

«Io, camionista da 800 km al giorno I mille trucchi per dribblare la legge»

Un poliziotto: «Taroccano i dischetti ma anche le tessere digitali»

Rita Bartolomei
REGGIO EMILIA

IL VOLTO segnato dalla fatica e da qualche sbandata pericolosa nella vita. Poche ore di sonno e 800 chilometri di camion al giorno, almeno 11-12 ore di rotte su e giù per l'Italia. Pigiando il piede sull'acceleratore e infrangendo le regole.

CAMIONISTA e peccatore. L'uomo chiede l'anonimato ma porta i dischetti taroccati e i documenti

confidenza me l'hanno proprio detto, sai già come fare, cambi il dischetto e buonanotte... No, la polizia non mi ha mai scoperto».

POI l'uomo ha uno scatto. «In passato ho avuto i miei guai con la giustizia – confessa –. Ho faticato tanto per ripartire. Ma sono deluso. Questa sarebbe la legalità? Tanti anni a prendere la patente dei camion e me la devo giocare così? Da solo faccio il lavoro di due autisti. Arrivo a casa, il tempo di mangiare qualcosa e di andare a letto.

La mattina ti sciacqui il viso e riparti. Una volta sono stato un giorno e mezzo senza dormire, dovevo fare delle consegne, avevo bisogno. E se dicevo di no c'era la fila di moldavi o rumeni... Mai avuto incidenti finora ma qualche mio collega sì. La stanchezza uccide». Poi estrae una tessera magnetica dal portafoglio: «Ecco, dovremmo mettere questa su tutti i camion, così non si sgarra».

L'ILLUSIONE dura poco. Giusto il tempo di fare qualche domanda a

un poliziotto che ogni giorno si mangia ore e ore di strada. Dalla parte della legge che gli altri violano. «Si può manomettere tutto – toglie ogni speranza –. Basta una calamita, così si chiama in gergo. Un aggeglio che azzeri il contachilometri. Il camionista è alla guida e dalla tessera risulta a riposo. Per smascherarlo hai una sola possibilità, sorprenderlo sul fatto. Seguirlo e colpire. Subito». Ma anche se arrivano i nostri, la conclusione può essere frustrante. «Queste truffe sono diffusissime in tutta Europa – spiega un altro agente –. Le fanno tanto gli italiani quanto gli stranieri. Da noi le leggi non sono così pesanti come in Germania o in Francia... C'è il ritiro della patente, la sospensione da tre a sei mesi, la decurtazione di 10 punti e il pagamento della sanzione, 425 euro. Ma se fanno ricorso... Non abbiamo i mezzi per accertare davvero se il cronotachografo funziona male o no. Magari vincono e vengono pure rimborsati. I verbali? Tanti, tutti i giorni per il 174, l'articolo del codice che regola la durata della guida. Ma anche così ti senti impotente».

“ Se rifiuto c'è la fila

Se dico di no c'è la fila di rumeni... Ho avuto guai con la giustizia ma se questa è la legalità...

di lavoro, ecco qui c'è scritto che guadagna poche decine di euro al giorno per questo massacro. Racconta le sue giornate così: «Faccio un bel pezzo di strada, arrivo alla prima destinazione e tolgo il dischetto. Quello che segna tutto: giorno, partenza, arrivo, chilometri... Lo butto via, lo faccio sparire. Così non lascio tracce, sul momento. Per scoprirmi dovrebbero fare indagini che quasi mai fanno. Mi 'sconto' due-tre ore di guida e centinaia di chilometri al giorno. In azienda nessuno me l'ha chiesto, all'inizio. Poi quando hanno preso



IL SINDACALISTA

«Gli stranieri in distacco, che problema»

«I CAMIONISTI ci raccontano dei viaggi taroccati. Ma per denunciare abbiamo bisogno dei dischetti. Che invece spariscono. Il fenomeno è talmente diffuso che si acquistano camion vecchi, pur di non avere le tessere digitali». Alberto Ballotti, segretario provinciale della Filt-Cgil a Bologna, sa bene che con un aggeglio elettronico si può manomettere anche il nuovo sistema, «ma almeno è più sofisticato. All'estero i controlli sono molto più pressanti, le multe salatissime ma per i proprietari. Invece da noi si scarica su chi guida. E c'è

un problema anche più serio, il distacco transnazionale. Camionisti spesso dell'est europeo, lavorano in Italia ma i contratti sono rumeni o ungheresi. I Tir sono immatricolati nei loro Paesi, da noi non passerebbero neanche la revisione». Quadro preoccupante, considerato che la percentuale del trasporto merci su gomma in Emilia Romagna è «vicina al 90%, come in Italia. Sulla ferrovia i controlli sono più pressanti e il costo per tonnellata rischia di non essere concorrenziale con quello della gomma».

ri. ba.



I NUMERI



STRADA
Controlli sulla variante (camion risultati regolari); nel fondo, Alberto Ballotti (Cgil)

Trasporto su gomma in Emilia Romagna
CIRCA 90%

Camion circolanti in Italia nel 2014:
autocarri merci 3.930.858
autocarri speciali 686.309
motrici 150.086
TOTALE 4.767.253

Camion circolanti in Italia nel 1990:
autocarri merci 2.140.123
autocarri speciali 208.869
motrici 67.780
TOTALE 2.416.772