

Fuga dall'autotrasporto: l'Italia cerca 20 mila autisti

La concorrenza sleale dell'Est Europa e gli alti costi di accesso alla professione riducono l'interesse dei giovani per questo mestiere. Così la categoria invecchia

Alberto Quarati / GENOVA

In Italia ci sono 250 mila autisti di camion, ma all'appello mancano almeno 20 mila conducenti. Quelli attualmente in attività hanno età media 45-48 anni. Un problema che accomuna diversi Paesi europei: in Francia il deficit di autisti è stimato dalle associazioni di categoria in 22 mila persone, in Germania 45 mila.

SCARSO APPEAL

Diventare autotrasportatore costa: il conseguimento della patente C, quella necessaria per guidare i mezzi al di sopra delle 3,5 tonnellate di peso, può significare un esborso tra 4.000 e 5.000 euro. Il lavoro dipendente non mette al riparo da rischi: «Sono numerosi i casi - dice Gino Angelo Lattanzi, responsabile dipartimento Sindacale Fita Cna Liguria - di aziende italiane travestite da società straniera»: imprese gestite da italiani, operative in Italia, ma con sede all'estero (solitamente Est Europa) con fiscalità meno aggressiva e soprattutto forza lavoro a buon mercato, con salari per i conducenti meno tassati e il 50% inferiori dei 2.000 mensili medi previsti dai contratti italiani. Secondo i dati della Confrtrasporto, dal 2003 al 2015 il traffico in entrata su gomma delle imprese italiane è crollato del 60%, pari circa tre miliardi di fatturato perso, mentre la

crescita di imprese di trasporti dell'Est Europa è aumentata del 700%. Sui 391 mila mezzi che circolano sulle strade italiane, la quota delle aziende del nostro Paese è scesa dal 32,7% al 12%, quella delle ditte dell'Est è cresciuta dal 7 al 53%. Nemmeno la scelta di avviare un'impresa autonoma in Italia risulta facile: ai costi di accesso alla professione si devono aggiungere quelli d'impresa, tra i quali il maggiore è necessariamente quello derivato dalla motrice. Il costo di uno di questi mezzi si aggira intorno ai 100 mila euro (mediamente le piccole imprese di autotrasporto dispongono di due motrici). C'è poi, tutt'altro che marginale, l'aspetto più sottilmente umano legato alla professione, difficilmente quantificabile in termini numerici ma facilmente intuitibili: fare il conducente di una motrice significa affrontare la prospettiva di una vita in viaggio, spesso lontana dagli affetti, fisicamente dura, densa di responsabilità e talvolta pericolosa, non solo sulla strada ma anche nelle ore di riposo, complice la mancanza sull'intera rete infrastrutturale di adeguate infrastrutture per la sosta dei mezzi durante la notte e nei fine settimana.

LE SOLUZIONI

«Certamente noi in questo senso saremmo a favore della re-introduzione della leva militare obbligatoria»

commenta Maurizio Longo, segretario generale di Trasportunito. Prestare servizio presso gli autieri dell'esercito infatti garantiva il conseguimento della patente C: e proprio la leva, finché è esistita, ha fornito per anni manodopera al settore. È poi stata richiesta da più parti la revisione delle norme sul cabotaggio, che Longo propone di sospendere *tout court* per tre anni. Nel trasporto terrestre, il cabotaggio, così come regolamentato dalle norme in materia, è quella regola che permette a un mezzo straniero di effettuare un trasporto da un punto a un altro in Italia, ma solo se questo trasporto è preceduto e seguito da un trasporto internazionale: il primo che permette al mezzo di entrare in Italia, l'ultimo di uscire dal confine nazionale: una procedura - denunciano però le sigle di categoria - che spesso viene disattesa, anche per l'oggettiva difficoltà da parte delle forze dell'ordine nel poter monitorare per intero questa attività: le regole e le procedure ovviamente ci sono, il punto è trovare un metodo per farle rispettare in maniera efficace. Per l'accesso l'aggiornamento professionale, Pasquale Russo - segretario generale di Confrtrasporto - lancia l'ipotesi di porre a carico delle aziende se non i costi per la patente, almeno quelli della formazione: 150 ore di teoria che almeno in parte potrebbero essere convertite in pratica

sulle motrici, come affiancamento alla professione. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Molte aziende estere lavorano nella Penisola forzando le regole sul cabotaggio

Una soluzione proposta è il ritorno alla naja: la patente C si prendeva facendo l'autiere



Quella del camionista è una professione con sempre meno "appeal"