

La qualità ci salverà

Cresce la competizione a tutto tondo, diminuiscono i margini, la concorrenza è sempre più spietata e spesso scorretta. Le aziende italiane di autotrasporto possono competere sul fronte prezzi. E soccombere. Oppure possono puntare tutto sul servizio super top

La guerra dei prezzi, anche se non ottiene gli onori della cronaca, continua a minare profondamente il nostro sistema trasporti. L'emorragia di aziende continua, nonostante i segnali di ripresa dell'economia italiana e comunitaria. Sembra proprio che i sindacati abbiano gettato la spugna, impegnarsi in schermaglie di quartiere, assolutamente tattiche e prive di ogni coordinamento o visione strategica.

Così è, punto. Tornare sulla storica incapacità della forza lavoro di mostrare coesione è inutile, anche perché il sopravvivere del padroncino, di fatto, fa perdere energia al dipendente propriamente detto. Sia chiaro, non siamo mai stati e non siamo oggi critici nei confronti dei padroncini, l'equivalente della piccola impresa che tanto ha fatto per l'economia italiana. Piuttosto, siamo fortemente contrari verso quelle cooperative e quei consorzi che, snaturando la loro ragion d'essere, servono solo a fare da intercapedine tra una committenza spietata e sorda e il camionista monoveicolare, trazionista o dipendente che sia, anche piccolo padroncino.

Possiamo affermare che la logica delle cooperative e dei consorzi sia utile in un sistema economico nel quale le figure datarie finiscono con l'essere poco chiare, confuse, indistinte? La risposta è: non sempre. Se poi si considera la scarsa inclinazione della committenza nel comprendere le oggettive difficoltà della vezione, il gioco è fatto. Siamo su una scala nella quale il gradino più alto lascia scivolare verso il basso problemi e rischi, imponendo tariffe e costi chilometrici e pretendendo servizi e puntualità. A rimanere schiacciato è l'ultimo anello, che si tratti di un dipendente, di un trazionista o di un padroncino, tutti accomunati in questo gioco al massacro nel quale le piccole aziende muoiono per soffocamento, mentre i monoveicolari sono costretti a dare forfait con le rate del camion da pagare.

E i sindacati? Più di tanto non possono fare, perché il primo problema è proprio tenere insieme associati disposti a prendere quello che capita.

Qualcuno si ricorda in che anno ci fu un vero, importante sciopero dell'autotrasporto? O meglio uno sciopero dei camionisti, visto che qualcosa a protezione delle aziende associazioni come FAI & C. qualcosa fanno? Dobbiamo risalire a epoche bibliche.

L'autotrasportatore moderno, anche se innamorato del suo lavoro, è stanco, sfiduciato, incapace di reggere la concorrenza e anzi fortemente propenso a estrovestirsi, o ad applicare verso i suoi pochi collaboratori le stesse tariffe capestro, montenegrine o macedoni, di cui invece tutti, compresi montenegrini e macedoni, dovremmo vergognarci.

La soluzione a nostro avviso



c'è, ed è rischiosa e impegnativa, comporta nervi saldi e una visione convinta. Si chiama qualità, e la stiamo scoprendo proprio grazie all'OITA, osservatorio interdisciplinare trasporto alimenti. Ebbene, oggi gli autotrasportatori impegnati con le aziende top, quelle più esigenti in termini di qualità, igiene, garanzie, sicurezza, sono certamente i più floridi. Crescono, e bene. Gli altri soffrono.

La qualità allora può essere un viatico per emergere nel business? Sì, anche ascoltando i pareri di committenza di alto profilo, sempre nel settore alimentare, che vuole saperne di più riguardo a come vengono trasportati i propri beni. Vogliono, insomma, metterci il naso. Se servirà anche a sentire puzza di bruciato, o peggio, ancora meglio. Basta piangersi addosso, mostriamo l'orgoglio kamionista e la ferma volontà di restarci, nel trasporto. In barba a lettoni, bosniaci, macedoni, slovacchi e polacchi schiavizzati da una brutta parte dell'autotrasporto internazionale.

