

# Città e Provincia

L'osservatorio della Cna di Piacenza

«Nell'ultimo anno incremento notevole del turnover con camionisti che fanno questo lavoro da uno o due anni mentre prima lo facevano per 20 o 30»

## Colonne di Tir ma mancano camionisti «Strade-cantieri e concorrenza dall'Est»

Sono più di 1.200 le aziende del trasporto a Piacenza. Cna: il lavoro aumenta con l'e-commerce ma si fatica a trovare autisti

Betty Paraboschi

### PIACENZA

Il lavoro c'è. Le file di camion che affollano strade e autostrade pure. Ne sanno qualcosa gli italiani che in questi giorni si spostano da un capo all'altro dell'Italia viaggiando sulla rete autostradale, costretti a un continuo stop&go fra cantieri e in compagnia di un serpentone di mezzi pesanti. Tanti, tantissimi Tir in circolazione eppure i camionisti mancano. L'allarme lo lancia Giuseppe Brusamonti, presidente di Fita, il settore dei trasporti di Cna: «Nell'ultimo anno, a fronte di un forte incremento del lavoro causato anche dalla crescita dell'e-commerce, facciamo fatica a trovare degli autisti» spiega. I dati sembrano dargli ragione: «Sono circa 1220 le aziende del trasporto presenti a Piacenza - spiega la direttrice Enrica Gambazza - e va segnalato il fatto che abbiamo assistito a un incremento importante della richiesta di questo genere di lavoratori». Sempre nel nostro territorio dovrebbero essere circa 3000 gli autotrasportatori presenti: ma evidentemente non sono sufficienti a compensare le richieste.

«Nell'ultimo anno abbiamo notato un incremento notevole del turnover con camionisti che al massimo fanno questo lavoro per uno o due anni - sottolinea Brusamonti - ma prima lo facevano per venti o trenta». Una spiegazione la dà Carlo Pallavicini di Si Cobas: «Il fatto è che fra tutti i tipi di professionisti, quello del camionista è il più massacrante - spiega - parliamo di turni di 15 o anche 17 ore di lavoro che non vengono retribuite perché i datori di lavoro ne pagano 39 o 44 a seconda dei contratti e le altre sono forfettizzate. Non è un caso che per gli autisti le lotte che facciamo riguardino soprattutto il recupero soldi per ore fatte ma non conteggiate nella busta paga. Siamo sempre dentro l'unico sacco del trasporto e della logistica, ma se per i facchini i problemi riguardano il rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro, per gli autotrasportatori la questione riguarda sempre le ore fatte e non pagate, la trasferte all'estero che non vengono riconosciute così come il trasporto di mezzi speciali o di combustibili. Abbiamo fatto come sindacato almeno 60 o 70 cause di questo tipo: contro le ditte di autotrasporti: vanno a



«Se la merce arriva in ritardo si scontenta il cliente e si blocca il sistema» (Brusamonti)

buon fine, sia chiaro, ma i lavoratori devono magari aspettare un anno per vedersi riconosciuto quello che spetterebbe loro di diritto». Per Cna però la questione è in primis un'altra: «Questo lavoro non viene considerato - spiega Brusamonti - e sicuramente le difficoltà ci sono a cominciare da quelle create dalle infrastrutture: penso al caso della Liguria con tutti i cantieri aperti. L'eliminazione dei pedaggi aiuta, ma non risolve il problema



Lavoro massacrante con turni anche di 17 ore al giorno» (Pallavicini SiCobas)

perché se io devo portare una merce e arrivo in ritardo scontento il cliente e si blocca tutto il sistema. Idem nella logistica che è sempre più una funzione determinante nell'economia del Paese e nell'e-commerce che consente di rispondere a determinate esigenze: io penso che se il prodotto dovesse costare uno o due euro in più l'acquirente acquisterebbe lo stesso, ma quell'euro o due su ogni pacco potrebbero essere dirottati sulla catena della logistica».



Foto d'archivio di mezzi pesanti in coda sull'Autosole

«La questione è una sola - taglia corto Pallavicini - per diventare camionista le strade sono due: o hai i soldi per comprarti il camion ed eventualmente metterti al servizio di una piccola realtà come libero professionista oppure devi stare alle dipendenze di qualcuno. Pochi hanno la possibilità di comprarsi un camion e mettersi sotto qualcuno significa trovarsi a lavorare molte ore senza essere pagato il giusto in buona parte dei casi».

«A volte però - fa notare Brusamonti - ci sono anche dei problemi di approccio al mondo del lavoro: alcuni chiedono di non lavorare il sabato o la notte e non è possibile. E poi c'è il problema della concorrenza dall'estero: camionisti che dall'Est entrano in Italia magari diretti in Spagna e ne approfittano per fare servizi da Trieste a Genova a prezzi fuori mercato perché tanto sono già pagati. E non è questione da poco».

## «Noi camionisti schiavi al volante anello più debole costretto a dire sì»

Oggi 700 km, domani anche... Un autotrasportatore racconta la vita dura della categoria

### PIACENZA

«Dottore, se la linea cade è perché sono nei dintorni delle Alpi del Bellunese e ci sono delle gallerie». Rino (ma il nome è di fantasia) è partito dal parcheggio dell'Ltp, a Piacenza, che non erano ancora le 5 di mattina. A casa sua tornerà a sera inoltrata dopo avere percorso circa 700 chilometri. «Significa fare dalle dieci alle undici ore di guida: adesso mi mancano ancora 350 chilometri prima di arrivare - spiega senza lamentarsi - e domani farò qualcosa meno, ma comunque siamo lì». Rino ha iniziato come apprendista quando aveva 16 anni: oggi fa an-

cora il camionista, ha 65 anni, ma pure tanti figli e nipoti. «Una il prossimo anno si laurea in Medicina, diventerà medico», tiene a precisare. Ma la sua famiglia la vede poco perché «sono sempre via». «Il mio lavoro? È una forma di schiavitù: come posso dire che mi piace? È una vita - spiega - che lo faccio e non mi sono mai ribellato, neppure quando il mio datore di lavoro, dopo una giornata "piena", mi chiedeva di rimettermi al volante la mattina dopo per andare nel Sud Italia. Io sono sempre stato stupido, ho sempre detto "sì", ma è mortificante. Del resto noi siamo l'anello più debole e dobbiamo sottostare ai ritmi e alle regole dei datori di lavoro». Basta chiedergli un esempio per capire: «Oggi ho fatto 700 chilometri: è chiaro che qualche volta dovrò pure fermarmi, ma tutte le spese sono a carico mio - spiega - anche



C'è chi fa il camionista da tanti anni e chi dopo 24 mesi decide di smettere

un caffè, tanto per dire. La nostra è una categoria bistrattata: non è che tutte queste ore mi vengono conteggiate in busta paga... Noi sputiamo l'anima in strada ma poi a fine mese lo stipendio è sempre quello». Altro esempio: «Il 29 giugno ho fatto il vaccino: mi sono dovuto rimettere al volante subito e lo stesso quando sono andato dal dentista: però l'ultima volta al mio capo l'ho detto che per lui conta solo il lavoro e noi niente». La settimana-tipo di Rino prevede per tre giorni a settimana dieci o undici ore alla guida e settecento chi-

lometri da fare. Gli altri prevedono delle tratte da 300-400 chilometri e sono considerati più "leggeri". Si fa per dire, almeno. «Non c'è nessuna gratificazione: né etica, né morale, né economica - conclude l'autotrasportatore -. Ho sempre fatto una vita raminga, ma non ci si abitua. E poi non si può programmare niente, non c'è spazio per nulla se non il lavoro. Dottore, non mi fraintenda, il lavoro è importante: ma non è tutto. E noi siamo schiavi, schiavi al volante di camion costosi. Ma sempre schiavi siamo, questo lo scriva».

Parab.

## «Ma non chiamateli più morti in incidenti stradali sono morti sul lavoro»

Tarenchi (Filt-Cgil): vittime di giornate troppo lunghe e dei carenti sistemi di sicurezza

### PIACENZA

«Non parliamo di incidenti stradali. I camionisti che muoiono sulle strade sono morti sul lavoro, mentre svolgevano i loro turni di lavoro». Lo sottolinea con forza Massimo Tarenchi, da un paio di mesi segretario di Filt Cgil, il comparto che si occupa di trasporti e logistica. A fronte degli incidenti che anche nelle scorse settimane si sono verificati sulle autostrade del Piacentino, a fronte dell'interminabile traffico, delle lunghe file di camion che ogni giorno si vedono transitare, a fronte dei perenni cantieri della Liguria, Tarenchi lo ribadisce con forza: «Gli autotrasportatori che muoiono sulle strade non sono semplici vittime di incidenti stradali, ma casi di morti bianche: persone che muoiono sul lavoro».

Tarenchi sottolinea l'impegno di un lavoro che «in alcuni casi va avanti

per tante ore al giorno». Un lavoro sicuramente stancante e che fra l'altro non si è mai fermato nel periodo della pandemia, anzi è cresciuto. «Il settore dei trasporti ha sempre funzionato - conferma il referente di Filt - e ha supportato il fenomeno dell'e-commerce che nell'ultimo anno si è ingrandito notevolmente. E rendiamoci conto che la maggior parte del trasporto avviene su gomma». Tarenchi punta anche il dito sul vuoto normativo che ad esempio contraddistingue la presenza di sistemi di sicurezza attiva: «Su molti automezzi questi sistemi non sono presenti - chiarisce - non c'è un obbligo normativo e francamente sembra assurdo. Se anche da questo punto di vista si arrivasse a una maggiore regolamentazione sarebbe di gran lunga meglio per tutti». Certo, par di capire, non servirebbe ad azzerare il numero di chi muore mentre si trova alla guida di un camion, ma forse a limitarlo sì. E a capire che morire sul lavoro a volte vuol dire anche morire su una strada. Parab.