



INCHIESTA | ANCHE IN ITALIA SI DIFFONDE LA PENURIA DI CONDUCENTI

## CERCASI AUTISTI DISPERATAMENTE

**L'**economia rialza lentamente la testa e l'autotrasporto si scopre a secco di manodopera. Sul web cominciano a fioccare annunci di lavoro per la ricerca di autisti di camion. Con un solo click su infojob, il sito che raggruppa le offerte delle maggiori agenzie di collocamento, si generano almeno quattro pagine di annunci pubblicati negli ultimi 15 giorni. Posti di lavoro vacanti da Nord (molto più numerosi) a Sud (meno diffusi, ma qualcosa si trova), quasi sempre confezionati con la promessa di un contratto a tempo indeterminato, ma senza l'entità della retribuzione economica. Stessa musica sui siti delle maggiori agenzie interinali: Manpower e Adecco vantano reciprocamente una trentina di annunci per la posizione di autista di camion e non mancano storie eclatanti che stanno

facendo parlare giornali locali e nazionali. È il caso della CTS di Scorzè (parte del consorzio Co.Tra.Log) che ha appena firmato un accordo con i sindacati per l'assunzione di 150 autisti a tempo indeterminato, ma che sta avendo difficoltà a reperirne in Veneto. Mentre c'è chi mette sul tavolo circa 6 milioni di euro per farsi un'"accademia" intema all'azienda in cui formare i propri autisti. Si tratta della Germani Spa di San Zeno Naviglio (Brescia) che, nei prossimi 24 mesi, promette di selezionare 50 giovani tra i 21 e i 29 anni. «La Germani Driver Academy - si legge sul sito aziendale - selezionerà ogni trimestre cinque giovani da formare a livello teorico e pratico per essere inseriti all'interno dell'organico aziendale. Al termine del percorso formativo i giovani neo professionisti dell'autotrasporto avranno tutti gli strumenti

**È sempre stato un mestiere duro. Ma adesso, compresso dalla concorrenza dell'Est, viene anche sfruttato e poco pagato. Se poi a tutto questo si aggiunge che tra 15-20 anni i camion potranno guidarsi da soli, la domanda sorge spontanea: ma chi vuoi che oggi si avvicini alla professione di autista? Ecco perché l'Albo degli autotrasportatori è corso ai ripari**



► 1 luglio 2017



necessari per condurre i modernissimi automezzi dell'azienda e gestire l'intero processo logistico collegato alla movimentazione di materiali speciali e non». Anche il Sud chiede autisti: un annuncio della Agon, cooperativa del consorzio Soa di Bari, ne cerca 20 da assumere per il trasporto degli alimenti. «Anche le nostre aziende - spiega **Natale Mariella**, presidente del consorzio Coimba, una importante realtà del meridione composta da circa 300 aziende - hanno difficoltà a reperire buoni autisti».

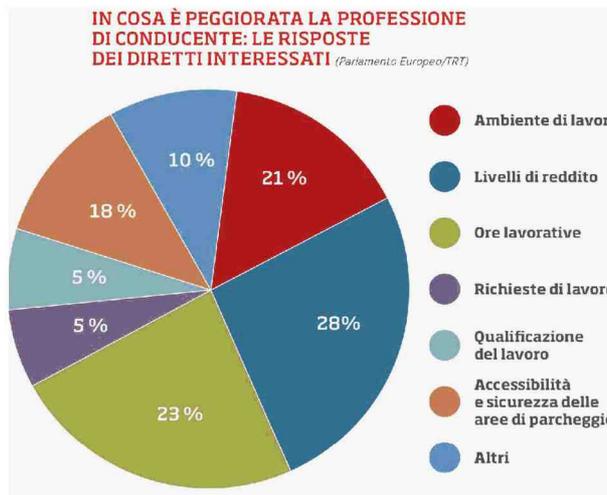
**L'EMERGENZA IN ITALIA**

Secondo le stime del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, negli ultimi 10 anni l'offerta di autisti in Italia è diminuita di 182.307 unità, mettendo a rischio il ricambio generazionale: sulle 775mila carte di qualificazione del conducente valide, solo 25mila sono intestate a giovani. Sono numeri che mettono a rischio il ricambio generazionale della professione, reso ancora più necessario dalla massiccia diffusione di nuova strumentazione di bordo che richiede formazione e preparazione adeguata. Un gap a tratti colmato dalla concorrenza degli autisti dell'Est spesso ingaggiati tramite il distacco internazionale con costi inferiori anche del 30% rispetto a un autista italiano, ma presto anche questo escamotage non sarà più sufficiente a coprire la domanda di forza lavoro che dovrà essere sempre più specializzata (si veda l'intervista a p.22).

**UN MESTIERE CHE HA PERSO FASCINO**

In questi anni indubbiamente il mestiere dell'autista ha perso appeal. È un po' più serio di un gioco l'articolo pubblicato su un blog (sublillos blog) con 8 punti che indicano altrettanti motivi per non fare il camionista. Otto motivi centrati: si va dagli alti costi per la patente e la Cqc (oltre 3.500 euro) agli orari che trasformano i camionisti in "schiavi moderni", fino alle privazioni nella vita personale con poco tempo per vedere moglie e figli, problemi fisici dovuti alla vita stressante e alla postura, guasti dei mezzi, incidenti, multe e file interminabili ai centri di distribuzione. Cilegna sulla torta: gli stipendi. Ovviamente, da fame. Secondo il sito non superano i 1.800 euro nelle ditte serie per un impegno di 14 ore al giorno.

Ma decaloghi a parte, la cronaca quotidiana mette a fuoco perfettamente le mille difficoltà di un mestiere provato dal cambiamento dei tempi, dalla crisi economica e, forse anche di più, dall'apertura dei mercati e dalla concorrenza. E poi ci sono le sacche di illegalità più o meno evidenti, gli scarsi controlli che faticano a dare giustizia a chi questo lavoro lo fa onestamente e i tanti, troppi incidenti. Ma soprattutto a spaventare molti autisti è stato veder arrivare in azienda colleghi provenienti dall'Est, distaccati e pagati la metà, perché in quel momento hanno capito che prima o poi questo vantaggio sarebbe diventato sempre più attrattivo per il datore di lavoro. E forse peggio di



**ZUNARELLI**  
 STUDIO LEGALE ASSOCIATO

BOLOGNA - ROMA - MILANO - TRIESTE  
 RAVENNA - SIANGHAI  
 BARI - LA SPEZIA - PALERMO - PARMA - PEMBA

WWW.STUDIOZUNARELLI.COM



**INCHIESTA** | ANCHE IN ITALIA SI DIFONDE LA PENURIA DI CONDUCENTI

loro si sono sentiti quelli che si sono visti avanzare una proposta di lavoro bizzarra, sotto forma di contratto bulgaro o rumeno. Ovvio che tutti questi fattori hanno finito per disegnare un mestiere dal quale ora più che mai conviene stare lontano e verso il quale anche i giovani senza lavoro faticano ad avvicinarsi. Per la precisione in cima alle preoccupazioni degli autisti ci sarebbero i regimi occupazionali illegali e/o iniqui che generano dumping sociale,

subito dopo i controlli insufficienti. La classifica stilata da uno studio pubblicato dal Parlamento Europeo nel 2013 e condotto da TRT Trasporti e Territorio («Condizioni sociali e di lavoro degli autotrasportatori»), indica anche la mancata armonizzazione sociale tra gli Stati membri, le operazioni di cabotaggio illegali, la scarsa qualità del riposo e delle strutture dedicate e lo stress determinato dai tempi di guida e di riposo. Tra gli aspetti che secondo

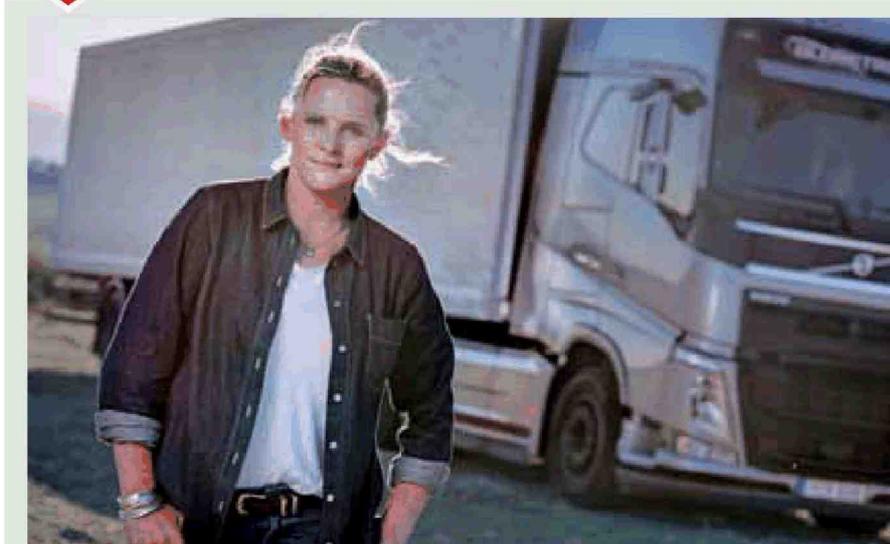
la categoria sarebbero ulteriormente peggiorati negli ultimi anni, il 28% indica i livelli retributivi, il 23% l'orario di lavoro, il 21% l'ambiente di lavoro, il 18% l'accessibilità e la sicurezza delle aree di sosta.

**ORARI PIÙ LUNGI**

Altre incertezze potrebbero arrivare dal pacchetto mobilità appena presentato dalla Commissione europea. Tra le novità, stando alle prime interpreta-

**In Germania ne mancano 250mila, nel Regno Unito si scommette sulle donne**

**TUTTA EUROPA HA FAME DI CONDUCENTI**



E da diverso tempo ormai che in Europa si parla di penuria di autisti. Prima della crisi, nel 2008 una ricerca di **Manpower**, ripresa dallo studio «Shortage of qualified personnel in road freight transport» realizzato per la Commissione europea nel 2009, aveva lanciato il grido d'allarme per molti paesi, tra cui ai primi posti c'erano Belgio, Francia, Germania e Polonia, seguiti da Repubblica Ceca, Svezia e Olanda, mentre l'Italia era al sesto posto con Spagna e Regno Unito. La contrazione dell'economia ha leggermente placato la situazione, ma l'età media degli autisti in servizio è continuata a crescere, con il risultato che appena la produzione è tornata col segno positivo, la ricerca di nuovi e giovani autisti è balzata in cima alle preoccupazioni in molti paesi. È il caso della Germania dove si prevede che nei prossimi 10-15 anni andranno in pensione oltre 250mila conducenti. Nel Regno Unito ci sono circa 45mila posizioni aperte per autisti alle quali se ne aggiungono altre 40mila per sostituire chi andrà in pensione solo il prossimo anno. I dati sono del **Freight Transport e Road Haulage Association**. Secondo le due associazioni, la mancanza di autisti sarebbe generata da due fattori: l'età media dei conducenti è elevata (circa 53mila operatori sono prossimi alla pen-

sione), la fuga dal settore, tanto che attualmente circa 80mila persone con la qualifica di conducenti di mezzi pesanti in realtà vivono svolgendo un altro lavoro. Per aggirare queste difficoltà nel Regno Unito è stata lanciata una campagna per reclutare camioniste. L'iniziativa, promossa dalla **Midland Expressway LTD** (gestore del tratto autostradale M6 nei pressi di Birmingham) in collaborazione con RHA, Road Haulage Association, punta a incoraggiare le donne a intraprendere il mestiere di conducente di mezzi pesanti: in palio ci sono 3.000 sterline e un corso gratuito per accedere alla professione per la giovane donna che produrrà il video con le motivazioni più convincenti a sostegno della scelta di diventare camionista. Anche la Spagna prende coscienza del problema: le aziende reputano molto difficile reclutare autisti e l'agenzia Manpower ha di recente comunicato che in Spagna la domanda di camionisti è tra le cinque più difficili da soddisfare, anche se in effetti nelle liste di collocamento ci sarebbero più di 40mila posizioni adattabili. Il problema, secondo i sindacati, sarebbero i bassissimi livelli salariali offerti e le condizioni di lavoro non sempre regolari e sostenibili.



**INCHIESTA** | ANCHE IN ITALIA SI DIFFONDE LA PENURIA DI CONDUCENTI

**Il parere della futurologa**

**«LA GUIDA AUTONOMA? PER GLI AUTISTI UN'OPPORTUNITÀ DI CRESCITA!»**

**Paola Cossu** è ad di FitConsulting, ma è anche al lavoro su una ricerca europea che cerca di immaginare il trasporto merci tra qualche decennio. A lei abbiamo chiesto come cambierà il mestiere dell'autista



L'autista è seduto sul sedile passeggero e lavora non più con il volante ma con un tablet connesso. E intanto il camion va...

L'autista non scomparirà: diventerà una professione più tecnologica in grado di gestire e mantenere software, coltivare i rapporti con i clienti e sovrintendere all'ultimo miglio. È questa la previsione scientifica nata all'interno di Alice, un progetto europeo che studia le possibili evoluzioni della logistica nel 2050. «L'avvento della guida autonoma è inarrestabile – spiega a *Uomini e Trasporti* – **Paola Cossu**, amministratore delegato di FitConsulting e chair del gruppo di lavoro della logistica urbana di Alice – ma i governi centrali dovranno impegnarsi per non avere ricadute devastanti sul fronte occupazionale».

**Lei sta lavorando a una ricerca europea che tenta di immaginare il trasporto delle merci tra 10-30 anni. Quali sono i risultati già divulgabili?**

L'iniziativa a cui fare riferimento è Alice ([www.etp-logistics.eu](http://www.etp-logistics.eu)), piattaforma tecnologica europea di cui sono chair del gruppo di lavoro che si occupa di logistica urbana. La piattaforma supporta e favorisce l'implementazione del programma europeo di ricerca e innovazione nella logistica. La missione di Alice è quella di definire una nuova concezione di logistica per favorire la competizione e l'efficientamento della supply chain. Alice ha definito insieme a importanti stakeholder europei (tra cui menziono P&G, Bosch, Poste Italiane, Volvo e Ibm), le roadmap verso la Physical Internet con orizzonte 2050. Si tratta di documenti "vivi", disponibili sul sito, che definiscono in maniera "bottom up" il percorso verso un sistema di trasporto totalmente integrato e una logistica efficiente e sostenibile.

**In questo contesto, quale sarà il ruolo dell'autista?**

L'automazione nel trasporto merci su strada è uno dei topic di ricerca più rilevanti e "disruptive" poiché cambierà completamente il sistema di trasporto: certamente si prevede una forte riduzione dei costi e delle emissioni inquinanti, rendendo le strade più sicure, ma avrà un forte impatto sul lavoro del trasportatore, inteso come autista del veicolo. Diventa quindi fondamentale gestire la transizione poiché i veicoli autonomi (senza conducente) sulle strade pubbliche possano diventare una realtà, senza causare contrazioni devastanti sul mercato del lavoro. I governi centrali dovranno cercare di individuare sin d'ora i possibili scenari, considerando ogni possibile conseguenza e anticipando le soluzioni. Ci sono stati dei test, ma ci sono ancora parecchie resistenze: l'essere umano è un ottimo autista per il 99% del tempo. Inoltre il camion a guida autonoma non è percepito dagli altri utenti della strada come sicuro.

**Che sarà dei milioni di autisti se tutto ciò divenisse realtà?**

Un possibile futuro è che i camion a guida autonoma siano limitati alla lunga percorrenza e possano circolare

sulle autostrade, ma che probabilmente necessiteranno sempre dell'intervento umano alla fine del percorso (ultimo miglio).

**E quali saranno gli step intermedi della professione?**

Difficile pensare che la professione dell'autista sia radicalmente trasformata, però la tecnologia diventerà sempre più rilevante tanto da poter essere considerata una professione tecnologica, migliorando con molta probabilità la qualità della vita della categoria. La guida autonoma, cioè, assisterà l'autista, ma non lo sostituirà poiché necessita comunque di interventi nelle operazioni di carico e scarico e di rapporto con il cliente finale. L'autista, quindi, continuerà ad avere un ruolo centrale, anzi se possibile più ampio con nuovi importanti opportunità di crescita professionale e con possibili creazioni di nuove figure professionali più avanzate e specializzate.

**Oggi la professione di conducente non sembra affascinare i giovani. Come si può invertire il trend?**

La sicurezza, il rifiuto di professioni artigianali e sempre molto impegnative sono tra gli aspetti che rendono meno appetibile questo mestiere, specialmente per i giovani. La sharing economy (in particolare il crowd-sourcing, rappresenta una nuova frontiera dei rapporti lavorativi trattandosi di un modello economico basato sulla condivisione di conoscenze) e le nuove tecnologie possono essere ottime leve per rendere i modelli di business più dinamici e veicolare verso nuove professionalità specializzate. La capacità dei governi centrali di cogliere queste sfide anticipando i trend sta nel supporto all'istruzione e all'università per creare nuovi percorsi professionali, incentivando la crescita e lo sviluppo dell'intero settore. L'istituzione di tavoli di lavoro, incentivi e dibattito su questo tema porterebbero certo a stimolare azioni concrete cogliendo la sfida che l'introduzione di veicoli a guida autonoma porterà in termini di miglioramento dell'ambiente e della sicurezza.

**Le aziende con cui collabora come affrontano il problema?**

Io citerei Otto, una start up nata da ex dipendenti di Google, Tesla e acquistata da Uber lo scorso anno che con Volvo intende rivoluzionare anche il trasporto merci a lunga distanza commercializzando le self-driving car entro il 2021. Intanto hanno già sperimentato le consegne mediante veicolo a guida autonoma per il recapito di lattine di birra. L'autista ha guidato per pochi chilometri, ma poi ha lasciato che il percorso fosse svolto mediante guida autonoma. Insomma, c'è consapevolezza che la logistica non possa essere totalmente automatizzata, ma l'intento evidente in questa fase è quello di ridurre le esternalità.



zioni, anche quella di allungare l'orario di lavoro degli autisti ricorrendo a un riposo lungo di 24 ore su 4 settimane, al posto delle 45 ore attuali. «Il 5 giugno scorso - spiega **Marcello Salbitani** dalla Fill-Cgil del Veneto, uno dei firmatari dell'accordo per l'assunzione dei 150 autisti alla **CTS** - abbiamo scioperato per 8 ore (4 a livello nazionale, ndr) contro le norme europee che impongono agli autisti il doppio delle ore che fanno attualmente. In questo modo i turni diventano disumani e nessuno più vuole fare questo mestiere, già molto colpito dalla concorrenza degli autisti dell'Est Europa».

**L'INIZIATIVA DELL'ALBO**

Si inquadra in questo contesto il progetto promosso dall'Albo degli autotrasportatori che mira a riabilitare questa professione, rendendola attrattiva per i giovani. È stato firmato lo scorso 3 gennaio un protocollo d'intesa a cui hanno aderito le associazioni di categoria del settore (Anita, Confartigianato trasporti, Fai-Conftrasporto, Federlavoro e servizi-Confcooperative, Fedit, Flap, FitaCna, Legacoop Servizi,

Sna-Casartigiani, T.I. Assotir), i costruttori italiani ed esteri (Anfia e Unrae) e le associazioni delle autoscuole (Unasca e Confarca) per consentire a mille giovani una formazione adeguata e di conseguire una patente di guida professionale. Secondo il protocollo, l'Albo coprirà buona parte del costo per il conseguimento della patente di guida superiore e del certificato di qualificazione professionale (CQC), grazie anche a tariffe agevolate praticate dalle autoscuole. Le associazioni dell'autotrasporto garantiranno stage formativi e affiancamenti nelle imprese italiane di autotrasporto, in modo da consentire ai giovani di confrontarsi subito con il mondo del lavoro. E l'iniziativa ha avuto un notevole successo: 2.511 adesioni in tutta Italia, 532 provenienti dalla Calabria e 393 da Reggio Calabria che rappresentano rispettivamente la regione e la città con più adesioni. L'età media dei candidati è di 23 anni e soltanto il 4,5% è di sesso femminile. Per soddisfare un tale livello di richieste, l'Albo ha aumentato lo stanziamento portandolo da 1 a 4 milioni di euro. Soldi spesi bene. ■

**Una ricerca di TomTom Telematics**

**IL CORRIERE, UN MESTIERE CARICO DI STRESS**

I corrieri? Sono così tanto "malati" di stress, da subire conseguenze negative non solo sulla vita lavorativa, ma anche su quella privata. A sottolinearlo è una ricerca condotta da **TomTom Telematics** (nell'aprile 2017 su un campione di 100 autisti di veicoli commerciali) che evidenzia una notevole pressione per i driver, causata dall'eccessivo carico delle attività. Il 39% degli intervistati sostiene, infatti, di essere messo sempre sotto pressione a causa del programma di lavoro quotidiano, un ulteriore 30% sostiene che ciò accade regolarmente, il 26% occasionalmente. L'impatto sul rendimento lavorativo è notevole. Il 25%, infatti, dice che a causa dei tempi pressanti arriva tardi agli appuntamenti, causando quindi malcontento nei clienti, mentre il 19% supera i limiti di velocità oppure guida in modo meno sicuro e il 17% prende scorciatoie o dedica meno tempo del dovuto alle attività previste.

La ricerca evidenzia, inoltre, che solo il 16% dei driver intervistati usufruisce sempre dalla pausa pranzo da contratto e solo l'8% non fa mai straordinari perché riesce a completare nei tempi previsti le attività quotidiane. I fattori che contribuiscono a effettuare ore extra di lavoro sono le variazioni nella schedulazione delle attività previste (per il 40%) e il traffico congestionato (per il 28%).



# KÖGEL

Per chi sa cosa vuole ...

Passione per i veicoli commerciali dal 1934

**Il vostro profitto – Carico utile ✓**  
 Fino a 850 kg di carico utile\* in più grazie allo speciale telaio leggero

**Il vostro profitto – Volume ✓**  
 Fino a 2 m<sup>3</sup> di volume di carico supplementare grazie al collo del telaio ridotto

**Il vostro profitto – Qualità ✓**  
 Elevato valore di rivendita grazie alla tecnologia nanoceramica più rivestimento cataforetico

Il vostro Kögel Light<sup>plus</sup>

---

**Il vostro partner in Italia**  
**Michele Mastagni**  
 Direttore Commerciale Italia  
 mobil +39 33 12922224  
 michele.mastagni@koegel.com

www.koegel.it

\* Riposetto e Kögel Cargo (altrezzature di base)