in Italy ... ecco che la concorrenza cinese sarebbe già finita! E nessuna azienda italiana avrebbe interesse a trasferire le sue fabbriche in Cina, perché poi non venderebbe più i suoi prodotti in Italia. L'economia sarebbe florida, la disoccupazione un ricordo, e non saremmo qui a discutere).
L'esempio della maglietta vale per tutto il tessile in genere, vale per le scarpe e per una miriade di altre merci la cui produzione in Italia cessa per spostarsi altrove. Ho pensato: è vero, le magliette possono anche farle in Cina, le scarpe le posso fabbricare in India .. ma il Colosseo è e rimane solo a Roma! Cioè abbiamo una fonte inesauribile di guadagno che è legata all'industria del turismo. Forse questo è l'unico settore sul quale possiamo ancora sperare. Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 15/09/2006 12:38 | link | commenti (6)
categorie: *politica*, *riflessioni*, *trasporti*
26/05/2006

Risparmio? Sì, no ... forse!

Era impellente un "meeting" per discutere di questioni lavorative.
Abbiamo deciso di incontrarci giovedì 25 maggio.
Considerato che siamo in quattro, un italiano (io), un greco, uno spagnolo ed un olandese, la scelta è caduta su Milano!
Dovevamo fare tutto in una giornata: arrivare la mattina, ripartire la sera!
Il greco sarebbe sbarcato a Linate, lo spagnolo a Malpensa, l'olandese a Orio al Serio!
Ho cercato di spiegare loro che avremmo passato la giornata in automobile per andare da un aeroporto all'altro!
Allora il greco ha modificato i suoi piani, prenotando un volo con arrivo su Malpensa.
Quindi, il greco e lo spagnolo sarebbero arrivati a Malpensa!
Però l'olandese ha fatto presente che il volo su Malpensa costava quasi duecento euro di più ... e quindi lui non cambiava!
Così alle 08.30 ero a Orio a prelevare l'olandese.
Per le 10.00 arrivavamo a Malpensa per incontrarci con gli altri due.
Alle 18.00 il meeting era terminato.
Accompagnavo a Malpensa i due che ripartivano da la.
E, alle 18.30, mi mettevo in viaggio, lasciando Malpensa, per portare l'olandese a Orio al Serio.
Il suo volo partiva alle 21.40 (oltre tre ore dopo!).
Secondo voi, ce l'ha fatta a prendere l'aereo?
No, perché ci sono volute più di tre ore per fare 85 chilometri!
E pensare che è tutta autostrada!
Beh, comunque lui ha risparmiato duecento euro di biglietto aereo!
In compenso ha dovuto dormire in albergo.
Ed io, che speravo di essere a casa per l'ora di cena, sono riuscito a tornare solo dopo le 22.30!
La domanda è: ma sono proprio necessari TRE aeroporti nel raggio di 80 chilometri?
Mah!
Paolo
postato da: PaoloFederici alle ore 26/05/2006 16:12 | link | commenti
categorie: *trasporti*
10/04/2006

trasporti - cambiare strategia è possibile

leggo, con interesse, la lettera di Andrea Carnicci su ITALIANS
La sua non è utopia: le cosiddette "autostrade del mare" sono un meraviglioso progetto che continua a trascinarsi da anni.
Purtroppo la "logica" di far viaggiare per mare le merci che devono andare da Milano alla Sicilia (imbarcando i camion al porto di Genova o di La Spezia e sbarcandoli a Palermo) si scontra con "altri" interessi perché così facendo si ridurrebbe drasticamente il consumo di combustibile, e le società petrolifere NON sarebbero contente! Le autostrade diminuirebbero i loro introiti ed il ponte sullo stretto non avrebbe più ragione di essere!
Anche la "logica" di potenziare le ferrovie si è scontrata, negli ultimi cento anni, con lo strapotere della Fiat. E' chiaro che se molta più gente e molte più merci viaggiassero per treno, la Fiat venderebbe meno camion e meno auto! E questo - per loro - non va bene!
In Germania oltre il 50 per cento delle merci viaggia su rotaia (cioè con il treno). In Italia non raggiungiamo il 10 per cento!
Ma la stessa cosa si potrebbe dire per i trasporti "cittadini": a cosa serve avere quell'enorme numero di automobili che avvelenano le città? In Giappone nessuno si sogna di andare in ufficio con l'automobile! Certo, la differenza è che là i mezzi pubblici funzionano davvero.
Purtroppo non basta la "logica" per far funzionare le cose.
Così come per far smettere di fumare nei locali pubblici c'è voluta una legge, ci vorrebbe una legge per:
1) impedire l'utilizzo dei camion (ma anche delle automobili) su tratte superiori ai 300 chilometri (per effettuare viaggi più lunghi i camion devo "salire" sul treno o sulla nave! Insomma, NON si possono più fare tratte superiori ai 300 chilometri "tutto strada")
2) impedire l'accesso delle auto private nelle città (a lavorare ci si va con i mezzi pubblici! Tutti, dal megadirigente all'ultimo uomo delle pulizie)
Certo, prima bisognerebbe assicurarsi che treni, traghetti e metropolitane funzionino a dovere!
E questa, oggi, è ancora utopia!
Paolo Federici
(p.s.: dimenticavo. Se domani vogliamo raddoppiare o quadruplicare le "corsie" delle autostrade del mare, questo raddoppio non costerà niente! Così come non ci saranno mai "lavori in corso" sul tratto autostradale!)
postato da: PaoloFederici alle ore 10/04/2006 11:56 | link | commenti (11)
categorie: *trasporti*