

Tra etica e salvaguardia

Alta base del TCR, un'esigenza etica e di salvaguardia della committenza nei rapporti con gli autotrasportatori e una garanzia di qualità certificata per i vettori. Ne parliamo con Alessandro Ferri, Presidente dell'Osservatorio TCR

di Francesco Oriolo



Alessandro Ferri, Transportation Manager di Ferrero Industriale e Presidente del nuovo Osservatorio

Alessandro Ferri, Transportation Manager di Ferrero Industriale, con una lunga esperienza nel settore dei trasporti e della logistica, è il Presidente dell'Osservatorio Transport Compliance Rating.

Ferri, come è nata l'esigenza di una procedura di valutazione dei vettori del trasporto su gomma?

"Tutte le aziende hanno delle procedure interne di validazione dei propri fornitori di bene e servizi. È un dato di fatto che le aziende modernamente organizzate hanno strutture deputate a fare delle attività perimetrate, come gli uffici acquisti. L'esigenza di una procedura di validazione riconosciuta e applicabile a tutte le realtà che utilizzano

autotrasportatori è nata dalla necessità di definire delle linee guida, assolutamente neutrali e indipendenti, per acquistare servizi di trasporto, evitando equivoci e veti riconducibili a decisioni estemporanee, non supportate da dati reali emersi in risposta a controlli effettuati da un ente esterno certificatore sulla base di una procedura riconosciuta. [L'obiettivo, quindi, che ci siamo posti come Osservatorio TCR è stato quello di una scelta consapevole del trasportatore, derivante da azioni di controllo sui pilastri fondamentali dell'attività dell'autotrasportatore](#)."

In cosa consistono questi pilastri?

"Innanzitutto, l'articolazione societaria, per capire se il vettore interessato mette

in chiaro i propri dispositivi societari oppure se ci troviamo in presenza di scatole cinesi per occultare o nascondere minori imposte pagate rispetto a vettori che sono in linea con leggi fiscali locali. Altro punto è quello della formazione dei lavoratori: cosa fa l'azienda per garantire che i propri dipendenti, autisti o impiegati, siano adeguatamente formati per l'espletamento delle proprie funzioni, al servizio del cliente e con quale livello qualitativo e di continuità si preoccupa della formazione e dell'aggiornamento professionale? Terzo pilastro è il controllo della flotta. Gli autoveicoli sono di proprietà dell'azienda? Il parco automezzi è vetusto o moderno? I veicoli sono dotati di sistemi di controllo della geolocalizzazione? Quale livello di



Ad oggi, circa 50 aziende hanno manifestato interesse per entrare nell'Osservatorio

tecnologia adottano i mezzi e l'azienda? E ancora, ci interessa conoscere la relazione che l'azienda fornitrice ha con il suo personale, il rapporto di lavoro, i pagamenti degli stipendi, se l'assunzione è avvenuta in Italia o all'estero. Il DURC in proposito fornisce alcune informazioni che però non sono sufficienti. Altro punto di attenzione è rappresentato dalle coperture assicurative, per conoscere se il trasportatore assicura in maniera adeguata i mezzi oppure no. [Infine, il controllo del crono-](#)

[tachigrafo. È risaputo che sforamenti del cronotachigrafo portano a sanzioni molto dure che possono arrivare al fermo dell'azienda o del parco veicolo.](#)

Tutte problematiche che, ove si verificano, possono incidere sull'erogazione del servizio di trasporto e sulla reputazione delle società committenti”.

Qual è stato il ruolo di FIAP nella costruzione del TCR?

“Partendo da una serie di domande sui punti descritti, considerati elementi qualificanti del valore di un fornitore di servizio di autotrasporto, FIAP ha per prima cosa modellizzato questo percorso, portando l'esperienza e la competenza di un'associazione di professionisti dell'autotrasporto, e poi ha ingegnerizzato il modello, rendendolo ancora più professionale, profondo e soprattutto assolutamente indipendente nella va-

lutazione del giudizio, quindi neutrale, nel senso che né aiuta né esclude alcuno dal giocare la partita di un'equa certificazione.

Veniamo all'Osservatorio TCR, quali sono i compiti e come funziona?

“Dopo aver consolidato il modello TCR abbiamo creato all'inizio dell'anno l'Osservatorio Transport Compliance Rating, senza scopo di lucro, che si propone, attraverso la costituzione di un Comitato Tecnico Scientifico, di produrre una base sostanziosa di domande e controlli da sottoporre agli autotrasportatori interessati, per essere valutati da un ente esterno indicato dal Comitato Tecnico Scientifico. L'Osservatorio, con i soci fondatori, nomina il Comitato Tecnico Scientifico che è composto da soggetti esperti in materia, legali, ingegneri, specialisti in audit, nel trasporto e nella supply chain che, insieme, arricchiscono il modello di riferimento. Il Comitato si può quindi definire il braccio tecnico dell'Osservatorio. L'Osservatorio nel merito della sua natura, controlla che il Comitato Tecnico Scientifico applichi tutti gli elementi e metta in opera le leve disponibili per perseguirne gli obiettivi e quindi riuscire ad essere efficace ed efficiente nella costruzione del protocollo. L'ente terzo viene scelto tra gli organismi di settore della certificazione che, sulla base della loro competenza, delle risorse dedicate e della capillarità, sia in grado di ispezionare in maniera costante i vettori. [Tra i presupposti dell'Osservatorio vi è, inoltre, quello di tendere a diventare un organismo internazionale e non solo italiano.](#) In Italia, infatti, arrivano trasportatori dall'estero, stranieri o di aziende italiane con sedi all'estero e non possiamo rischiare, in futuro, di essere molto rigorosi in Italia e non avere strumenti di misurazione e controllo per gli operatori esteri”.

Ferri, ad oggi quante sono le aziende che hanno aderito all'Osservatorio e quanti hanno manifestato interesse?

“Dopo il kick off meeting di annuncio della fondazione dell'Osservatorio, tenutosi allo scorso Transpotec Logitec, nell'ambito del Logistic Village, laddove tutti gli elementi tecnici erano in fase di startup, ad oggi oltre 50 aziende hanno manifestato interesse per entrare nell'Osservatorio, mentre recentemente, oltre a Ferrero, che è socio fondatore e crede nel TCR, ma è assolutamente uguale a tutti gli altri, hanno aderito la Bayer, farmaceutici, la Vicenzi, industria alimentare e dolciaria e la Bormioli, prodotti in vetro. [Il modello TCR, infatti, è applicabile a qualsiasi settore e tendenzialmente ogni settore può aggiungere un tassello che accresce il miglioramento del percorso di controllo.](#) Chiunque una volta entrato nell'Osservatorio, può proporre la nomina di un delegato dell'azienda o del settore di provenienza e la valutazione viene fatta dal Comitato fino al massimo livello consentito dall'efficacia e dall'efficienza di funzionamento del Comitato stesso”.

Qual è l'obiettivo di un modello di rating che entra in modo così approfondito nei meccanismi aziendali del vettore?

“Limitare i danni reputazionali alle aziende committenti che pongono al di sopra di ogni catena del valore, come primo elemento quello della reputazione e del valore del servizio che viene erogato, sia diretto, inteso come prodotto, sia indiretto come quello del trasporto. Non è immaginabile che si faccia molto bene un prodotto e poi si sfrutti qualcuno per poterlo trasportare o non ci si interessi di chi sia l'operatore di magazzino che muove la merce. Deve essere tutto allineato in maniera equivalente, al massimo livello. La reputazione, di fatto, è qualcosa di intangibile e non misurabile che nasce dalla

percezione del mercato e deve essere sempre la più alta possibile, in Italia come all'estero. [La grande novità del TCR è la risposta che dà al forte interesse etico verso dei principi e dei valori di correttezza che non erano mai stati codificati prima nel mondo dei rapporti tra committenza e autotrasportatori.](#) In pratica, il metodo TCR si pone l'obiettivo di mettere tutti i vettori alla pari, affinché possano concorrere in modo equo ai tender, in coerenza con le regole e i principi del TCR e senza il rischio di trovarsi come concorrenti, soggetti che si propongono a basse tariffe derivanti da regimi fiscali più agevolati, in quanto le sedi sono in altri paesi anche se l'attività operativa è concentrata in Italia”.



La grande novità del TCR è la risposta che dà al forte interesse etico verso principi e valori di correttezza mai codificati prima nel mondo dei rapporti tra committenza e autotrasportatori

Quali sono i prossimi passi e quali benefici si attende dal TCR e dall'Osservatorio?

“Durante il convegno One Day Truck & Logistics di Bologna, verrà completata la comunicazione della nascita e operatività dell'Osservatorio. Sono già state individuate le società di certificazione ed è in costruzione il portale web ed altri strumenti di promozione. Nel frattempo, continuano le relazioni con le aziende più importanti della committenza italiana per fare massa critica. Secondo il mio punto di vista, questa iniziativa produrrà i seguenti benefici: pulizia del settore e identificazione certa di soggetti che lavorano e operano nella legalità rispetto a quelli che sono 'oscuri', di conseguenza una bussola importante per le aziende committenti per orientarsi nella scelta dei vettori”.

