

ALLEGATO 1

LA CARENZA DI AUTISTI DI CAMION

LE CAUSE

La carenza di autisti è una problematica complessa, figlia di una stratificazione di diversi fenomeni. A determinarla, cioè, sono stati in ordine sparso:

- un fattore **demografico**, destinato peraltro ad aggravarsi, visto che il 63% dei titolari di patente C ha più di 50 anni, soltanto il 12,8% meno di 40 e uno «zero virgola» sotto ai 25;
- un fattore **contingente**, vale a dire l'effetto di ritorno dell'interruzione del servizio militare obbligatorio che metteva nelle mani di migliaia di giovani un certificato di abilitazione alla guida che, con una semplice conversione, poteva essere usato nella vita civile. Senza costi e senza scuola guida, quando invece per la patente e per la successiva Carta di Qualificazione Conducente (CQC) oggi si spendono 5-6.000 euro;
- un fattore **infrastrutturale**, nel senso che l'autista di camion vive i momenti attigui al lavoro, quelli cioè di pausa o di riposo, in aree di servizio insufficienti, dotate di servizi igienici e alla persona molto spesso in condizioni precarie;
- un fattore **organizzativo** (o meglio, disorganizzativo), determinato dalle lunghe attese al carico e scarico delle merci. Tramite l'analisi di 83 mila giornate lavorative, Federtrasporti ha calcolato che questo tempo arriva in media ogni giorno a 4 ore e 35 minuti. Un tempo che rappresenta per le aziende una perdita e un fattore di improduttività, per l'autista un confronto insostenibile con la propria autostima. Perché nessuno riesce a stare tutti i giorni per tutto quel tempo in attesa, senza pensare a quanto possa essere irrisoria la considerazione che ha di lui chi lo lascia lì, con le mani in mano, senza una ragione apparente. In realtà di ragioni ce ne sono molte. Una per tutte: i magazzini e i centri di distribuzione sono aperti esclusivamente al mattino o al primo pomeriggio. Chi riesce ad arrivare appena dopo è rinviato automaticamente al giorno successivo. All'estero, tanto per fare un confronto, i centri di distribuzione lavorano 20 se non 24 ore al giorno. E questo deficit organizzativo, oltre a stressare gli autisti, crea sovraccosti logistici che rendono molti prodotti *made in Italy* meno competitivi sui mercati internazionali e più onerosi per le tasche dei cittadini;

- un fattore di **immagine**, vale a dire la scarsa considerazione della professione, preda di quei luoghi comuni che disegnano l'uomo al volante di un camion vestito con canottiera, dotato di una pancia prominente, prodotta da pantagruliche scorpacciate in trattorie per camionisti, celebrate anche da programmi televisivi poco edificanti per la considerazione del settore. Ciò che manca nell'opinione pubblica è soprattutto la percezione dell'utilità sociale ed economica della professione, il fatto cioè di essere una pedina insostituibile all'interno di un meccanismo distributivo delle merci che non può fermarsi, nemmeno nei giorni più statici del lockdown. Una percezione peraltro contrastata anche da una tendenza culturale che ha introiettato in chi acquista online la convinzione che «il trasporto sia compreso nel prezzo». E che quindi non valga nulla;
- un fattore **retributivo**, legato non tanto al basso livello delle buste paghe (spesso incrementate dalle aziende fino a livelli superiori a quelli previsti dai contratti collettivi) che in media raggiungono un netto mensile vicino ai 2.300 euro, quanto al difficile bilanciamento tra il tempo speso nel lavoro e la retribuzione percepita. Non soltanto, infatti, una giornata lavorativa può coprire 15 ore di impegno, ma soprattutto spesso quando termina il lavoro l'autista si trova solo in una cabina di un camion, lontano da casa e dagli affetti. In più, c'è da considerare che molti degli elementi che spingono in alto la retribuzione non contribuiscono però al monte pensionistico. Di conseguenza a fine carriera (di una professione non considerata normativamente «usurante», seppure inclusa nell'APE sociale), si determina uno scarto considerevole tra l'ultima retribuzione e l'assegno pensionistico.

ALCUNE POSSIBILI SOLUZIONI

Dall'esame di questi fattori abbiamo individuato alcune soluzioni pratiche – quasi tutte ininfluenti per la finanza pubblica – che andiamo a proporre:

- **Abbatte i costi della CQC** prevedendo che una parte degli insegnamenti teorici e l'intera parte relativa alle esercitazioni pratiche siano **svolte all'interno delle aziende**. Già attualmente, infatti, quando un candidato autista, neopatentato, si presenta in un'azienda di autotrasporto viene sottoposto a un percorso formativo, gestito in affiancamento a conducenti esperti, finalizzato ad apprendere le nozioni basilari per poter condurre non soltanto un veicolo, ma una missione di trasporto. Se si **riconoscesse tale percorso ai fini dell'acquisizione della CQC** si otterrebbe il vantaggio di abbatte i costi (in quanto diminuirebbe per i candidati il monte ore da frequentare) e di ridurre la distanza tra domanda e offerta di lavoro. Giacché è evidente che, al termine del percorso formativo, l'azienda avrebbe tutto l'interesse di assumere chi lo ha frequentato.

- Prevedere una **corsia preferenziale per far assumere alle aziende di autotrasporto i lavoratori di società in difficoltà** o impiegati in settori produttivi in crisi. In pratica, si potrebbe ipotizzare di far acquisire loro una patente superiore tramite agevolazioni pubbliche e tramite l'iter formativo aziendale proposto nel punto precedente, fornendo poi alle stesse aziende che li formano e che li assumono a tempo indeterminato un **azzeramento della contribuzione previdenziale per tre o più anni, a prescindere dall'età** del lavoratore riqualificato.
- **Diminuire l'età minima (oggi di 21 anni) per acquisire la patenti superiori** anche soltanto di un anno, non tanto per ampliare la platea degli aspiranti, quanto per saldare il tempo tra la fine degli studi e l'opportunità di salire in cabina. Si tratta in realtà di una modifica più psicologica che di fatto, perché in ogni caso un giovane riuscirebbe a prendere la patente CE e quindi a lavorare con un camion non molto prima dei 20 anni. Per il semplice motivo che a 18 anni potrebbe prendere la patente B, soltanto dopo la C e ancora dopo la CE e la CQC. Però, sarebbe importante se un giovane percepisse, già nel momento in cui porta a termine il suo percorso di studi, la possibilità di potersi mettere subito in moto per raggiungere, non appena possibile, l'obiettivo di lavorare al volante di un camion. Perché il rischio attuale è che lo consideri troppo lontano e quindi, seppure interessato alla professione di autista, vada a fare per forza di cose altro.
- Prevedere in seno alla **riforma degli istituti professionali un corso dedicato alla logistica e al trasporto merci**, tramite il quale accompagnare i giovani non soltanto verso la professione di autista, ma anche orientarli verso tutte quelle professionalità sempre più richieste e sempre più carenti all'interno del comparto (dai meccanici di veicoli pesanti fino agli stessi imprenditori) e in grado di stimolare un necessario ricambio generazionale. Potrebbe essere utile contemplare all'interno di quelli che attualmente sono definiti percorsi «di alternanza scuola-lavoro» un **tirocinio presso le strutture aggregative** (consorzi e cooperative), un po' perché sono quelle maggiormente in grado di trasmettere un alto valore civico – nel senso che insegnano al singolo come sentirsi parte di un tutto, in maniera analoga a come il cittadino deve sentirsi parte di uno Stato – un po' perché questa tipologia aziendale, storicamente fondamentale per l'emancipazione professionale dei trasportatori artigiani (anche detti «padroncini»), ha funzionato e può continuare a funzionare come palestra e come «scuola» di imprenditorialità. E di conseguenza può essere in grado di stimolare alla professione di conducente, integrando tale scelta con la prospettiva di diventare «datore di lavoro di se stessi», avendo l'opportunità di utilizzare l'ombrello di sostegni garantito dall'ente aggregativo.

- Prevedere un **credito di imposta di almeno il 50% per le società di produzione cinematografiche che scelgano di realizzare film o serie TV** che abbiano come protagonisti conducenti di camion o che siano ambientati all'interno del mondo del trasporto merci su strada. La giustificazione di questa misura è presto detta: soltanto una decina di anni fa nessun giovane avrebbe mai contemplato il mestiere di cuoco come prospettiva professionale, perché era un mestiere difficile, gravato da forte tensioni, consumato in ambienti non sempre salubri, ecc. Eppure, dopo che il cuoco è entrato in televisione e si è trasformato in uno «chef», il numero delle iscrizioni negli istituti alberghieri è schizzato in alto. Tutto questo perché spettacolarizzare una professione la rende per forza di cose attrattiva. Il trasporto, quindi, potrebbe essere reso utile e avvincente raccontandolo come una prova, come una sfida da superare ogni giorno, come una missione da portare a termine a prescindere dalle contrarietà da dover fronteggiare. A tal proposito Federtrasporti sta lanciando un premio da assegnare agli studenti delle scuole di cinema che si misurino nella stesura di una sceneggiatura ambientata nel mondo del trasporto merci, fornendo i possibili ausili anche nella fase di documentazione. Questi materiali potrebbero diventare utili o di ispirazione per le case produttive interessate a rendere «protagonista» il settore e motivate a tale scopo dall'esistenza dall'auspicato credito di imposta.

Castel Maggiore (BO), 25 febbraio 2022

Gruppo Federtrasporti

Il Presidente

