





# IL TAVOLO DI SALVAGUARDIA E RIPRESA ECONOMICA

## COS'È

Il Tavolo affianca e rafforza la valenza del [Tavolo di Salvaguardia del patrimonio produttivo esistente](#) ed è una delle azioni previste dal nuovo [Patto metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo sostenibile](#).

È un **luogo di dialogo** tra Città metropolitana con gli altri Enti territoriali, Camera di Commercio, Associazioni di categoria, Sindacati e in generale tra tutti coloro che hanno o possono avere un ruolo nell'individuare azioni volte ad affrontare le crisi dei settori maggiormente colpiti dagli effetti della pandemia tuttora in corso. Inoltre, il Tavolo si propone di agire in una **logica preventiva e strategica**, per definire linee di supporto e per elaborare, in prospettiva territoriale metropolitana, possibili **proposte di rafforzamento del tessuto produttivo con il fine ultimo di sostenerne la ripresa, la crescita e lo sviluppo economico e sociale**.

## STRUTTURA





# GRUPPO DI LAVORO LOGISTICA



## LAVORO SVOLTO

### Incontri effettuati: 12

Lancio GdL: 09/11/2021

Il GdL nel suo primo mese di lavoro si è concentrato sulla stesura della **Carta Metropolitana sulla Logistica Etica**. Ai lavori hanno partecipato **45 stakeholder** suddivisi in 6 sottogruppi ognuno con un coordinatore:

- 1) Sicurezza sul Lavoro (Paolo Galli – AUSL);
- 2) Qualità del lavoro, catena degli appalti, precariato (CMBO);
- 3) Formazione preventiva e continua (Andrea Bardi – Istituto Trasporti Logistica);
- 4) Coesione sociale e integrazione con il territorio (CMBO);
- 5) Innovazione, digitalizzazione e sostenibilità ambientale (Lorenzo Calabri – Art-ER);
- 6) Introduzione e quadro (CMBO).

Ogni sottogruppo ha effettuato due incontri all'interno dei quali ha lavorato sulla stesura di un testo condiviso da inserire all'interno dell'Accordo.

Nel secondo mese la CMBO ha lavorato alla sistematizzazione del testo anche attraverso incontri specifici con i singoli Stakeholder in modo da affrontare i punti più delicati.



# LA CARTA METROPOLITANA PER LA LOGISTICA ETICA



**12 incontri realizzati** tra il 18/11 e il 9/12: 2 per ogni sottogruppo + 1 per introduzione e contesto. Ogni sottogruppo ha licenziato un testo di riferimento.

IL PERCORSO PARTECIPATIVO

LA FIRMA

La firma dell'Accordo è programmata per il giorno **27 gennaio 2022** al termine dell'incontro pubblico.



**Prima bozza:** la prima versione del testo è stata realizzata partendo dai contributi dei gruppi di lavoro.

LA PRIMA BOZZA

IL PERCORSO DI REVISIONE

Dalla fine di dicembre il testo è stato perfezionato integrando le revisioni inviate dagli stakeholder.





# LA STRUTTURA DELLA CARTA

I capitoli della carta nascono nei **gruppi di lavoro** con i principali stakeholders, ecco quali sono:





# PREMESSA

**La Carta metropolitana per la Logistica Etica** esprime ed individua i principi e i valori a cui il settore della logistica intende attenersi a livello metropolitano bolognese, al fine di rappresentare non solo un'importante fonte di reddito e di crescita economica, ma anche di benessere della collettività, di sviluppo sostenibile del territorio e dell'ambiente.

## CONTESTO DI RIFERIMENTO

A livello nazionale, il settore del trasporto merci e della logistica è costituito da circa **90.000 imprese** che occupano circa **1,5 milioni di lavoratrici e lavoratori**, per una **produzione annua di circa 80 miliardi di euro di fatturato**.

Nel 2021 il settore della logistica regionale conta circa **9.900 imprese**, occupanti circa **80.500 lavoratrici e lavoratori**, per un **fatturato di 13 miliardi di euro**. Il territorio della **Città metropolitana di Bologna** incide per un **quarto della forza lavoro regionale (circa 20.000 unità)**, e per un **terzo del fatturato (4,3 miliardi)**.

A livello regionale nel settore si prevede una **variazione positiva del valore aggiunto del 5,9% nel 2021 e del 5,4% nel 2022**



# PREMESSA

## DEFINIZIONE DI LOGISTICA

Ai fini della presente Carta, per logistica deve intendersi **l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell'azienda i flussi di materiali e delle relative informazioni dalle origini presso i fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e al servizio post-vendita.**

## CONTESTO NORMATIVO

L'attuale assetto normativo non si è dimostrato - da solo - in grado di indirizzare lo sviluppo della logistica nella direzione attesa. [...] Per tali motivi **la Città metropolitana si impegna ad approfondire con le Istituzioni competenti le tematiche relative alla logistica auspicando un intervento legislativo in materia.**

## DIVERSITY AND

**INCLUSION**

I firmatari della Carta promuovono i **principi della diversity and inclusion collaborando per la costruzione di una cultura aziendale e del lavoro inclusiva basata sulla valorizzazione delle differenze individuali quali fattori di innovazione e di miglioramento delle performance personali e organizzative.**

In tale ottica nel documento vengo richiamati gli strumenti normativi nazionali che promuovono il contrasto e la rimozione di ogni fenomeno discriminatorio.



# PREMESSA /2



Le parti convengono che strumenti di attuazione sono:

- la presente Carta quale cornice di riferimento di principi condivisi da promuovere con le imprese già insediate sul territorio nonché con le nuove imprese che si insediano sul territorio, che potranno aderire anche attraverso specifiche intese.
- i Protocolli di sito, in primis quello di Interporto di Bologna, ma anche quelli da costruire per le aree industriali a forte intensità logistica (Hub metropolitani).



- L'adesione attiva alla presente Carta costituisce, per le imprese firmatarie, un elemento di qualificazione che consentirà, previa valutazione positiva del Comitato metropolitano per la logistica etica, di utilizzare il logo "Logistica etica".





# LA SICUREZZA SUL LAVORO

«Il notevole flusso dei mezzi di trasporto e di movimentazione della merce genera pericoli di investimento nei siti (intesi come magazzini, piazzali, tettoie, etc.), spesso concorrendo nell'infortunio lavoratori di aziende diverse. Il notevole flusso di mezzi di movimentazione merci legato a ritmi di lavoro elevato genera anche rischi di scontro tra i mezzi stessi, con conseguente infortunio del personale. **Di seguito alcuni dei principali principi enunciati:**

1

Potenziare il **coordinamento tra i soggetti istituzionali responsabili delle attività di vigilanza, controllo e prevenzione** (ITL, AUSL, INAIL).

2

Rispetto dei **minimi tabellari previsti dai CCNL** sottoscritti dalle organizzazioni maggiormente rappresentative a livello nazionale.

3

Favorire la corretta applicazione della normativa in merito alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, il massimo coordinamento tra le imprese e i loro RSPP, il ruolo e le funzioni dei Preposti alla Sicurezza e il loro coinvolgimento **in particolare nelle situazioni di compresenza e interferenza di più appaltatori.**

4

Promuovere campagne informative sulla sicurezza - complementari alle attività formative obbligatorie - rivolte ad aziende e lavoratori.



# QUALITÀ DEL LAVORO E CATENA DEGLI APPALTI

La qualità del lavoro è il principio generale che deve essere perseguito mediante azioni parallele e complementari da parte di ciascun sottoscrittore, nella comune consapevolezza che **la qualità crea valore, sia a livello economico sia a livello sociale, nonché personale per il lavoratore**. La qualità del lavoro rappresenta, al contempo, un utile e fondamentale strumento per **arginare fenomeni discriminatori, di sfruttamento lavorativo e di caporalato**, oltre che per prevenire il possibile radicamento di imprese mafiose o criminali.

**Di seguito alcuni dei principali principi enunciati:**

**1**

Promozione dell'**applicazione del contratto a tempo indeterminato come forma comune** di rapporto di lavoro nell'ottica del lavoro stabile e della continuità occupazionale

**2**

Promozione della filiera corta negli appalti e nei subappalti, al fine di assicurare un buon grado di trasparenza nel monitoraggio delle attività lavorative e rendere evidente la **catena delle responsabilità a tutela sia della buona impresa che dei lavoratori**.

**3**

rispetto della normativa sugli orari di lavoro, sia ordinari che straordinari, nonché il ricorso a contratti di lavoro part-time in relazione alle esigenze tecniche, produttive, organizzative o di mercato dell'impresa ed all'interesse del lavoratore

**4**

**Contrastare l'abuso degli istituti del distacco e della somministrazione di lavoro a termine finalizzati ad eludere norme inderogabili di legge o di contratto collettivo**



# FORMAZIONE PREVENTIVA E CONTINUA

Nel mondo della logistica lo spettro delle tipologie di attività è ampio dal punto di vista qualitativo e vasto dal punto di vista quantitativo ed in esso si rilevano aree di criticità diffuse e prioritarie su cui occorre concentrare gli sforzi di tutti i firmatari della Carta. **Di seguito alcuni dei principali principi enunciati:**

1

Incrementare e implementare la **formazione professionale continua** di tutti gli attori della filiera.

2

Valorizzare il processo di apprendimento tramite **affiancamento, non meramente formale, delle figure in ingresso.**

3

Veicolare, per quanto concerne la formazione delle figure esecutive, gli **sforzi formativi sui lavoratori neo assunti e sui lavoratori stranieri.**

4

**Sostenere una transizione delle figure verso una logistica 4.0, potenziando e incrementando i percorsi per la formazione di figure tecniche qualificate.**



# COESIONE SOCIALE E INTEGRAZIONE CON IL TERRITORIO

Le attività logistiche hanno avuto, hanno tuttora e avranno inevitabilmente degli impatti -economici, ambientali e sociali- sui territori in cui si insediano e sviluppano. Immaginare la logistica di domani significa -anche e soprattutto- prevedere i principali effetti sociali delle evoluzioni del settore (agevolate o subite) e programmare per tempo le politiche e le azioni da intraprendere per governare i cambiamenti in corso. **Di seguito alcuni dei principali principi enunciati:**

1

Promuovere lo sviluppo di **servizi e strumenti innovativi di lavoro e di welfare** nei siti logistici metropolitani.

2

Potenziare [...] l'integrazione dei lavoratori del settore, promuovendo [...] **l'effettiva esigibilità dei diritti e dei doveri dei lavoratori e sviluppare la relazione con servizi sociali territoriali e sanitari presenti sul territorio.**

3

Attivare **progettualità specifiche mirate al coinvolgimento e all'integrazione dei lavoratori stranieri anche attraverso il coinvolgimento di enti di formazione e associazioni del terzo settore**

4

**Intervenire sulla domanda abitativa legata ai lavoratori, anche del settore della logistica, operanti nei principali siti logistici a livello metropolitano.**



# INNOVAZIONE, DIGITALIZZAZIONE E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

L'innovazione, la digitalizzazione e la sostenibilità ambientale del comparto logistico sono temi fortemente connessi tra loro e che rappresentano il paradigma delle transizioni in corso (digitale e ambientale) oltre che il focus su cui si concentrano e concentreranno i principali investimenti sia pubblici che privati. **Di seguito alcuni dei principali principi enunciati:**

1

Promuovere investimenti sia pubblici che privati volti a **migliorare e potenziare l'utilizzo della sensoristica e dei big data per migliorare la sicurezza dei lavoratori**, l'efficientamento dei processi produttivi e il monitoraggio delle performance aziendali

2

Promuovere, **sviluppare e migliorare nodi intermodali attraverso investimenti sia pubblici che privati volti a garantire il potenziamento del trasporto ferroviario** in ottica di complementarità con quello stradale

3

**Sensibilizzare le aziende di settore sulla logistica condivisa**, in modo da garantire una sostenibilità maggiore degli investimenti rivolti all'innovazione, alla digitalizzazione e alla sostenibilità

4

**Sensibilizzare e promuovere il rinnovo del parco veicolare con veicoli a basso impatto ambientale** anche attraverso il ricorso ad incentivi nazionali e regionali e promuovendo progetti sperimentali per l'utilizzo di nuove fonti



# NUOVI INVESTIMENTI IN LOGISTICA

La Città metropolitana di Bologna, prima con l'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che sviluppa il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS), e a seguire con l'approvazione del Piano Territoriale metropolitano (PTM) di cui il PUMS costituisce la componente infrastrutturale, ha sviluppato specifici obiettivi, politiche, indirizzi e prescrizioni per orientare la logistica sul nostro territorio secondo principi di sostenibilità ambientale, territoriale, economica e sociale.

## Il ruolo di Interporto di Bologna

**Il Comune di Bologna ha recentemente confermato la sua presenza in Interporto Bologna S.p.A, per garantire, a partire dalla propria società partecipata, la qualità del lavoro.** Interporto Bologna S.p.A rappresenta inoltre per il Comune di Bologna e la Città metropolitana il volano strategico per potenziare un maggior utilizzo nel territorio metropolitano del trasporto su ferro e dell'intermodalità.

## Il Gruppo tecnico in Città metropolitana

**Città metropolitana prevede l'attivazione di un gruppo tecnico - composto da area pianificazione, area sviluppo economico, Interporto - per l'attività di analisi a supporto del processo di individuazione di nuovi progetti di investimento.**



# ATTUAZIONE MONITORAGGIO

I firmatari condividono i principi individuati nella Carta per la Logistica Etica e, per mezzo della stessa, istituiscono il **COMITATO METROPOLITANO PER LA LOGISTICA ETICA (C.M.L.E.)**.

Il C.M.L.E. è composto da un rappresentante per ciascuno dei soggetti firmatari e da un rappresentante dei Comuni interessati da insediamenti rilevanti o di forte impatto di logistica, nonché coordinato dalla Città Metropolitana di Bologna, in collaborazione con l'Ispettorato Territoriale del Lavoro, l'Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna e il Comune di Bologna. Il C.M.L.E. si riunisce almeno due volte all'anno.

La persecuzione degli obiettivi portati dalla Carta si attua mediante

- l'impegno a prevedere meccanismi di cooperazione tra tutti i firmatari
- la condivisione di informazioni in possesso dei membri del C.M.L.E., in particolare, si ricordano: **analisi dei principali Poli Logistici esistenti; dati relativi ai nuovi grandi insediamenti; informazioni utili al fine di costituire una mappatura degli appalti e della relativa filiera, informazioni utili a sensibilizzare, promuovere ed esercitare un maggiore controllo sui fenomeni di discriminazione, sfruttamento lavorativo e caporalato, oltre che di radicamento mafioso o criminale; mappatura delle buone pratiche legate all'innovazione, alla digitalizzazione e alla sostenibilità ambientale, nonché alle pari opportunità e al contrasto delle discriminazioni.**



# ATTUALI FIRMATARI DELLA CARTA

I firmatari condividono i principi individuati nella Carta per la Logistica Etica e, per mezzo della stessa, istituiscono il **COMITATO METROPOLITANO PER LA LOGISTICA ETICA (C.M.L.E.)**.

1. Alisped Logistics
  2. Alisped
  3. Camst
  4. Cooperativa Autotrasporti NCV Scarl
  5. Due Torri
  6. Fercam Spa
  7. Felsineo
  8. Grandi salumifici italiani
  9. La Petroniana Srl
  10. M.A. Grendi dal 1828 S.p.A. Società Benefit, Socio Unico
  11. OneExpress Italia Spa
  12. Schenker
  13. Susa
  14. Torello
  15. Grendi
  16. Consorzio Metra
- In attesa di approvazione:**  
Randstad Services SRL  
Gxo Logistica Italy Spa

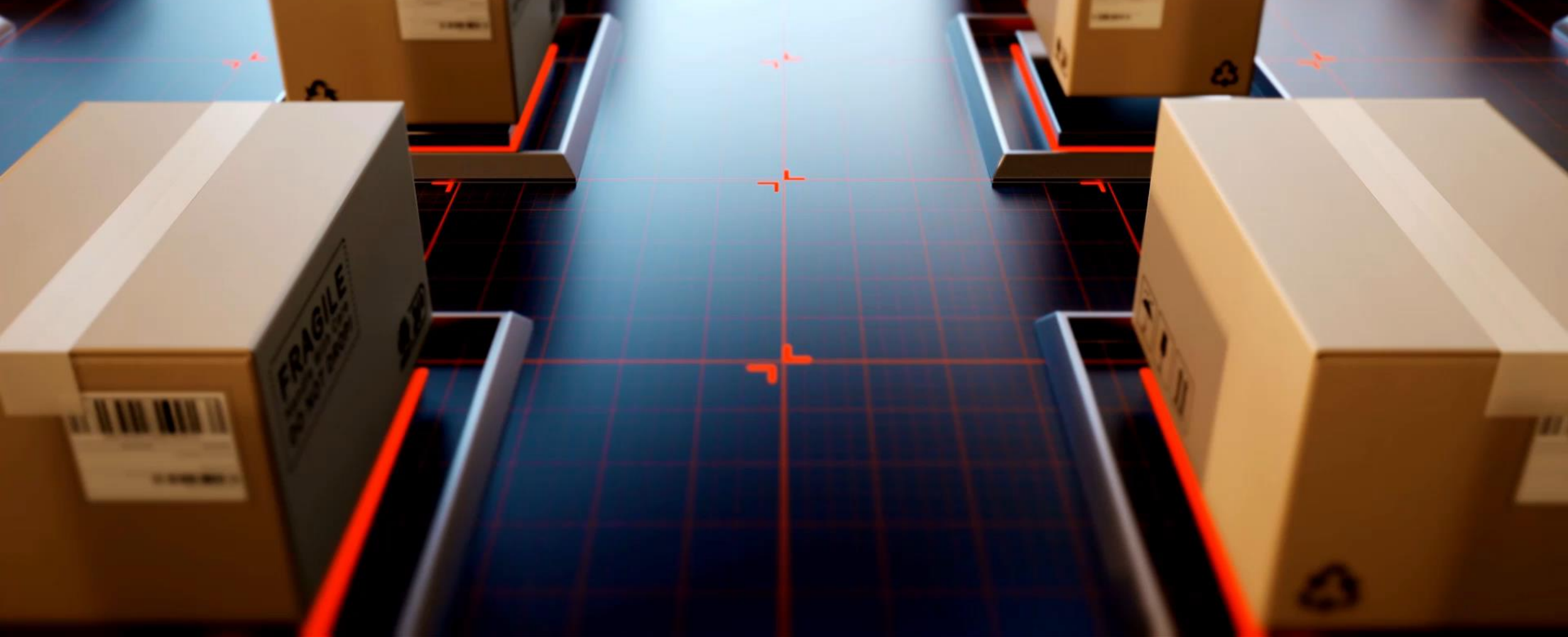




# ATTUALI FIRMATARI DELLA CARTA

AZIENDA	FATTURATO (2023)*	N. DIPENDENTI (2024)*
Alisped Logistics	82.866.270,00 €	134
Alisped	N/A	N/A
Camst	568.103.823,00 €	10.863
Cooperativa Autotrasporti NCV Scarl	33.171.882,00 €	269
Due Torri	18.535.285,00 €	55
Fercam Spa	1.060.000.000,00 €	1561
Felsineo	59.024.763,00 €	138
Grandi salumifici italiani	865.693.000,00 €	1419
La Petroniana Srl	13.986.050,00 €	372
M.A. Grendi dal 1828 S.p.A. Società Benefit, Socio Unico	36.500.041,00 €	55
OneExpress Italia Spa	110.655.451,00 €	57
DB Schenker	769.733.502,00 €	1374
Susa	213.352.182,00 €	498
Torello	233.076.665,00 €	784
Grendi	64.761.827,00 €	88
Consorzio Metra	114.582.795,00 €	704
<b>TOTALE</b>	<b>4.244.043.536,00 €</b>	<b>18.371</b>

\* I dati possono riferirsi al livello nazionale e non necessariamente a quello della Città metropolitana.



Ambrogio Dionigi

Responsabile Servizio promozione politiche e servizi per il lavoro e per l'economia sociale  
Ufficio comune Sviluppo economico, imprese, occupazione, Città metropolitana e Comune di Bologna

[ambrogio.dionigi@cittametropolitana.bo.it](mailto:ambrogio.dionigi@cittametropolitana.bo.it)