

BOUSTOULLER (CEVA)

«LOGISTICA AL CUORE
DELLO SVILUPPO
MA VA BONIFICATA
DA CHI INGANNA»

di **Dario Di Vico** 4

PAGATE DI PIÙ I FACCHINI E BASTA FALSE COOP COSÌ LA «BONIFICA» DELLA LOGISTICA

Christophe Boustouller: l'abbiamo fatto in Ceva Logistics, si può fare in tutto il comparto. Gli altri big con noi. Industriali indietro

di **Dario Di Vico**

Dobbiamo «chiudere con le cooperative false o spurie come le chiamate voi. In nessun altro Paese nella logistica esiste un fenomeno di questo tipo e la ricetta per cancellarle non è difficile da trovare. Pagare di più il lavoro dei facchini per battere l'illegalità». Christophe Boustouller, parigino, classe 1965, è il ceo della Ceva Logistics Italia, una delle aziende leader di mercato per ricavi, grazie a 50 sedi e mille addetti. Parla un buon italiano e nel suo curriculum ci sono una larga parte dei bei nomi della logistica internazionale (Dhl, Tnt, Fedex e Ups).

È alla testa della società — un vecchio spin off di Tnt — dall'apri-

le 2019, dal momento del passaggio di proprietà dal fondo di private equity Apollo Management al gruppo francese di matrice familiare Cma Cgm (30 miliardi di ricavi e 110 mila addetti) e ha guidato tutto il tortuoso itinerario che ha portato la società di Assago fuori dal provvedimento giudiziario che l'aveva colpita, seppur indirettamente, nel giugno 2018. Quando un subappaltatore che lavorava per Ceva finì al centro di un'indagine penale per false dichiarazioni e sfruttamento della manodopera. Con i francesi già al timone, nel maggio 2019 il tribunale di Milano aveva poi adottato una misura di preven-



zione con applicazione dell'amministrazione giudiziaria sulle attività di subfornitura.

La bonifica

È stato grazie al duro lavoro di Boustouller, in stretto collegamento con l'amministratore giudiziario Roberto Paese, che quello che si poteva rivelare un colpo mortale per Ceva — e forse lo sarebbe stato per qualsiasi società — è diventato invece un'opportunità di rilancio e una sorta di caso di scuola per tutto il settore della logistica. È, infine, solo dal febbraio 2020 che il presidente dell'apposita sezione del tribunale di Milano, Fabio Roia, ha disposto la revoca dell'amministrazione giudiziaria con tre mesi di anticipo proprio a riconoscimento dell'azione di bonifica

svolta dal nuovo management francese.

Racconta Boustouller: «Siamo ripartiti e nonostante l'amministrazione giudiziaria siamo riusciti a rinnovare i contratti con Mondadori, Messaggerie Libri e Miele, ma quest'esperienza ci ha reso più forti. Avremo anche perso qualche cliente che aveva in testa solo il massimo ribasso, ma abbiamo cambiato il board, l'organismo di vigilanza, l'audit interno e svolgiamo un'attività di monitoraggio dei siti per verificare a chi diamo una commessa di

trasporto. Siamo diventati un esempio di *compliance*, rispetto delle regole e addirittura ne abbiamo fatto la forza dell'azienda, il vantaggio competitivo».

Il ceo spiega come i controlli comprendano persino il check up sulle buste paga dei subappaltatori e una serie di interviste volte a verificare la correttezza dei rapporti intrattenuti tra operatore, cooperative, lavoratori e sindacati.

Costi in aumento

Questi metodi nuovi hanno portato la Ceva Logistics a ripulire l'elenco dei fornitori, a rompere con circa il 20 per cento delle cooperative che precedentemente lavoravano per il gruppo, in qualche caso sostituite con altre più trasparenti o in altri casi da un processo di re-internalizzazione delle lavorazioni. «Quando si firmano contratti lunghi di 10-12 anni si può riportare dentro il lavoro, su contratti brevi di uno o due anni invece non si può rinunciare alla flessibilità. Si deve

però agire nella legalità in ogni caso».

Una scelta di questo tipo deve però mettere in conto un aumento dei costi. Non ci sono pasti gratis. «Bisognerà trovare un accordo con i clienti, noi garantiamo loro piena trasparenza e assenza di conflitti laceranti e loro però devono arrivare nel giro di due-tre anni a pagare di più il servizio. Penso che l'aumento dei costi si possa aggirare tra il 3 e il 5% e lavorando bene sull'organizzazione questo differenziale può essere tranquillamente riassorbito in un triennio», spiega Boustouller. E aggiunge: «Mi dispiace solo che finora le



associazioni industriali non abbiano capito fino in fondo che è questa la strada da battere, in questo modo nessuno parlando di un settore strategico come la logistica potrà ancora usare la metafora umiliante del Far West».

Con i Cobas si parla

Secondo il ceo di Ceva in Europa ad avere una cultura moderna della logistica sono i tedeschi e i Paesi del Nord, francesi e italiani continuano a sottovalutarla («ma in Francia almeno non ci sono le false cooperative»), eppure la creazione di valore lungo la supply chain passa anche attraverso l'efficienza dei trasporti. La ricetta Ceva per costruire relazioni sindacali civili passa dall'applicazione del contratto nazionale della logistica a prescindere che in sede decentrata ci si trovi al tavolo con Cgil-Cisl-Uil — che l'hanno sottoscritto — oppure con i Cobas che l'hanno combattuto. «Sono per il dialogo, a prescindere che mi trovi davanti un sindacato riconosciuto o no, la violenza non serve mai e penalizza solo chi vuole lavorare». Alla Città del Libro di Stradella dal 3 giu-

gno fino al 13 i Cobas hanno organizzato un blocco delle merci e Ceva, come parte della joint venture C&M Book Logistics che gestisce il sito, ha scelto di partecipare a un incontro con i manifestanti per risolvere il conflitto in atto da dieci giorni. Alla fine è stato raggiunto un accordo tra le parti, nonostante che l'azienda non abbia condiviso i metodi della lotta né tantomeno la modalità del picchetto-blocco. «C'erano importanti imprese editoriali che dipendevano dal servizio offerto dal sito di Stradella e migliaia di lettori, autori e librai erano in attesa delle consegne. E soprattutto veniva impedito a molti lavoratori di svolgere il proprio lavoro. Per questi motivi abbiamo adottato un atteggiamento pragmatico e abbiamo negoziato», spiega Boustouller.

Questo non vuol dire che Ceva scavalchi i sindacati confederali ma che, sostiene il manager, le ragioni del dialo-

go sono più forti di qualsiasi sopruso. «Ma una scelta come quella operata a Stradella ha corto respiro se non si avviano le azioni strutturali di bonifica del settore».

La ricetta messa a punto da Ceva e frutto anche della storia travagliata della società italo-francese è condivisa però anche dai ceo delle aziende concorrenti? «Prima c'era un muro tra di noi — ammette Boustouller —, ora è cambiato il consiglio dell'associazione di categoria, l'Assologistica, ed è stato eletto un nuovo e combattivo presidente, Umberto Ruggerone. Ci siamo dati tre

priorità: *compliance*, dialogo con tutti i sindacati e dialogo con le istituzioni. È una novità importante che darà i suoi frutti».

Infine lo sviluppo: quali obiettivi si dà l'azienda per l'immediato dopo pandemia? La risposta del ceo francese sottolinea come l'intenzione sia di crescere di taglia sia per linee interne sia, nel caso, tramite acquisizioni ma la priorità è stata oggi individuata sul fronte del lavoro. «Prima dobbiamo assicurarci che i nostri dipendenti siano contenti e soddisfatti perché la forza di Ceva, i suoi pilastri, sono rappresentati dalle sue persone».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Ceva è ripartita dopo l'amministrazione giudiziaria
Ora facciamo controlli persino sulle buste paga dei subappaltatori**

Servirà un accordo con i clienti: noi garantiamo su trasparenza e conflitti loro in due-tre anni devono pagare di più il servizio. Tra il 3 e il 5%



E

Il caso
Ceva Logistics Italia nel 2018 ha subito un provvedimento giudiziario. Dopo la vendita a Cma Cgm, le è stata revocata l'amministrazione giudiziaria in anticipo

