

Città e Provincia

Un professionista a 360 gradi

Il camionista di oggi deve conoscere le lingue, avere competenze tecniche, conoscere le merci, insomma, essere un professionista dei trasporti a 360 gradi.

Autotrasporti, l'Sos delle aziende «Nessuno vuole più fare il camionista»

Secondo la Cna ne mancherebbero un migliaio. Rivaroli: «Rischiemo la logistica» Brusamonti: «Se li trovassi, ne assumerei 10»

Federico Frighi

PIACENZA

● La stima piacentina parla di diverse centinaia di camionisti mancanti. Quasi un migliaio di lavoratori che, se fossero disponibili, nel giro di un paio d'anni verrebbero quasi certamente assorbiti dalle aziende di autotrasporto di Piacenza e provincia o legate in qualche modo ai comparti logistici territoriali. Le merci da spostare ci sono, l'offerta di lavoro anche, la manodopera no. A lanciare l'Sos è la Cna di Piacenza con il suo presidente Giovanni Rivaroli, che è anche il consigliere delegato ai trasporti per la Camera di commercio di Piacenza-Parma-Reggio Emilia. Sul territorio piacentino, in particolare, le imprese di autotrasporto e magazzinaggio, secondo i dati Istat, sono 800, di cui 200 iscritte alla Cna. «Il calo endemico della forza lavoro è il problema principale su cui stiamo cercando di agire - osserva Rivaroli -; nonostante le misure prese in questi anni, è un dato di fatto che mancano gli autisti di camion, sostanzialmente perché si fa fatica a essere competitivi sotto il profilo dell'inquadramento professionale. Noi come Cna abbiamo un

progetto di collaborazione bilaterale con il Nord Africa e i Balcani che coinvolge anche il settore dell'autotrasporto ma è ancora in fase embrionale». Bisogna fare invece molto presto, perché l'emergenza - viene evidenziato - è già oggi. «Nel comparto dell'Emilia Ovest si sta materializzando uno scenario nel quale si rischia veramente di andare in sofferenza nei confronti dei grandi competitor (leggi concorrenza soprattutto internazionale, ndr.) osserva Rivaroli. Uno scenario nel quale le aziende piacentine non vogliono minimamente essere coinvolte «anche da un punto di vista etico». Per rendersi conto del sistema a cui si riferisce il numero uno della Cna è sufficiente andare una domenica pomeriggio - come ieri - in via del Commercio, nella periferia di Piacenza, per vedere nel cortivoale decine di autoarticolati parcheggiati in attesa di poter riprendere i rispettivi viaggi alle prime ore dell'alba del lunedì. Diversi sono i bivacchi con autisti di camion costretti a utilizzare le mascherine dei radiatori come cucina mobile, per spendere ancora meno del classico pranzo in trattoria. Tutti stranieri - molti macedoni - senza alcuna conoscenza della lingua italiana e comunque



Enrica Gambazza, Giovanni Rivaroli e Giuseppe Brusamonti. In alto, camion in via del Commercio

sospettosi e con poca voglia di parlare. Manodopera a basso costo, che, oltre tutto senza poter godere di servizi per la sosta, si arranga come può. «Non possiamo correre il rischio che la logistica non sia più sostenibile per le imprese di autotrasporto piacentine, a vantaggio invece degli altri competitor» prosegue il presidente Cna. «Il camionista è un lavoro complicato, spesso oggetto di incredibili semplificazioni - mette in chiaro - , un lavoro a cui si deve rispondere con molti adempimenti volti alla sicurezza delle persone sulle strade prima di tutto; noi vogliamo che sia così ma vogliamo che sia così per tutti».

È un intero sistema che deve essere rivoluzionato: «Ho conoscenza di autisti italiani che preferiscono andare a lavorare in Francia e in Germania dove gli stipendi sono più alti e dove le condizioni di lavoro lungo i percorsi stradali sono migliori delle nostre: dai servizi alla rete delle infrastrutture viarie». In Italia lo stipendio medio di un autista di camion è di 2.300-2.400 euro al mese. Per tanti giovani non vale la pena. Giuseppe Brusamonti, oltre ad essere il referente del comparto autotrasporti della Cna (Fita), è anche titolare di una storica azienda del settore - la "Brusamonti Rolando e figli" di Fiorenzuola - con una trentina di camion di trasporto merci movi-

mentati ogni giorno. Non fa mistero che nei prossimi due o tre anni, «se ci fosse manodopera a disposizione», assumerebbe tranquillamente un'altra decina di autisti: «Il lavoro non manca». Stante l'offerta attuale, quanti autisti in meno ci sono oggi nel Piacentino? Sia per Rivaroli sia per Brusamonti «si arriverà presto al migliaio». La questione è che «l'accesso alla professione, oltre che costoso per ottenere i permessi di guida (pur essendo ci sovvenzioni), non è più visto come appetibile dai giovani di oggi» osserva Brusamonti. Anche se il mestiere è cambiato rispetto al passato: «Non serve solo una persona che guidi un camion da un punto A a un punto B. Deve sapere le lingue per

relazionarsi con le aziende, deve avere una competenza specifica tecnica perché i mezzi che si guidano oggi hanno una componentistica e parte di computeristica che anni fa ce la sognavamo, deve conoscere quale percorso alternativo affrontare in caso di autostrade bloccate. Oggi il camionista è un professionista del trasporto su cui tuttavia grava ancora un vecchio cliché non più aggiornato». Non solo. «Purtroppo prevalgono nell'opinione pubblica - ammette Brusamonti - i fatti di cronaca come lo sfruttamento, che in effetti si può verificare ma non certo tra le aziende piacentine e neppure in Italia, dove la maggior parte sono aziende serie che applicano le regole». Brusamonti aveva avuto, qualche anno fa, un'idea, che oggi potrebbe essere da rilanciare. Aveva creato una start up volta a costituire l'Academy dei camionisti. Dei fine settimana con i giovani in azienda per far conoscere loro il lavoro e i mezzi che sarebbero andati a guidare. «Non si è presentato nessuno - confessa - . Le uniche richieste mi sono arrivate dall'Argentina e dal Marocco ma soprattutto per ottenere la cittadinanza italiana. Oggi si potrebbe riprovare con i fondi a sostegno della categoria. Bisognerebbe poi andare nelle scuole; a Piacenza ad esempio, al Marconi, c'è il corso di logistica da cui potrebbero arrivare anche i futuri camionisti». Enrica Gambazza, direttrice della Cna Piacenza, parla di una categoria «che ha subito in questi anni grandi rincari e dopo il Covid un aumento di richieste di trasporti merce». Categoria «sottoposta a una concorrenza sleale da parte di aziende estere che non osservano tutte le regole sulla sicurezza. Da noi poi è mancato il ricambio generazionale: non solo nei dipendenti, anche nei così detti padroncini: una volta andati in pensione, non sono stati sostituiti da nuovi».

«Avevo lanciato l'idea di un'Academy. Bisogna tornare nelle scuole» (Giuseppe Brusamonti)

«Cerchiamo persone in Nord Africa e nei Balcani» (Giovanni Rivaroli)

GIROLAMO LOMBARDO GUIDA DA 21 ANNI

Dai mezzi militari agli autoarticolati da centomila euro

«SE NON C'È LA PASSIONE LA FATICA DI STARE TUTTO IL GIORNO IN STRADA NON INVOLGA I GIOVANI»

● Se ogni giorno guida uno dei "bestioni della strada" che trasportano le merci delle aziende metalmeccaniche piacentine Girolamo Lombardo lo deve al servizio militare di leva. E' stata la Patria a trasmettergli la passione per gli autoarticolati.

Allora erano i mezzi a quattro ruote motrici dell'Esercito Italiano. Oggi sono gli Scania da centomila euro della "Rolando Brusamonti e figli". Siciliano di origini, ha 43 anni e a 15 si è trasferito a Fiorenzuola. Si è diplomato al liceo scientifico, si è sposato ed ha due figli. All'età di 22 anni ha iniziato a guidare i camion. Prima le trasferte di una settimana - dal lunedì al sabato - piano piano, la conquista di condizioni di lavoro più compatibili con i ritmi di una famiglia.

«Oggi parto magari alle cinque del mattino ma torno a casa alla sera e mi ritengo molto fortunato» racconta. Parla di «un lavoro faticoso, in cui sai quando parti ma non sai quando rientri e se rientri». Perché l'imprevisto «è sempre dietro l'angolo, come una coda chilometrica per un incidente stradale o il ritardo nelle aziende per lo scarico merci». Magari arrivi che hai venti camion davanti a te e ti tocca passare la notte in cabina. Ancora: «Si lavora dalle 10 alle 15 ore al giorno e una volta c'era un guadagno maggiore rispetto ad oggi. Purtroppo il nostro contratto nazionale è rimasto fermo: da quando ho iniziato ad oggi io ad esempio percepisco una differenza minima. Vent'anni fa sono partito a duemila euro al mese; oggi arrivo a 2.300/2.400. Pensare che una volta, quando ancora c'erano le lire, il camionista arrivava a prendere anche 4

milioni al mese contro il milione e due dell'operaio. E allora si che valeva la pena. Ma è un mestiere che mi piace e sono contento così». C'è poi il peso dell'investimento iniziale: 2.500 euro per le patenti C ed E e altrettanti per quella professionale necessaria per il trasporto merci, dopo un corso di circa 600 ore. In tutto cinquemila euro per iniziare a lavorare. C'è poi il problema del traffico aumentato e anche quello non trascurabile degli infallibili autovelox. Si potrebbe obiettare che se uno va piano non prende multe. «In realtà noi siamo sempre a rischio contravvenzioni» spiega Lombardo - perché abbiamo il limite dei 70 orari. Ci spingiamo fino a 75 orari entro il margine di tolleranza ma è un attimo finire a 76. Non è che facciamo le corse, basta una piccola discesa o una minima distrazione. C'è



«Si lavora dalle 10 alle 15 ore al giorno Se lo fai solo per soldi prima o poi scoppi»

stato un periodo in cui ho preso una multa al mese per quattro mesi di seguito e ho dovuto pagare 400 euro, perché le contravvenzioni sono a carico dell'autista». L'autista di camion è poi responsabile del mezzo che guida - gli Scania costano almeno centomila euro - e della merce che trasporta. «Il mezzo va lavato e ingrassato - osserva - . Quelli di una volta erano tutti meccanici. Questi hanno i servosterzo e un'elettronica che li fa guidare meglio di un'auto ma vanno curati. Bisogna poi saper sganciare i rimorchi e caricare in un certo modo. Parliamo chiaro, se una persona affronta tutto questo solo per soldi, prima o poi scoppia. Allora è meglio che prenda due, trecento euro in meno e che vada a fare otto ore in fabbrica». Forse è per questo che non ci sono più camionisti.

fed.fri.