

Il reportage

PER SAPERNE DI PIÙ
www.conftrasporto.it
www.repubblica.it

In viaggio con un trasportatore italiano su un camion tra Treviso e la Slovenia. Il dumping sul costo del lavoro taglia i posti e riduce la sicurezza. «Il nostro mondo non c'è più»

Delocalizzati anche i Tir “Così gli autisti dell'Est si prendono la strada”

IL CAMBIAMENTO

Noi italiani sempre di meno e più anziani. Siamo rimasti in pochi a fare questo lavoro come si deve

”
250.000

L'OCCUPAZIONE

I camionisti sono 250mila, di cui 110mila “padroncini”
DAL NOSTRO INVIATO

MARCO PATUCCHI

TREVISO. «Qui intorno ci sono centinaia di cantine che producono prosecco, da Porto Marghera lo spediscono anche in America. Eppure noi non ne trasportiamo neanche una bottiglia...». Luciano sorride ironico mentre il Tir affronta lentamente una delle tante rotonde della strada che da Treviso va verso il mare sfilando tra vigneti e centri commerciali. Le Dolomiti appena velate di neve sembrano fantasmi lontani sull'orizzonte. Capelli brizzolati, lo sguardo tagliente di un felino, è al volante di un gigante da quindici tonnellate, 650 litri di gasolio e centomila euro di valore. Normalmente trasporta prodotti siderurgici, coils e tondini che aggiungono al camion altre quaranta tonnellate, ma oggi nel rimorchio c'è un carico “leggero” di stoviglie di plastica da portare in Slovenia: siamo partiti dalla campagna trevigiana subito dopo pranzo, la prima tappa è a Zalec, stasera, dove Luciano dormirà nella cuccetta del Tir fermo in un parcheggio («magari uno di

quelli attrezzati con i bagni e le docce, qui in Italia non li trovi») e domani mattina scaricherà parte dei pallet. Poi altre centinaia di chilometri fino a Maribor per consegnare tutto il resto e il ritorno attraverso l'Austria dove caricherà tavole di legno. «Ecco, con questo fornello scaldo i pasti preparati da mia moglie. In giro non si mangia più bene come una volta e per un autista mangiare sano è importante, si lavora meglio, più sicuri. Poi le voglio dire un'altra cosa: sente come viaggiamo senza vibrazioni del rimorchio? Con un carico così leggero se i pallet non fossero sistemati a regola d'arte e se la manutenzione del mezzo non fosse perfetta, adesso staremmo qui a ballare. Ma ormai siamo rimasti in pochi a lavorare come si deve...». Ancora quel sorriso ironico di Luciano. La rivendicazione di una professionalità davanti al fenomeno che da qualche anno sta scuotendo il mondo dei trasporti su gomma del nostro Paese, cancellando posti di lavoro e aziende, proiettando ombre sui livelli di sicurezza stradale. L'ennesimo danno collaterale delle delocalizzazioni.

È un'ondata di autisti dai Paesi dell'est europeo (polacchi, bulgari, rumeni...), con costo del lavoro molto più basso, quasi del 50% secondo alcune stime, di quello dei trasportatori italiani: guidano per ditte dei loro Paesi d'origine (magari create da imprenditori italiani) che fanno cabotaggio qui in Italia o sono assunti direttamente da aziende di trasporto italiane con la pratica dei distacchi. L'obiettivo finale è sempre lo stesso: abbattere la tariffa del servizio di trasporto offerto, così da vincere la competizione sul mercato. E le aziende committenti che naturalmente a loro volta possono fare economia di scala scegliendo società di tra-

sporti meno onerose. La classica filiera della delocalizzazione e i relativi sconvolgimenti: tra il 2003 e il 2015 il traffico in entrata su gomma nel nostro Paese coperto dalle imprese italiane è crollato del 60%, vale a dire circa 3 miliardi di euro di fatturato persi, mentre nel contempo per le imprese di trasporti dell'Europa dell'est la crescita è stata addirittura del 700%. La quota delle aziende italiane è scesa dal 32,7 al 12%, quella delle ditte dell'est è passata dal 7 al 53%. Numeri devastanti per un settore che, oggi, dà lavoro a circa 250mila autisti (110mila dipendenti diretti e il resto lavoratori autonomi, i cosiddetti “padroncini”).

La paga media di un autista professionale italiano può superare i 2000 euro netti mensili (circa 1500 di base più le varie indennità di trasferta), quasi il doppio in certi casi rispetto a quanto guadagnano i colleghi dell'est. Ma la recessione e la delocalizzazione hanno sconvolto tutto, fino agli estremi di trasportatori italiani che negli anni peggiori della crisi, pur di lavorare, erano pronti a restituire cash parte dello stipendio segnato in chiaro nella busta paga o di ditte che hanno detratto dalla paga di autisti stranieri l'affitto della cuccetta nella cabina del camion utilizzata di domenica. Una giungla. Un'altra guerra tra poveri.

«Per chi, come noi, vuole operare rispettando la dignità di tutti, si è fatta dura - ci ha detto Boris Luca, titolare insieme ai fratelli dell'impresa dove lavora Luciano -. È anche una questione di sicurezza, perché gli autisti dell'est sono certamente bravissime persone, ma la cultura e la professionalità che c'è dietro la formazione di un autista italiano là se la sognano. In quei Paesi quello dell'autista viene considerato la



Dir. Resp.: Mario Calabresi

voro di bassa professionalità, mentre qui da noi per prendere la patente servono fino a 4000 euro». La sicurezza stradale, appunto. Le regole prevedono un tetto massimo di 90 ore al volante nell'arco di due settimane, con un limite giornaliero di 10 ore e pause obbligatorie di 45 minuti ogni 4 ore e mezza e un riposo minimo di 24 ore a settimana. «Noi le regole sulle ore di guida le rispettiamo, gli altri non lo so...», spiega Luciano mentre è al volante circondato da strumenti che fanno somigliare la cabina del camion a quella di un aereo: sul parabrezza i telepass di sei Paesi diversi; poi il tachigrafo digitale che registra ogni spostamento, la velocità e i tempi di guida; il computer di bordo per archiviare rifornimenti e dati burocratici; addirittura la strumentazione satellitare che consente alle autorità tedesche di monitorare il Tir mentre attraversa la Germania.

«Ma sicurezza sono anche le procedure di carico e ancoraggio delle merci - insiste Luciano -. In caso di incidente, davanti alla legge siamo responsabili noi autisti. Le aziende committenti le trascurano troppo spesso».

Francia, Germania e, da poco, anche l'Austria si sono attrezzate per contrastare il dumping degli autotrasportatori dell'est, con norme ferree sui distacchi e sul salario minimo per i trasporti che partono o arrivano nel Paese. Tra l'altro, l'obbligo di tenere a bordo la documentazione in doppia lingua su retribuzione e sugli altri dettagli, con sanzioni che arrivano a 20mila euro

in caso di recidiva. «È una beffa per noi - protesta il presidente di Confraporto-Confcommercio, Paolo Uggè -. Quando transitiamo nei Paesi che si sono dati queste regole affrontiamo fardelli burocratici al limite dell'umano, mentre gli autisti stranieri entrano e escono dall'Italia senza gli stessi vincoli. Serve uno status europeo del lavoratore mobile contro il dumping sociale: è ora che il nostro governo si faccia sentire».

Luciano, invece, ha poca voglia di parlare di politica e di governi. Per lui l'Europa è un tutt'uno, visto che ogni giorno la

attraversa in lungo e in largo. Mentre scendono le ombre della sera, si avvicina il confine con la Slovenia e per strada incontriamo soltanto camion, ci racconta che il lavoro del trasportatore è cambiato anche per altre cose: «Noi italiani siamo sempre di meno e sempre più anziani. Non si socializza più tra colleghi ai parcheggi o nelle soste alle dogane. Ci sono internet, le chat, Skype. Quando siamo fermi ci chiudiamo in noi stessi o parliamo online con la famiglia. E poi questa urgenza di viaggiare il più possibile...».

A Vaccolino, dalle parti di Comacchio lungo la strada Romea, c'è un bar da sempre "regno" dei camionisti. Era aperto ventiquattrore su ventiquattro, adesso chiude alle dieci di sera. Appena entri un cartello avverte: "Qui il wi-fi non funziona, parlate tra di voi".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA CRISI

In alto Luciano, il protagonista del reportage. Nelle altre foto, i Telepass di vari paesi sul parabrezza del suo Tir. Tra il 2003 e il 2015 il traffico in entrata su gomma coperto dalle ditte italiane è crollato del 60%, mentre per le imprese dell'Est Europa la crescita è stata del 700%