

SFR&L 2021, la sicurezza delle cose nella nuova normalità - Autotrasporti, si devono combattere le tariffe criminogene

intervista ad Alessandro Peron, Segretario Generale FIAP – Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali

Durante il ciclo di tavole rotonde “SFR&L 2021” è emerso a più riprese il problema delle responsabilità dei committenti in relazione ai costi del servizio di trasporto al massimo ribasso che, in determinate circostanze, possono risultare “criminogene” anche sul piano della sicurezza fisica dei lavoratori. Dal suo punto di osservazione di Segretario Generale di FIAP come valuta la situazione?

Nel mercato dell'autotrasporto stiamo vivendo, soprattutto in questo ultimo periodo, una rincorsa da parte di molti committenti verso l'acquisizione di servizi di trasporto al minor prezzo. L'utilizzo oramai consueto dei cosiddetti “tender” informatici sta portando a risultati a volte, sinceramente, imbarazzanti.

La volontà è esclusivamente quella ridurre l'impatto economico del costo del trasporto, puntando ad un “risparmio” senza qualsiasi riguardo alla sostenibilità economica del servizio.

Il costo di un servizio di autotrasporto è facilmente calcolabile, dal momento che le voci che lo compongono sono semplici, di facile individuazione e, soprattutto, sono recuperabili tramite il portale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (scusate, della Mobilità sostenibile...!) che, con la pubblicazione dei costi di riferimento, ha reso trasparenti e ben identificabili le componenti che realizzano il costo del servizio.

“Costi di riferimento”, ribadisco, e non valori minimi, ai quali vanno aggiunti i costi “indiretti” di struttura e il margine di guadagno per l'impresa di trasporto.

L'offerta di un servizio di trasporto ad un prezzo inferiore dovrebbe immediatamente far insospettire il committente



perché dietro un valore più basso, come fa giustamente rilevare, e apparentemente più conveniente, potrebbe nascondersi una attività che utilizza pratiche “criminogene”. Come ho letto qualche tempo fa in un articolo scritto da un importante manager della committenza “si investe in marketing, nella qualità del prodotto, nella qualità del packaging e poi si lascia il trasporto ad una azienda magari irregolare che non garantisce i minimi standard di sicurezza nel servizio di trasporto”.

Voglio ricordare che in Italia è vigente una legge che richiama direttamente alla responsabilità il committente, il quale è sempre oggetto di sentenze di condanna in funzione dell'abuso della sua posizione di forza contrattuale.

Cosa si potrebbe fare per migliorare la situazione? È possibile/auspicabile pensare ad interventi normativi da parte delle Autorità tutorie?

Partiamo dall'assunto che la normativa già cogente ha



la necessità di essere applicata con più rigore, e che il ritorno “dei costi di riferimento”, i cui valori minimi possono essere ricondotti al concetto di sicurezza nella circolazione stradale e sociale, contribuirebbe, probabilmente, ad allontanare esercizi di dumping spietati.

Purtroppo, siamo anche coscienti che l'autotrasportatore, in qualsiasi scenario assoggettato al concetto di “libera concorrenza”, viene costantemente richiamato ai tavoli di trattativa da chi “usa” le ruote e non le ha, trovandosi dalla parte debole nella contrattazione.

Sarebbe, quindi, il caso di incrementare i controlli verso chi utilizza servizi “professionali” a prezzi troppo limati. Il ruolo della grande committenza e delle loro associazioni di categoria sarebbe probabilmente strategico e, allo stesso tempo, decisivo per provocare un cambiamento di mentalità.

Si verrebbe a creare una svolta verso una modalità di acquisto di beni e servizi “sostenibile” a 360° e non solo per la parte legata all’ambiente, con un’attenzione ed una valutazione dell’affidabilità del fornitore. L’utilizzo, poi, di un “rating”, come quello calcolabile attraverso il Protocollo TCR – Transport Compliance Rating, curato, gestito e implementato da un Osservatorio costituito dai rappresentanti di committenti appartenenti ad aree produttive e dei servizi differenti ed utilizzatori, potrebbe essere la chiave di volta di un sistema di valutazione sull’affidabilità dell’impresa. Un abbinamento costi / rating potrebbe essere un’ottima spinta verso un mercato più etico.

Qual è la situazione in termini di procedure e di formazione degli operatori?

Un’osservazione puntuale dello scenario rivela che la stragrande maggioranza dei soggetti che comprano, vendono o gestiscono servizi di trasporto hanno una conoscenza definibile, a dir poco, superficiale se non scarsa della normativa e delle implicazioni che tale approccio può comportare. Forse perché manca la concreta percezione di quali siano i rischi e relativi danni, anche solo potenziali, che derivano dall’utilizzo nelle proprie catene di approvvigionamento o di alimentazione del mercato, di vettori non affidabili.

Non a caso, come FIAP, ci siamo molte volte proposti come promotori di analisi di risk assessment, con lo scopo di far comprendere quali siano tali rischi, attribuendogli un peso, un valore. Questo a prescindere dal cosiddetto rischio “reputazionale” che ne potrebbe derivare. E quando si giunge alla valutazione anche di quest’ultimo elemento, in termini di “reputazione del marchio”, sia esso di prodotto ovvero d’impresa, si può comprendere molto bene quanto sia sconveniente trattare la questione in modo inadeguato. In questo contesto emerge, tra l’altro ed in modo evidente, quanto possa essere importante, in questi “esercizi di valutazione”, il ruolo di una Federazione come FIAP per chi acquista e/o gestisce servizi di trasporto professionale, proprio per l’apporto di conoscenza approfondita della materia che può essere conferito nella valutazione. Un ausilio di conoscenza e contenuti di qualità e professionalità che non può fare altro che contribuire ad evitare effetti e scenari indesiderati.

