

QUATTRO CHIACCHIERE CON...

di Alice Borsani

3

DOMANDE  
FLASH

**Durante la pandemia i trasportatori erano eroi, ma le condizioni di lavoro restano spesso estreme. Come fare?**

Bisogna rimettere al centro le persone, dare rispetto e dignità al settore e ai suoi professionisti.

**Carenza di autisti, bassa marginalità, alti costi. Come se ne esce?**

Non limitandosi a curare i "sintomi" ma definendo progetti strategici di medio e lungo periodo che permettano alle aziende di esprimere il proprio potenziale.

?

**Come migliorare il rapporto committente / fornitore?**

Partendo dal presupposto che il fornitore di trasporto è un partner strategico: è grazie a lui che il prodotto arriva sul mercato.



**ALESSANDRO PERON, SEGRETARIO GENERALE FIAP**

# DARE VALORE AL TRASPORTO

AUMENTO DEL COSTO DEL CARBURANTE, CARENZA DI AUTISTI, POLVERIZZAZIONE DELLE IMPRESE: SECONDO IL SEGRETARIO GENERALE DELLA FIAP ALESSANDRO PERON SONO "LA FEBBRE" DI UN SETTORE CHE VA CURATO NEL PROFONDO. CON STRATEGIA, COLLABORAZIONE E LUNGIMIRANZA

**Durante la pandemia le imprese dell'autotrasporto si sono fatte carico di una grande responsabilità, dovendo lavorare in condizioni, spesso, estreme. Ora la guerra in Europa esacerba debolezze e criticità di un settore già fragile. Come se ne esce?**

Facendo un passo indietro e andando a cercare l'origine delle problematiche attuali. Se ci limitiamo a considerare i sintomi, riusciremo al massimo ad abbassare la febbre, non certo a curare la malattia.

**Qual è la malattia di cui soffre l'autotrasporto nel nostro Paese?**

Il punto è questo: le criticità riguardano il Sistema Italia e non sono esclusive di questo settore che vive una dicotomia. Da una parte crede di essere particolarmente sfruttato – il che è vero-. Dall'altra, però, è un settore strategico, direi il settore dei settori.

**Questo status da cosa dipende?**

Da un presupposto fondamentale: la libera circolazione delle merci è un bene primario che ogni Stato deve garantire. Primario al punto che, in passato, era dato in concessione dallo Stato, il quale ne definiva le tariffe secondo il metodo cosiddetto a forcella, indicando massimali e minimali.

**Perché questo concetto è fondamentale?**

Perché è qui che si è innescato un vizio, non solo di forma. I professionisti del trasporto dovrebbero essere imprenditori ma, di fatto, non lo sono: avere la partita IVA, spesso usata dalle aziende per rendere variabile il costo, ritenuto troppo elevato, di un dipendente, non è un requisito sufficiente. L'imprenditore è una persona che investe il proprio capitale per costruire un'azienda che deve dare ricchezza a sé e alla società su cui opera.

**Oggi però il mercato è liberalizzato.**

Purtroppo, liberalizzazione del mercato è stata confusa con anarchia. E invece di un mercato leale e regolamentato entro cui ogni imprenditore possa operare, si è preferito scegliere la strada degli aiuti, dei



finanziamenti a pioggia per sostenere costi e investimenti anche di aziende irregolari.

**Con quali effetti?**

Che la maggior parte degli imprenditori del settore non ha avuto la possibilità di fare il salto. Che in un contesto dove è il committente a decidere le regole di ingaggio, molti imprenditori non solo non determinano la tariffa, ma neppure hanno la consapevolezza dei propri costi, restando così, di fatto, subordinati alla committenza.

**Parliamo della committenza: che ruolo ha in questa dinamica viziosa?**

La convenienza per i clienti è evidente. Altrettanto evidente dovrebbe esserne la miopia. Una miopia condivisa con le Istituzioni che non hanno favorito l'aggregazione delle aziende in un settore che oggi è polverizzato e che non ha gli strumenti per affrontare un'attualità così critica.

**Il vero salto da fare, quindi, secondo lei è culturale?**

Bassa marginalità, lunghi tempi di pagamento, aumento dei costi, concorrenza sleale sono, tutto sommato, problemi comuni a tutti i settori. A fare la differenza è il modo in cui vengono affrontati. Se si punta tutto

SU 81.000 IMPRESE ISCRITTE ALL'ALBO, CIRCA

**74.000**

HANNO MENO DI 20 MEZZI. SOLO CIRCA 800 HANNO PIÙ DI 100 VEICOLI

**Ci può dare qualche numero della polverizzazione del settore?**

Su 81.000 imprese iscritte all'albo con almeno un veicolo, quelle che hanno più di 100 mezzi sono circa

## FIAP, dalla parte delle aziende di trasporto e logistica

Fondata a Roma il 15 giugno 1949, per volere di un gruppo di imprenditori delle Regioni Lazio, Sicilia e Campania, FIAP è riconosciuta oggi come una delle principali organizzazioni di rappresentanza dei protagonisti del Trasporto e della Logistica, presente in oltre 40 province sul territorio nazionale. FIAP è stata dalla sua costituzione membro del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori ed è presente in organismi ministeriali permanenti, come la Commissione Nazionale di Sicurezza costituita presso il Ministero degli Interni, e nelle Principali Autorità Portuali. L'associazione partecipa a tutte le Commissioni di lavoro e ai tavoli tecnici istituiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dagli altri Ministeri o organismi che trattano materie di interesse per il Trasporto e la Logistica oltre ad essere firmatari del Contratto Collettivo Nazionale Logistica, Trasporto merci e Spedizione. Tutelare gli interessi delle imprese del comparto del trasporto nella sua globalità – stradale, ferroviario, marittimo, aereo – è l'obiettivo cardine dell'associazione che, dal 2013 ha "cambiato marcia", studiando servizi specifici in grado di aiutare gli imprenditori del settore a crescere e consolidarsi, puntando sulla collaborazione di filiera.

## QUATTRO CHIACCHIERE CON...

**DATA DI NASCITA**

22 luglio del 1976

**INFORMAZIONI PERSONALI**

Alessandro è padre di tre figli di 15, 4 e 2 anni

**CARRIERA PROFESSIONALE**

Per 10 anni ha curato lo startup di nuove imprese, lavorando come manager anche in realtà multinazionali nel settore delle telecomunicazioni. In seguito, ha dato vita a un'azienda di informatica che sviluppava, tra l'altro, soluzioni per il modo del trasporto.

Nel 2013 è entrato in FIAP e nel 2021 ha assunto la carica di Segretario Generale

**INTERESSI**

Vela, trekking, viaggi

**LIBRO SUL COMODINO**

Chi ha spostato il mio formaggio, di Spencer Johnson

**PREGIO E DIFETTO**

"La mia prima passione è il lavoro e questo è sia un pregio, perché ci sono al 100%, sia un difetto perché tutte le mie energie sono focalizzate lì"

800. Quelle dai 50 ai 100 mezzi circa 1.400, mentre le aziende con meno di 20 mezzi sono circa 74.000, con una capacità di fatturato troppo bassa per essere competitive in un contesto globale.

**Un dato per nulla rassicurante.**

E lo è ancora meno se pensiamo che dietro a una società unipersonale che fa fatica, che al 20 del mese ha già finito il plafond concesso dalla banca per pagare il costo del gasolio, che quindi è costretta a contrarre debiti, ci sono spesso situazioni familiari drammatiche.

**Il trasporto, si diceva, è un asset strategico.**

Per questo la miopia di Stato e committenza è ancora più grave: senza un sistema logistico e trasportistico forte, non è possibile vincere la sfida sul mercato. E a dimostrarlo è il successo planetario del numero uno dell'e-commerce.

**Un benchmark che non è per tutti...**

Sicuramente, ma il concetto non è certo nuovo. L'Impero Romano deve la sua longevità proprio alla logistica e alla velocità di spostamento delle sue truppe, ancora oggi ineguagliata.

**Torniamo al presente: quali sono le sfide che non possiamo permetterci di perdere?**

Rendere le aziende del made in Italy capaci di esprimere il proprio potenziale e la propria vocazione all'export. Puntare sulla posizione strategica del nostro Paese nel Mediterraneo e nel suo essere un ponte naturale sull'Africa. In poche parole, dare valore al settore della logistica e del trasporto.

**Che ruolo hanno le associazioni di categorie in questo contesto?**

In Italia manca una rappresentanza forte del comparto dell'autotrasporto. Ed è un altro paradosso.

**In che senso?**

La mancata consapevolezza di sé impedisce la crescita e, quel che è peggio, favorisce la ripetizione degli stessi errori. In qualsiasi altro settore, la crescita dei costi porta fisiologicamente a un aumento delle tariffe.

**Non nell'autotrasporto...**

Chi non riesce a ribaltare il costo, tipicamente le aziende meno strutturate, chiede aiuti allo Stato e, nel frattempo, si indebolisce sempre di più. Ma l'indebolimento e la fragilità rendono, purtroppo, la via dell'illegalità un'opzione percorribile per restare a galla in una continua corsa al ribasso dei prezzi.

**Il tema della marginalità è cruciale: c'è una via di uscita?**

Quella della cultura e della responsabilità di filiera, che riguarda tutti gli attori. Comprare un prodotto contraffatto è un reato: è evidente. La stessa evidenza deve esserci quando si acquista un viaggio palesemente sottocosto, alimentando la concorrenza sleale.

**La carenza di autisti – si parla di 400.000 professionisti in tutta Europa – dovrebbe però essere un bagno di realtà per la committenza.**

Molte aziende, ora, sono disposte a pagare qualsiasi prezzo per un trasporto. Ma questo serve solo ad abbassare la febbre, non certo a curare la malattia. Per farlo occorre considerare il trasporto e quindi

anche tutte le funzioni aziendali ad esso collegate – penso al supply chain manager, al transport manager – al centro delle strategie aziendali.

**In pratica?**

Pensare che le aziende di trasporto siano veri e propri partner, da gestire secondo un approccio collaborativo, che possa favorire la crescita e anche l'aggregazione.

**Questo non dovrebbe essere compito di un'associazione come FIAP?**

Precisamente. Il nostro principale obiettivo è quello di trasformare realtà che si considerano, erroneamente, artigiane, in realtà imprenditoriali vere e proprie.

**Qual è l'associato tipo di FIAP?**

Le dimensioni aziendali e il numero dei mezzi non contano. A unire tutti gli associati è la voglia di dedicare risorse e tempo alla crescita. Partendo dalla comprensione delle aree critiche e mostrando propensione al cambiamento, anche radicale. Le faccio un esempio.

**Prego...**

Stiamo chiedendo alle aziende di

## Il protocollo TCR Transport Compliance Rating

Il Protocollo TCR – Transport Compliance Rating è rivolto a tutti gli stakeholder della filiera di Trasporto e Logistica, indipendentemente dalla tipologia e dalle dimensioni. Include tutte le attività logistiche come: carico, trasporto, scarico, stoccaggio, smistamento e distribuzione e ha l'obiettivo di migliorare l'offerta di servizi logistici attraverso un processo di benchmarking fondato su indicatori che possono essere sintetizzati in un rating rispetto ai requisiti identificati in ciascuno dei seguenti ambiti critici.

1. struttura e organizzazione;
2. sicurezza del prodotto;
3. sicurezza sui luoghi di lavoro;
4. rispetto ambientale;
5. sicurezza stradale;
6. coperture assicurative;
7. utilizzo di tecnologie e sistemi informativi;
8. integrità e reputazione.

Maggiori informazioni: [www.tcr-global.org](http://www.tcr-global.org)

allentare l'abituale focus, anche iconografico, sul camion, secondo l'idea che le aziende di trasporto abbiano il compito di far girare la merce nelle diverse modalità gomma, mare, ferro, che non vanno pensate come contrapposte ma complementari. Chi ha adottato questo approccio, come la F.lli Primiceri Trasporti, ha raggiunto ottimi risultati trasferendo su rotaia il 70% del navettaggio tra Puglia ed Emilia-Romagna precedentemente gestito su gomma, e migliorando servizio ed efficienza.



**Anche l'Osservatorio TCR (vedi box) va inteso come uno strumento per abilitare il cambiamento?**

Ne sono convinto. Collaborare a questo progetto con la committenza ci permette di sensibilizzarla sulle difficoltà del trasporto. Aver poi definito un protocollo volontario che determina il rating sulla affidabilità delle imprese di trasporto logistica, ha permesso due risultati. La definizione di un benchmark sui deside-

rata della committenza e l'offerta, a quest'ultima, di criteri oggettivi che la aiutino a scegliere le aziende con cui collaborare.

**Uno dei temi più caldi è quello della sostenibilità. Un'azienda di trasporto può davvero essere sostenibile?**

Innanzitutto, sono doverose due premesse: non esiste sostenibilità ambientale e sociale senza sostenibilità economica e, in tema di sostenibilità ambientale, non conta

solo come alimentiamo i camion. Penso sia evidente che il trasporto non potrà mai essere a impatto zero ma molto si può fare per ridurre l'inquinamento diretto e indiretto. Per questo stiamo accompagnando una cinquantina di imprese al calcolo dell'impronta di carbonio e l'obiettivo è quello di arrivare alla dichiarazione ESG, cioè al report di sostenibilità.

**Le imprese di trasporto hanno invece molto da dire in tema di sostenibilità sociale.**

In occasione di Transpotec abbiamo lanciato il progetto "Rispettiamo il trasporto". L'obiettivo è proprio quello di dare dignità a tutti i lavoratori dell'ecosistema dei trasporti. Oggi il settore, nonostante sia uno dei più complessi e affascinanti, non è attrattivo e questo è un grave problema. Le racconto un episodio che ritengo emblematico.

**Volentieri**

Durante un'indagine effettuata su un centinaio di autisti io ho intervistato personalmente un professionista straniero, il quale, chiaramente, mi ha confessato che non avrebbe mai lavorato per un'azienda italiana. Il motivo? Lo scarso rispetto mostrato nel nostro Paese alle aziende di trasporto che si traduce in una mancanza di rispetto al personale che le rappresenta, durante le fasi di carico e scarico. Ecco, dobbiamo partire da qui, per ridare valore a una funzione così strategica.

**Grazie.**

# Intelligenza Artificiale. Sicuri del risultato!

REALTA' IN MOVIMENTO

**unicar**

**Yale**  
People. Products. Productivity.

I nostri sistemi con **AI** per l'**ottimizzazione** dei processi e per la **tutela degli operatori**.



**Yale vision.app**

La gestione della flotta e l'efficienza degli operatori sono ora a portata di dito!



**Rilevamento pedoni**

Sistema avanzato di telecamere di rilevamento basato sulla tecnologia AI

**AGV - Automated guided vehicle**

Tramite sistemi di guida laser, tra i più avanzati sistemi dell'industria 4.0, la macchina si muove seguendo percorsi prestabiliti, senza l'utilizzo di dispositivi a terra o di operatori.



Per maggiori informazioni scrivici a [solutions@unicar-yale.it](mailto:solutions@unicar-yale.it) o scopri di più sul sito [www.unicar-yale.it](http://www.unicar-yale.it)

**Per gli approfondimenti sull'Intelligenza Artificiale visita il nostro BLOG →**

