

I Tir e gli autisti a chilometraggio illimitato venuti dall'Est

di **Dario Di Vico**

A un passo dal coma-etilico era stato ricoverato all'ospedale di Vercelli dopo aver fatto strage sulla Torino-Milano: Emil Volfe, 63 anni, sloveno, ha ucciso due persone e falciato con il suo Tir tre bambini che lottano per restare in vita. È un mondo di camionisti improvvisati che vengono da Romania, Serbia, Bulgaria o Slovacchia. Per 500 euro al mese lavorano senza regole. Sono reclutati da agenzie interinali che a loro volta contattano direttamente le ditte italiane offrendo un «dumping umano» a chilometraggio illimitato.

a pagina **25 Bardesono**

La vicenda

● Un Tir guidato da un camionista ubriaco ha ucciso venerdì sera marito e moglie al casello della A4 di Rondissone (Torino)

● Lo stesso mezzo prima e dopo, aveva provocato altri due incidenti in autostrada



Lamiere
L'auto della famiglia marocchina disintegrata dal Tir (foto Andrea Bucci/ La Voce)

I 1.300 km in due giorni dell'autista killer

Torino, in cella un camionista slovacco: ha ucciso due coniugi, gravi tre bimbi. «Ubriaco, non stava in piedi»

TORINO Quando ieri mattina gli agenti della Polstrada gli hanno detto che con il camion aveva ucciso due persone e che tre bimbi lottano per restare in vita, lui con due dita della mano destra si è sfregato il mento. Gesto che ha ripetuto in modo ancor più plateale quando ha saputo che le vittime sono del Marocco. Emil Volfe, 63 anni, slovacco, era appena uscito dall'ospedale di Novara dove era stato portato perché a un passo dal coma etilico. Ora è in carcere a Vercelli e dovrà rispondere, spiega il procuratore capo di Ivrea Giuseppe Ferrando, «di duplice omicidio stradale, guida in stato di ebbrezza e omissione di soccorso». Rischia 18 anni di galera. Quando è stato fermato, venerdì notte nei pressi di Villarboit, sull'autostrada Torino-

Milano, «non si reggeva in piedi», hanno raccontato i poliziotti. Nella cabina del Tir c'erano bottiglie vuote di gin, lattine di birra, cartocci di vino. Il camionista era partito il 21 settembre da Southampton, in Gran Bretagna, per raggiungere Pordenone e scaricare la merce nei magazzini della B.T. Trasport, sede italiana dell'omonima ditta di Zvolen, in Slovacchia, azienda proprietaria del mezzo pesante e per la quale da più di dieci anni Emil Volfe lavora. In poco più di due giorni il camionista ha percorso oltre 1.300 chilometri, ne avrebbe dovuti fare ancora 400, poi si sarebbe fermato fino a lunedì.

«Siamo costernati, ma anche increduli», dicono dalla ditta di Pordenone. Volfe aveva attraversato La Manica; poi da Calais aveva raggiunto il Frejus

e l'Italia. La gendarmeria francese ha comunicato di non aver ricevuto segnalazioni di incidenti o manovre azzardate del Tir della B.T. Transport. La follia si è scatenata in Italia, dopo il pieno di alcolici acquistati strada facendo che il camionista avrebbe bevuto nel tratto compreso tra Bardonecchia e Torino. Da qui in poi l'uomo ha perso il controllo di se stesso e del mezzo, ha scaraventato fuori strada un'auto sulla tangenziale di Torino e poi alla barriera di Rondissone ha letteralmente disintegrato la vettura sulla quale viaggiavano Nora Rharif, trent'anni, suo marito Mostafa El Chouifi, un artigiano 39enne, e i loro figli Imane, 9 anni, Sohaiba, di tre e Basma, nata il 28 luglio, neppure due mesi di vita. I genitori sono morti sul colpo, i piccoli sono ricoverati in con-

dizioni critiche all'infantile di Torino. I più grandi ce la faranno, la neonata è gravissima. La famiglia marocchina che vive da anni a Torino nel quartiere Mirafiori, stava raggiungendo Malpensa per accogliere un parente in arrivo da Casablanca. La loro auto è stata trascinata per quasi 300 metri. Il Tir ha proseguito, zigzagando a tratti, per altri 50 chilometri, fino all'area di servizio di Villarboit, dove il mezzo ha accostato. Sono stati altri camionisti a indicare alla Polstrada il Tir assassino. Volfe era in cabina, stava bevendo. All'ospedale Regina Margherita di Torino, nel reparto diretto dal professor Pietro Maiullari, i tre bambini sono assistiti dai parenti: «Ci occuperemo di loro — dice uno zio —, ma quell'uomo deve morire in galera».

Marco Bardesono
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Niente regole e 500 euro di paga al mese

di **Dario Di Vico**

In Italia esiste presso il ministero dei Trasporti un albo dell'autotrasporto ma non siamo in grado di sapere quanti ditte dell'Est europeo lavorano da noi e quanti sono i camionisti con la stessa provenienza geografica che percorrono quotidianamente le nostre autostrade. Secondo le stime che circolano nel settore questi ultimi dovrebbero essere all'incirca 10 mila, un numero che sarebbe cresciuto in maniera esponenziale negli ultimi 5 anni. Come si sa la logistica italiana è il regno del massimo ribasso e dei prezzi stracciati che producono però la massima insicurezza sulle strade. Perché i camionisti che vengono da Romania, Serbia, Bulgaria o Slovacchia, prendono tutt'al più 500 euro al mese e in cambio non osservano i più elementari turni di guida e riposo. I controlli, secondo la denuncia delle associazioni italiane della categoria, sono pressoché inesistenti e il cronotachigrafo, una sorta di scatola nera presente su ogni camion, viene sistematicamente e facilmente manomesso. A offrire questi lavoratori alle ditte italiane di trasporto sono agenzie interinali prevalentemente romene che si presentano così: «Licenziate i vostri dipendenti e assumete quelli che vi proponiamo noi a metà del salario e un quarto dei contributi. Se proprio non volete buttare sulla strada i vostri connazionali, licenziatevi lo stesso e li assumiamo noi ma con le nostre leggi del lavoro. Risparmiate comunque». I camionisti dell'Est sono per lo più ex agricoltori, ex operai ed ex poliziotti che si sono improvvisati autisti e sono sta-

ti reclutati da agenzie senza scrupoli o dalle aziende dei trasporti di Stato dei loro Paesi che sono state privatizzate e si sono buttate a corpo morto sul mercato italiano, francese e tedesco. Contattando direttamente le imprese committenti e offrendo di fatto «dumping umano» a chilometraggio illimitato. L'unica strada per venire a capo passerebbe da Bruxelles ovvero da un'armonizzazione europea di costi e regole che però oggi sembra lontana da venire. E a rendere ancora più preoccupante lo scenario vanno aggiunti i ritardi di efficienza e trasparenza della nostra logistica, dove broker, spedizionieri e agenzie visti da fuori sembrano altrettanti cani che si azzannano per conquistare un osso con poca carne attorno. © RIPRODUZIONE RISERVATA

