

Per un sistema virtuoso

L'OSSERVATORIO TRANSPORT COMPLIANCE RATING STA SVILUPPANDO UN MODELLO DI VALUTAZIONE EQUO E TRASPARENTE, CHE FARÀ PROGREDIRE IL TRASPORTO E LA LOGISTICA. NE PARLA MASSIMO MARCIANI, COORDINATORE DEL COMITATO TECNICO SCIENTIFICO

In che modo trasferire i valori e gli investimenti delle aziende di produzione sulla logistica? E perché quest'ultima non viene ancora considerata a tutti gli effetti parte integrante del valore del prodotto? A queste domande tenta di rispondere l'Osservatorio Transport Compliance Rating (Otrc), che ha sviluppato un modello di valutazione il cui obiettivo è valorizzare il trasporto virtuoso. Si tratta del primo protocollo internazionale di rating specifico per il trasporto e la logistica, che attribuisce un valore da 0 a 100 alle aziende di autotrasporto in funzione della conformità a precisi requisiti, definiti in collaborazione con le imprese committenti. Il protocollo è nato sulla spinta di un gruppo di produttori e fornitori, i pionieri del processo di accreditamento. «L'Osservatorio, creato nel 2019, è nato dall'esigenza di un gruppo di imprese del settore agroalimentare e chimico-farmaceutico di estendere i propri protocolli interni a un servizio tipicamente svolto al di fuori della sede aziendale come la logistica, soggetta a un fenomeno di esternalizzazione a partire dagli anni Novanta. La grande sfida dell'Osservatorio - spiega Massimo Mariani, presidente del Freight Leaders Council e coordinatore del Comitato tecnico scientifico dell'Otrc - è trasferire l'approccio etico dei committenti ai fornitori di servizi in outsourcing di logistica che solitamente la-

Massimo Mariani, coordinatore del Comitato tecnico scientifico dell'Otrc



GLI OBIETTIVI DELL'OSSERVATORIO Il consolidamento dell'oggettivazione della valutazione e la digitalizzazione dell'autovalutazione, in modo da rendere l'iter accessibile a tutte le 60mila aziende italiane di logistica

vorano per molteplici realtà. Dal canto loro, le aziende di logistica considerano l'accreditamento all'Osservatorio come un'ulteriore opportunità per poter fidelizzare il proprio cliente». Sono 20 le aziende che hanno già completato il processo e raggiunto la certificazione - con un valore superiore alla soglia minima sotto la quale non viene attribuita - e altre sono in attesa.

In un settore sempre più competitivo e strategico come quello della logistica e dei trasporti, cosa chiedono le imprese committenti socie dell'Osservatorio e cosa fa la differenza nell'autotrasporto oggi, anche alla luce delle sfide imposte dalla pandemia?

«In un primo momento l'interesse del gruppo di aziende committenti fondatrici dell'Osservatorio era essenzialmente di tipo utilitaristico: disporre di una "white list", di un albo evoluto di fornitori a cui affidare determinati servizi. Poi però nel frattempo il mercato è esploso, è scoppiata la pandemia, si è registrato il reshoring di molte attività. Insomma, è cambiato l'universo di riferimento. Per questo motivo, ha assunto ancora più importanza la valorizzazione delle caratteristiche distintive dell'azienda, non-

un fornitore di logistica che sappia essere resiliente e garantire l'approvvigionamento anche in condizioni critiche come quelle attuali, ma al contempo non faccia lavorare i propri autisti in condizioni disagiate, mettendo a rischio persone e merci».

Qual è la dinamica positiva che si punta a creare con questo modello: qual è il vantaggio per i fornitori dell'autotrasporto e qual è il beneficio per i committenti?

«Il vantaggio è mutuale. I clienti di produzione innanzitutto contengono il rischio derivante dall'esternalizzazione del servizio di logistica e poi estendono al di fuori dei confini aziendali il proprio approccio etico. Il mondo frammentato e variegato degli operatori della logistica ha, invece, tutto l'interesse ad avere un sistema di riferimento con cui confrontarsi per migliorare dal punto di vista qualitativo giorno dopo giorno, e anno dopo anno, dotandosi di una carta in più da giocare con possibili, futuri, nuovi clienti. Questo modello "costringe" le aziende del settore logistico ad autovalutarsi. Possiamo paragonare il rating all'avvento di Basilea 2 nel settore bancario per le Pmi; si tratta di un processo virtuoso che spinge i fornitori a confrontarsi su parametri il più possibile oggettivi e, all'interno di questi parametri, capire il collocamento della propria attività nell'ambito dell'offerta nazionale di settore e, infine, individuare le aree da migliorare per eccellere nel comparto».

Quali sono gli obiettivi a breve e lungo termine dell'Osservatorio?

«Prima di proporre questa iniziativa al di fuori del nucleo fondativo dell'Osservatorio, siamo impegnati a concludere due azioni: il consolidamento dell'oggettivazione della valutazione e la digitalizzazione dell'autovalutazione, in modo da renderlo accessibile a tutte le 60mila aziende italiane di logistica. L'accesso all'iter sarà, infatti, digitale: le imprese si registrano, rispondono a un questionario e forniscono la documentazione richiesta che gli auditor esperti verificheranno, procedendo nell'assegnazione del rating. Entro i prossimi sei mesi contiamo di concludere questa prima fase e di presentarla in Italia e all'estero il nostro sistema a soggetti privati ma anche pubblici». • **FD**

