

C

C'è una parola che negli ultimi anni è entrata stabilmente nel linguaggio della logistica e degli acquisti: *tender*.

Una parola apparentemente neutra, tecnica, quasi

inevitabile. In realtà, spesso dietro il tender si nasconde un modello industriale che ha progressivamente impoverito il trasporto e indebolito le filiere. Il problema non è la gara in sé. Il problema nasce quando il trasporto viene acquistato quasi esclusivamente sul prezzo più basso, trasformando un servizio industriale strategico in una commodity comprimibile. In questo modello, ogni rinnovo contrattuale diventa una pressione economica sul vettore, sull'operatore logistico e, alla fine, sulla qualità del servizio. Le conseguenze sono ormai evidenti. Contratti troppo brevi impediscono investimenti in mezzi, personale, sicurezza, tecnologia e formazione.

L'assenza di indicizzazione trasferisce integralmente sui fornitori l'aumento dei costi energetici, del lavoro, dei pedaggi e delle assicurazioni.

La ricerca continua del ribasso riduce i margini, aumenta l'instabilità operativa e rende più fragile l'intera filiera. Il paradosso è che mentre tutti parlano di resilienza, sostenibilità e partnership, molti rapporti contrattuali

continuano a essere costruiti con logiche di brevissimo periodo. Nessuno investe davvero in innovazione, digitalizzazione o produttività se il rapporto commerciale può essere rimesso completamente in discussione dopo dodici mesi. Nel trasporto e nella logistica serve invece un cambio di paradigma. Bisogna passare dal tender

alla partnership industriale. Contratti pluriennali, KPI condivisi,

indicizzazione trasparente dei costi,

obiettivi comuni di efficienza, saturazione

dei mezzi, riduzione dei viaggi a vuoto e

qualità del servizio. Non una relazione cliente-fornitore costruita sul massimo ribasso, ma un ecosistema logistico nel quale rischio, investimenti e risultati vengano condivisi. Gli impatti sarebbero significativi. Più stabilità per gli operatori. Più capacità di pianificazione. Più investimenti in tecnologie e competenze.

Più continuità di servizio per l'industria. Meno conflittualità lungo la filiera. Una logistica più forte, meno frammentata e più coerente con le esigenze produttive del Paese. Perché una filiera moderna non si costruisce comprimendo ogni anno il prezzo del trasporto.

Si costruisce creando valore insieme. —

# Tender

DA DIMENTICARE

# PAROLE

DA SCOPRIRE

di Massimo Marciani



di Gennaro Speranza

