

Trucchi, droghe, zero soste quei camionisti-schiavi come bombe sulle strade

Uno su 3 guida senza turni. E 50 mila aziende sono fantasma

LUIGI CARLETTI

HA CARICATO il suo tir ben oltre le 44 tonnellate consentite. Starà a 55, forse a 60, ma in altri viaggi ha sfiorato anche le 70. Enzo parte da Battipaglia, trenta chilometri a sud di Salerno, carico di verdura e di frutta. Sono le sette di sera e all'alba di domani deve essere a Milano. Destinazione mercati generali. Ottocento chilometri d'asfalto, servono dieci ore. Che diventano almeno dodici, calcolando i limiti di velocità e le pause imposte dal codice della strada. Ma dodici ore sono troppe. Perciò Enzo non si fermerà, se non per quei pochi minuti dovuti a necessità fisiologiche. Certo non rispetterà gli ottanta all'ora. «Così non si arriva mai», spiega. Si terrà sveglio con i caffè, che di notte le Autostrade offrono gratuitamente. E se serve con le anfetamine o altre droghe. Quanto al cronotachigrafo, la "scatola nera" che registra tutto, userà i soliti trucchi e cercherà di farla franca. Perché Enzo, come migliaia di altri suoi colleghi, non ha alternative. Le condizioni sono queste e se non ci sta, l'impresa che lo ha ingaggiato ne ha pronti a decine per sostituirlo: romeni, ucraini, marocchini e anche italiani. Disposti a tutto, per un posto da camionista che frutta tra i 1.000 e i 1.500 euro al mese, mentre lo stipendio regolare medio è, da contratto, di 2.200 euro. Ogni giorno su strade e autostrade circola un milione di mezzi pesanti. L'87% delle merci viaggia su gomma. Se si ferma l'autotrasporto, si ferma il Paese. Sono autisti di ogni nazionalità (quasi tre milioni le patenti italiane attive), provenienza e destinazione. Tra questi si fa largo la categoria dei disperati, almeno il 30%, secondo le stime degli esperti. Sono i camionisti-schiavi. Costretti a percorrere la penisola in tempi record. Sottopagati e sotto minaccia. Bombe viaggianti che, al minimo errore, possono provocare delle stragi. È già successo. E non passa giorno che la cronaca non registri fatti riconducibili a questo fenomeno in costante crescita. Una deriva della sicurezza che il governo ha tentato di arginare con l'inasprimento del codice della strada. Misure che però, ancora una volta, intervengono soprattutto a valle. Ma le cause stanno altrove. Che cosa sta accadendo nel mondo dell'autotrasporto? E cos'ha provocato questo deterioramento delle condizioni di sicurezza che, inevitabilmente, ci riguarda tutti?

L'ALIBI DELLA CRISI

«Il nostro è sempre stato un ambiente difficile», dice Franco Feniello, presidente dell'associazione "Italia Truck" e per trent'anni, lui stesso, camionista. «Ma la recessione è diventata l'alibi per far passare qualsiasi prepotenza. In Italia ci sono migliaia di imprese che fanno dello sfruttamento selvaggio il loro antidoto alla crisi. Pur di battere la concorrenza si offrono alla committenza a prezzi stracciati e poi tagliano i costi: sui mezzi e sugli uomini. Lo Stato dovrebbe intervenire non solo con i controlli sulla strada, ma andare a guardare in casa di questi imprenditori. Ne scoprirebbe delle belle».

In alcune occasioni lo Stato si muove. A Mantova la polizia stradale ha arrestato Antonio Rosignoli, imprenditore di 51 anni. L'accusa è estorsione contro i suoi dipendenti. Secondo i magistrati li minacciava di licenziamento se non avessero sovraccaricato i camion, fatto turni massacranti e alterato i cronotachigrafi. Negli stessi giorni, a Rimini, la polizia municipale ha fermato un autista bengalese che trasportava pacchi postali per una società italiana. Keerthy Warnakulasuriya, 41 anni, era stato alla guida del camion per 35 ore e 52 minuti con poche, brevissime pause.

Nell'aprile scorso la Procura di Forlì ha chiuso l'operazione "Over Time" che ha portato in carcere dieci persone. Gli autisti di "Tir Spagna" (Cesena) e "Ces Tir" (Pesaro) — hanno spiegato gli inquirenti — «erano costretti all'incondizionata obbedienza dei diktat dei vertici aziendali, pena il licenziamento o l'essere adibiti a prestazioni meno remunerative e più stressanti».

A capo dell'organizzazione c'erano Marino Buratti, di Cesena, e Santo Crea, di Reggio Calabria, nomi già incontrati in un'altra, dolorosa vicenda del dicembre 2009.

L'ULTIMO VIAGGIO DI MICHELA

«Non sto bene ma devo andare, altrimenti poi che gli dico a quelli là?». Queste furono le ultime parole di Michela Ciullo raccolte da un amico sindacalista. «Quelli là» erano i responsabili di "Tir Spagna" e "Ces Tir", le due società poi finite nel mirino degli investigatori. Così nella notte del 5 dicembre scorso Michela Ciullo si mise alla guida del suo tir carico di verdure. Da Latina a Cesena, 400 chilometri sulla E45. Poco dopo le 5 del mattino fondò il guard-rail e precipitò per 40 metri dal viadotto di Verghereto. Era quasi arrivata ormai, ma la stanchezza ebbe il sopravvento. Michela, 38 anni, una figlia di 19, era una camionista molto particolare: delegata della Filt-Cgil e componente della segreteria territoriale del sindacato. Oggi la Cgil attende la chiusura dell'inchiesta, e il



possibile rinvio a giudizio dei titolari delle due aziende, per costituirsi parte civile. Sarebbe il primo caso in Italia.

Da Genova a Cosenza, da Foggia a Vicenza, il rendiconto dell'attività di controllo, è fitto di interventi e di sanzioni. Roberto Sgalla, direttore della Polizia stradale, spiega che nei primi sei mesi del 2010 i mezzi commerciali fermati sono stati il 199% in più rispetto al 2009 e le violazioni contestate il 538% in più. Ma questi numeri raccontano soprattutto un'evidenza: più s'interviene, più si scopre un mare di irregolarità di ogni tipo. «Gli ultimi provvedimenti sono stati estremamente utili», osserva Sgalla. «Basti pensare alla norma su alcol zero per tutti i conducenti e alla corresponsabilizzazione della committenza nella condotta di guida dell'autista. È però importante agire anche a monte: più controlli incrociati nelle aziende di autotrasporto. A tutti i livelli». In Italia ci sono 158.709 imprese iscritte all'albo. Secondo Eurostat, in realtà, sono 93.427. Quasi cinquantamila società non hanno neanche un veicolo. Quindi che cosa fanno? E che ruolo hanno, oltre all'intermediazione e al subappalto più o meno regolare?

L'INFILTRAZIONE DELLA CRIMINALITÀ

Bartolomeo Giachino, sottosegretario ai Trasporti in quota Pdl, promette: «Faremo pulizia ed entro la fine dell'anno, in collaborazione con le Province, le cancelleremo dall'albo». Altre 51 mila imprese sono monoveicolari. In quello che rimane, il 38% possiede tra due e cinque automezzi. «È un settore condannato al nanismo», rileva Giuseppe Mele, di Confindustria, una delle voci più importanti della committenza. «Con questa frammentazione dell'offerta, ci sarà sempre qualcuno pronto a ribassare oltre i limiti».

Il subappalto del subappalto e il ribasso selvaggio sono due tra i connotati più forti del far-west nell'autotrasporto. «Crisi morale», la definisce Cinzia Franchini, vicepresidente della Fita-Cna e lei stessa autotrasportatrice. «Sempre più imprese adottano metodi illegali, riciclano denaro, evadono le tasse e praticano la concorrenza sleale. Se non si interviene su questo cancro, poi si possono sbandierare tutte le norme e i controlli del mondo. Ma il numero dei camionisti-schiavi aumenterà e di pari passo crescerà la loro pericolosità sulle strade».

L'infiltrazione della criminalità organizzata nell'autotrasporto non è recente, eppure si è mimetizzata meglio che in altri settori. In alcune regioni, per esempio l'Emilia-Romagna, le denunce sono quotidiane. Enrico Bini, presidente della Camera di commercio di Reggio Emilia, parla apertamente di imprese legate alla 'ndrangheta, insediatesi nel territorio poco dopo il Duemila con i lavori dell'alta velocità. Dal movimento terra fino al trasporto a tutto campo. «Hanno cominciato a proporsi a prezzi notevolmente più bassi, totalmente fuori mercato», spiega Bini. «La committenza, senza eccezioni, si è tappata il naso e le ha fatte lavorare. Risultato: per le aziende locali, che rispettano la legge e non hanno soldi da riciclare, è stato un colpo durissimo. Tanto che alcune hanno cominciato a praticare gli stessi metodi».

«Negli ultimi anni la 'ndrangheta e la camorra hanno investito pesantemente nell'autotrasporto», conferma Antonio Nicaso, docente ed esperto di organizzazioni criminali. «I camion sono un'ottima copertura dei guadagni illeciti e un mezzo fondamentale per le varie attività: dal trasporto dei rifiuti a quello della droga». In Emilia-Romagna 63 clan mafiosi (tra cui 23 'ndrine) si spartiscono gli affari sul territorio. Gli interessi nell'autotrasporto sono diffusi. Chi sono i camionisti di cui si servono? E qual è il livello di sicurezza dei mezzi che conducono sulle nostre strade?

QUANDO I CAMIONISTI FANNO IL TRENINO

Stefano è romeno. Lui non sa chi fossero esattamente i suoi ex datori di lavoro. Sa solo che, prima di riuscire a trovare un'impresa regolare, era costretto a viaggiare per 15-16 ore di guida consecutive. Guidava soprattutto di notte, quando i controlli sono meno frequenti. «Ho fatto anche 20 ore. Le pause? Cinque, dieci minuti al massimo per un caffè. Di giorno riesci a stare attento, però di notte è proprio un problema. Diventi come una macchina, neanche pensi... non sei più un uomo». Quanti chilometri si possono reggere guidando ore e ore di seguito? Stefano ricostruisce uno dei suoi ultimi viaggi prima di licenziarsi. «Sono partito da Lainate, vicino a Milano. Sono andato a Livorno, poi da lì di nuovo in strada fino a Pesaro. Da Pesaro a Treviso. Da Treviso sono passato per l'Emilia e ho fatto rientro a Milano. Tutto in una stessa giornata, viaggiando anche di notte. Mi ricordo che alla fine erano 1.160 chilometri».

Le ultime statistiche disponibili dicono che nel 2008 sono stati 26.491 i camion coinvolti in 13.836 incidenti con 274 morti e 10.483 feriti. Sulle autostrade la percentuale di incidenti con mezzi pesanti è del 37%. Il tamponamento è l'impatto più frequente (60%). A causarlo sono prevalentemente il colpo di sonno, poi la distrazione, l'alta velocità, la distanza di sicurezza. «La categoria dei camionisti è fatta in gran parte di persone responsabili», dice Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia. «Certo che quando non rispettano le regole, magari facendo il trenino, allora i rischi sono alti».

Il "trenino" è un banale, pericolosissimo sistema di risparmio del gasolio. Uno in fila dietro l'altro per sfruttare la scia creata dal primo. Si corre di più e si consuma di meno. Mase il primo sbaglia, o frena all'improvviso, o evita un ostacolo all'ultimo istante (per esempio un'auto in corsia d'emergenza), non è detto che anche gli altri ci riescano. «È tutto vero, però in queste condizioni anche pochi euro sul gasolio possono essere importanti», ammette Cosmin, altro autista romeno perennemente a rischio licenziamento. «La realtà è che siamo dei disperati e che se qualcuno non interverrà su chi decide le nostre vite, qui sarà sempre peggio». Ma se il mondo dell'autotrasporto è così tramontato e in piena deregulation, a quali misure dare la precedenza? E nei confronti di chi?

LA RESPONSABILITÀ DELLA COMMITTEZZA

Silvia Velo, vicepresidente Pd della commissione parlamentare Trasporti, è lapidaria: «Bisogna puntare sulla committenza. Finora ha sempre opposto resistenza, ma è ora di cambiare: chi manda in giro le merci deve essere davvero responsabile del comportamento di chi guida. Solo così si può evitare lo sfruttamento pericoloso dei camionisti. Le recenti normative non hanno rappresentato un passo in avanti». «Abbiamo già fatto moltissimo», si difende il sottosegretario Bartolomeo Giachino. «Oggi il camionista è obbligato a viaggiare con istruzioni scritte da parte dell'impresa che lo vincolano al rispetto della legge». Quello delle "istruzioni scritte al conducente" assomiglia però a un vecchio gioco delle parti. Un escamotage che non coinvolge più di tanto la committenza, in quanto il "non scritto" (arrivare il prima possibile, costi quel che costi) ha sempre un peso determinante nella condotta degli autisti. Perciò l'impressione è che le tensioni e le storture finiscano sempre per ripeter-



cuotersi sull'anello più debole della cosiddetta "filiera". E l'anello più debole è quello dei camionisti, costretti talvolta a pagare al datore di lavoro perfino la cuccetta in cabina: 30 euro al giorno per poter dormire nel camion.

«Civuoole un fisico bestiale, per fare il camionista» ha scritto uno di loro sul retro del suo bestione rosso. Se poi a dettare le condizioni è qualcuno senza scrupoli, della bestia servono anche altre caratteristiche: incapacità di pensare ad alternative e una progressiva sottomissione al "padrone". Fino all'abbruttimento. Fino a perdere il senso della realtà. Fino, appunto a diventare uno schiavo al volante. Pericoloso per sé e per gli altri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scarsa sicurezza

Cosa ha provocato questo deterioramento delle condizioni di sicurezza che, inevitabilmente, coinvolge tutti?

Dietro la facciata

Le società che non hanno autoveicoli di cosa si occupano, oltre alle attività di subappalto e d'intermediazione?

Le contromisure

Poiché il mercato è frammentato e in piena deregulation, a quali misure occorre dare precedenza? E nei confronti di chi?

Così all'estero



FRANCIA

In Francia si registrano 42.551 imprese di autotrasporto che producono un fatturato annuo di 39 miliardi di euro. Gli addetti del settore in Francia sono 363 mila.



GERMANIA

Sono 34.824 le imprese di autotrasporto tedesche. Ogni anno generano un fatturato di 29 miliardi di euro. Gli addetti del settore complessivamente sono 318 mila.



SPAGNA

In Spagna le imprese dell'autotrasporto sono 138.599. Tutte insieme fatturano 38 miliardi di euro ogni anno. Gli addetti che lavorano nel settore sono 415 mila.



POLONIA

In Polonia sono 80.990 le imprese che si occupano di autotrasporto. Generano un fatturato di 14 miliardi di euro. Gli addetti che lavorano nel settore sono 243 mila.

Sotto scacco

Tanti chilometri, niente riposo. E chi si ribella è fuori. Molti stranieri pronti a subentrare per pochi soldi

Il far west

Il ribasso selvaggio è uno dei connotati del settore. Crescono gli illeciti e l'evasione. E si ricicla denaro

Gli incidenti

Il 37% dei sinistri in autostrada coinvolge i Tir. E in sei episodi su dieci si tratta di tamponamenti

158.709

LE IMPRESE
Le imprese italiane di autotrasporto iscritte all'albo sono quasi 160mila

50.429

I "FANTASMI"
Le imprese iscritte all'albo ma senza veicoli sono 50 mila

346.000

GLI ADDETTI
Gli addetti del settore sono 346mila, in media 4 unità a impresa

47
MLD

IL FATTURATO
Il fatturato in euro dell'autotrasporto ogni anno in Italia è di 47 miliardi

4.050

LE VITTIME
Quattromila vittime della strada nel 2009. E nel 37% coinvolti camion

1
MLN

IN CIRCOLAZIONE
I mezzi pesanti che circolano ogni giorno sulle strade sono un milione

9

LE ORE
Sono 9 le ore di lavoro al giorno che dovrebbe fare un camionista

34.500

IN EUROPA
I morti in Europa sono 34.500, di cui 9 mila in incidenti con mezzi pesanti

