

Economia & Imprese



Classico rivisitato.
Trench del brand italiano Sealup per la prossima primavera

Sfilate Parigi
Ieri in scena
Maison Margiela
del gruppo Otb
di Renzo Rosso

Dopo i big di lunedì (Dior e Saint-Laurent) è stato il giorno di altri storici brand, tra cui Lanvin e Rochas. Oggi apre Chloe, poi tocca a Paco Rabanne e Rick Owens

Articoli e gallery dalle
fashion week di Milano e Parigi
www.ilssole24ore.com/moda

Grandi eventi
La sfida del Salone
rinviata a giugno,
Vinitaly invece
è confermato

La manifestazione dedicata al mondo del vino si terrà regolarmente a Verona dal 19 al 22 aprile. La decisione all'indomani del rinvio a giugno del Salone del mobile

— pag. 13

Il distretto di Prato si è fermato: «Spedire in Cina costa il triplo»

TESSILE IN CRISI

Le tariffe aeree oggi incidono fino al 20% del valore delle merci

A causa del coronavirus le compagnie cargo hanno ritoccato i listini

Silvia Pieraccini

Prima ancora della carenza di fibre o di coloranti in arrivo dall'Asia, c'è un altro effetto del coronavirus che rischia di avere un impatto pesante sull'industria italiana della moda. È l'aumento dei costi delle spedizioni aeree verso Cina e Hong Kong, cioè verso quell'area ormai considerata la "fabbrica del mondo", nella quale i produttori tricolori recapitano buona parte dei tessuti venduti ai grandi marchi internazionali, che li fanno confezionare.

Nel distretto tessile di Prato questo problema si tocca già con mano: «Nelle ultime settimane le tariffe aeree sono schizzate verso l'alto», spiega Francesco Marini, titolare del lanificio Marini Industrie, 15 milioni di fatturato 2019 realizzato producendo in gran parte tessuti da donna di fascia alta per le collezioni estive, che dunque vengono spediti in questo periodo - con i prezzi che sono raddoppiati o anche triplicati. Prima pesavano il 5-7% del valore della merce, ora il 15-20%. I produttori più grandi e solidi di spesso riescono a trasferire questi aumenti sui clienti, anche se possono crearsi attriti, ma le aziende più piccole rischiano di

IN NUMERI

20%

Incidenza dei costi di spedizione
Prima della crisi dovuta all'epidemia di coronavirus, i costi di spedizione pesavano tra il 5 e il 7% del valore della merce. Oggi nei casi più critici si arriva al 20%

150

Container fermi nei porti
Problemi anche per la merce in arrivo. A lanciare l'allarme Piero Albini, presidente del gruppo pratese di logistica Albini & Pitigliani

doversi accollare». Marini ha tessuti fermi in azienda in attesa di essere spediti, tanto che nei primi due mesi dell'anno segnerà -20%: «Si rischia di perdere una stagione, così non si può continuare, proprio adesso che alcune fabbriche in Cina stanno riaprendo i battenti».

La legge della domanda e dell'offerta ha prodotto l'impennata dei prezzi: i voli passeggeri dall'Italia al Paese del Dragone, sui quali di norma viaggiano anche le merci, sono stati cancellati a causa dell'epidemia; e gran parte delle compagnie cargo che opera dall'Italia, dalla russa AirBridge alla Cathay Pacific di Hong Kong alla lussemburghese Cargolux, hanno comunicato agli spedizionieri le nuove tariffe, annullando gli accordi precedenti. Sono rimasti fermi invece i prezzi dei viaggi via nave. «Spedire in Cina è diventato un bel problema per la carenza di aerei», spiega Lorenzo Cerretelli dell'azienda pratese di trasporti Alisped, che nel 2019 ha spedito via aerea in Cina 1,5 milioni di chilogrammi di merce e altri 1,2 milioni a Hong Kong - e sul mercato c'è grande incertezza: prevedere cosa accadrà nei prossimi mesi è difficile. Intanto Alisped sta accusando un calo di traffici del 15% in Cina («per noi è il mercato più importante dopo gli Usa»). Cali ancora più forti per il colosso fiorentino della logistica Savino del Bene, che ha dieci uffici in Cina: «Tra gennaio e le prime tre settimane di febbraio la flessione in Cina è del 30%», spiega il patron Paolo Nocentini - ma la situazione è in via di miglioramento e nell'ultima settimana le merci in uscita stanno ricominciando a muoversi. In Italia invece i movimenti si mantengono buoni: il coronavirus non ha influito sui traffici all'interno del nostro Paese».

Gli effetti li sentono invece i produttori cinesi di abbigliamento low cost, cioè l'altra faccia del distretto della moda di Prato: 3.800 aziende di abbigliamento con titolari orientali che confezionano abiti made in Italy con tessuti in arrivo, prevalentemente, dalla Cina. Tessuti che ora sono fermi nei porti italiani come Livorno e La Spezia. «Abbiamo 150 container fermi nei porti italiani», spiega Piero Albini, presidente del gruppo pratese di logistica Albini & Pitigliani - pieni di merci comprate con lettera di credito che hanno bisogno dei documenti per poter essere sdoganate: ma gli esportatori cinesi prima erano a festeggiare il Capodanno cinese, poi sono stati investiti dal coronavirus».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stagione a rischio. I produttori cinesi stanno ripartendo, ma ora sono gli alti costi di spedizione a minacciare la filiera

LA PROTESTA DEI CAMIONISTI RUMENI

I tir non consegnano: «Temiamo contagio»

«Alle difficoltà causate dal coronavirus nei trasporti internazionali si aggiunge il fatto che i camionisti rumeni ora non vogliono consegnare le merci in Italia perché hanno paura di essere contagiati». Piero Albini, presidente della pratese Albini & Pitigliani, colosso della logistica e punto di riferimento del distretto del tessile - abbigliamento di Prato, punta il dito sul problema spuntato negli ultimi giorni. Un problema che il console onorario della Romania a Firenze, Paolo Fagiolini, non ha voluto commentare, evitando di rispondere alla nostra telefonata. I trasportatori rumeni, strategici per il funzionamento

del traffico su gomma del Belpaese, sono impauriti e non vogliono viaggiare, soprattutto nelle regioni con più contagi e dunque considerate più a rischio. E non vogliono fare consegne neppure a Prato, patria non solo di una delle più grandi comunità cinesi d'Italia (25mila residenti su 195 abitanti più altre migliaia con e senza permesso di soggiorno) ma del più grande polo produttivo cinese del Paese: 6mila aziende con titolare orientale (su 29mila, dunque una su cinque), di cui 3.800 che confezionano abiti con tessuti in arrivo, in larga parte, dalla Cina. È proprio questa realtà, che ora è il "sorvegliato

speciale" di istituzioni e azienda sanitaria, che rappresenta l'ulteriore motivo di timore e preoccupazione per chi deve prestare servizi. Nei "pronto moda" cinesi del Macroloft di Prato fino a venerdì scorso si vedevano ancora auto dei negozianti francesi, polacchi, ungheresi venuti a rifornirsi direttamente dal produttore. Col passare dei giorni l'attività è diminuita, un po' per la mancanza di tessuti da confezionare (si veda altro articolo), un po' per la carenza di computeri. E sempre più rari sono diventati anche i camionisti rumeni.

— S.PI.

Intesa Fca-Engie: colonnina low cost per ricariche in garage

AUTO ELETTRICHE

La wallbox sarà in vendita a meno di 500 euro
Di serie su Renegade plug-in

Antonio Larizza

Un dispositivo low cost per la ricarica domestica, installabile in garage senza l'intervento di un elettricista, capace di ricaricare l'auto elettrica o ibrida plug-in senza aumentare la potenza contrattuale del contatore. E senza blackout.

È quanto promette Easy Wallbox, la mini-stazione di ricarica presentata ieri da Engie Eps che ha richiesto quattro anni di ricerca e sviluppo, frutto di un accordo con il Gruppo Fca, che potrà ora offrire questo prodotto in esclusiva ai propri clienti, af-

financiando agli altri sistemi di ricarica domestica più complessi già presenti nel catalogo accessori. Engie Eps ha pianificato una produzione di 50mila wallbox entro il 2021, da destinare al mercato europeo.

L'obiettivo è abbattere le attuali barriere all'elettrificazione domestica. Uscito dal concessionario, collegando Easy Wallbox a una normale presa shuko, con i 3 kW di un'utenza domestica, l'utente può ricaricare in "Modo 2" l'auto elettrica o ibrida plug-in. «Già in questa configurazione la ricarica assicura in una notte oltre 25kWh, equivalenti a 180 km di autonomia», spiega Carlo Alberto Guglielminotti, ceo di Engie Eps. Rispetto al cavo di ricarica "Modo 2" fornito di serie, la wallbox vanta un «controllo dinamico della potenza» in grado di evitare il distacco della corrente in caso di domanda simultanea da parte di altri elettrodomestici. Non so-

lo: nel momento in cui l'utente decide di aumentare la potenza del proprio impianto e di realizzare, con l'intervento di un tecnico, una linea adeguata, Easy Wallbox è già pronta a offrire ricariche in "Modo 3", senza modificare, per "riformamenti" veloci con potenza fino a 7,4 kW.

Engie Eps nasce nel 2013 raccogliendo l'eredità di uno spin-off del Politecnico di Torino ed è specializzata in microreti e sistemi di accumulo. Oggi la società è controllata al 60,5% dal Gruppo Engie, quotata a Parigi, ha mantenuto in Italia le funzioni di ricerca e sviluppo e la produzione.

«Stiamo componendo un ecosistema di prodotti e servizi», spiega Roberto Di Stefano, responsabile di Fca e-Mobility per la region EMEA - per trasformare una buona alternativa (la mobilità elettrica e ibrida, ndr) in una abitudine diffusa e con-



Ricarica a parete. Il sistema Easy Wallbox può gestire potenze di erogazione fino a 7,4 kW

solidata. L'accordo siglato con Engie Eps va in questa direzione, per fornire soluzioni che semplifichino la vita a chi acquisterà un'auto elettrica o ibrida».

La Easy Wallbox sarà inclusa con la nuova versione ibrida plug-in delle Jeep Compass e nuova Renegade, 4x4 in allestimento "first edition" e disponibile a richiesta per altre versioni e modelli del gruppo Fca, a cominciare dalla 500 elettrica. Il prodotto sarà inserito anche nel catalogo accessori. Il prezzo sarà comunicato in occasione del prossimo salone dell'auto di Ginevra ma, assicurano da Engie Eps e Fca, sarà «molto competitivo». Secondo le prime indiscrezioni, la stazione di ricarica domestica sarà messa in vendita a meno di 500 euro.

Il prodotto potrà essere utilizzato per ricaricare anche veicoli elettrici o ibridi plug-in di altre marche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GARC COSTRUZIONI

**Carpi, virus in azienda
260 lavoratori a casa**

Carpi (Modena) - Un vetrice notturno, poi la decisione: sospensione di tutte le attività. «Una scelta etica - dice Claudio Saraceni - Abbiamo preso atto che i contagiati erano più di uno e accolto il suggerimento dell'azienda sanitaria. Credo che per gestire l'emergenza sarebbe bene per noi ottenere il via libera al ricorso alla cassa integrazione».

Da ieri tutti i cantieri del gruppo sono chiusi. Lo rimarranno, per ora, per quattordici giorni

persone, tutte dello stesso gruppo famigliare e quasi tutte (è ammalato anche il vice presidente di Garc) alle dipendenze dell'azienda. Il gruppo ha 260 dipendenti e un fatturato di 80 milioni.

— Natascia Ronchetti

PANORAMA

ALLARME ANIP CONFINDUSTRIA

Pulizie nelle scuole, servizio a rischio in 32mila strutture

A rischio la pulizia dei 32mila plessi scolastici. Dal 1° marzo sono internalizzate le pulizie delle scuole, e circa 5mila dipendenti assunti a tempo indeterminato full time dalle imprese sono in esubero, con le procedure di licenziamento avviate. Il passaggio di consegne, peraltro, si preannuncia pieno di incognite, non sono ultimate le graduatorie del concorso bandito dal Miur, pendono minacce di ricorsi e c'è un malcontento diffuso tra i neoassunti in part time che avranno orario e salario dimezzato. A lanciare l'allarme è Lorenzo Mattioli, presidente Anip-Confindustria: «Ci sarà un peggioramento dei servizi di pulizia - afferma -, in una fase particolarmente delicata per le scuole, vista l'emergenza coronavirus. È una gigantesca cambiale elettorale, il governo punta a creare un carrozzone pubblico sottraendo alle imprese di settore la pulizia delle scuole, la manutenzione e il decoro senza alcuna attenzione alla qualità. A gestirle saranno i presidi, che avranno meno tempo per occuparsi delle attività scolastiche».



Mattioli. (Anip-Confindustria): «Ci sarà un peggioramento dei servizi»

Sono 16.700 i dipendenti delle aziende private o delle cooperative assunti a tempo indeterminato full time, mentre per le assunzioni pubbliche i posti a disposizione sono 11.263, in buona parte con contratti a tempo indeterminato part time per 18 ore settimanali ed una retribuzione che si aggira sui 480 euro mensili. «Finora solo in 7mila possiedono i requisiti richiesti dal bando - continua Mattioli -, il titolo di terza media, l'assenza di carichi penali e almeno 10 anni di servizio. Verranno assunti in base ad una graduatoria per titoli, nonostante nella Pa il concorso pubblico debba rappresentare il canale d'ingresso. Allo stato attuale questa operazione produrrà quasi 10mila disoccupati. Non siamo in grado di riassorbirli, il Governo deve prendersi la responsabilità di trovare una soluzione al problema. Pagheremo la Naspi, ma salteranno le clausole sociali del cambio appalto».

Il settore Facility management, cleaning, igiene e sicurezza dal 2013 al 2017 ha creato 24.660 posti di lavoro, le imprese sono cresciute dell'11,5%, i lavoratori sono quasi 600mila con un giro d'affari di 25 miliardi. «Vogliamo distruggere un settore in crescita che rappresenta 1,5 punti di Pil - continua Mattioli -, le nostre imprese potevano garantire servizi di sanificazione nelle scuole, come fanno per ospedali, aeroporti e treni. Con queste finte stabilizzazioni il Governo si muove in controtendenza rispetto al resto d'Europa, dove queste attività "no core" sono affidate alle imprese specializzate. Senza trascurare che questa internalizzazione costerà alle casse pubbliche 2 miliardi nei prossimi 10 anni, perché a causa della denatalità serviranno meno dipendenti. Chiediamo al Governo di concedere una proroga almeno fino alla fine dell'anno scolastico».

Preoccupate anche Filcams, Fisacat e Uil che considerano «inaccettabile che un percorso che vede la stabilizzazione di tanti lavoratori, abbia come epilogo il licenziamento e il peggioramento delle condizioni economiche di migliaia di lavoratori». In vista della ripresa odierna del confronto con i rappresentanti delle imprese e del governo, i sindacati chiedono «l'avvio di un confronto alla Presidenza del Consiglio per la definizione di un percorso che garantisca la tutela occupazionale e reddituale di tutti i lavoratori interessati».

— **Giorgio Poglietti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA