

di Davide Bazzani



Autotrasporto spina dorsale di tutta la logistica nazionale

TRASPORTI PESANTI A PIADENA
L'analisi del titolare Stefano Storti responsabile di una flotta di mille targhe
«Serve dare valore al lavoro su strada»

Il trasporto su gomma muove ogni giorno tonnellate di merci lungo l'intero territorio nazionale, collegando fabbriche, magazzini e punti vendita. Senza l'autotrasporto, l'economia rallenterebbe fino a fermarsi: dagli scaffali dei supermercati fino alle linee di produzione, ogni anello della catena logistica dipende dall'efficienza dei camion e dall'affidabilità dei loro conducenti. Eppure, nonostante la sua importanza strategica, il settore è oggi in affanno: mancano autisti e le aziende arrancano sotto il peso di una burocrazia opprimente. A innalzare ulteriormente il livello di allerta c'è la pressione fiscale eccessiva.

Per comprendere a fondo queste criticità ci siamo rivolti a chi gestisce una grande azienda. **Stefano Storti**, titolare di Trasporti Pesanti di Piadena, azienda che segue l'autotrasporto a 360 gradi, dalle spedizioni, all'esecuzione di trasporti con una flotta di circa 1.000 targhe, alla fornitura di veicoli industriali e

servizi annessi - mette a fuoco ostacoli e contraddizioni di un comparto che chiede a gran voce interventi concreti. È lui a raccontarci cosa significa davvero guidare un tir nel 2025 e quali misure servono per salvare una professione che rischia di scomparire. La carenza di autisti, l'eccesso di burocrazia e i margini sempre più risicati stanno mettendo in crisi un settore che - ricorda Storti - è «la spina dorsale della logistica nazionale». Nei suoi oltre vent'anni di esperienza, Storti ne ha viste di tutti i colori: contributi fiscali pesanti, normative stringenti e una continua pressione sui prezzi hanno reso la professione sempre meno appetibile.

PERSONALE INTROVABILE E SALARI COMPRESSI

«Il costo del personale è il principale elemento di spesa», spiega Storti, «ma da tempo non si trovano più candidati disposti a diventare autisti». Nonostante gli stipendi superiori di gran lunga quelli di un operaio, attese estenuanti, pause cronometrate al minuto dal cronotachigrafo, strutture insufficienti e spesso inadeguate per il ristoro e l'igiene personale, accanimenti con multe eccessive da parte delle forze dell'ordine, tempi e costi proibitivi per il conseguimento delle patenti, hanno eroso il potere d'acquisto degli autisti e fatto completamente perdere attrattività a questa professione, strategica e vitale per il Paese. Per molti giovani, ottenere un mutuo è ormai impossibile: chi guida su strada non convince più le banche.

REGOLE COMPLESSE E RIGIDITÀ SUI TEMPI DI GUIDA

Nonostante la sua importanza strategica il settore è in affanno. Mancano autisti e le aziende arrancano sotto il peso di una burocrazia opprimente



Stefano Storti, titolare di Trasporti Pesanti

Nel nome della sicurezza, orari di guida e riposo sono regolati da norme fitte inderogabili e monitorate al secondo da strumenti (tachigrafo) digitali e satellitati con le forze dell'ordine. «Se un carico si dilunga di pochi minuti, l'autista resta bloccato fino al giorno dopo», denuncia Storti, «spesso in aree senza servizi igienici né ristoro».

CARICO E SCARICO: TEMPI SNERVANTI

Alle attese in deposito si sommano vincoli di orario dei clienti, code e ritardi. Un autista può rimanere ore a caricare o scaricare, senza un bagno, un bar o un'area di sosta decente. «Questi tempi morti cancellano i viaggi extra e vanificano l'efficienza anche dei mezzi più moderni», osserva Storti.

CONTROLLI, SANZIONI E CONCORRENZA SLEALE

Ogni veicolo è un potenziale 'bancomat' per le forze dell'ordine: tachigrafi digitali, revisione, gomme, contribuzioni e IVA sono sotto la lente, e un piccolo errore può trasformarsi in una salata multa. Sul fronte opposto, tanti operatori di piccole dimensioni evadono fiscalmente - non versano IVA né contributi -, godendo di un vantaggio sleale che mette a rischio la sopravvivenza di chi opera in

«I carburanti sono soggetti a speculazioni finanziarie, dazi o conflitti e ogni rincaro del gasolio pesa direttamente sulle imprese»

regola.

TECNOLOGIE INCERTE E INFRASTRUTTURE ASSENTI

Le spinte verso biocarburanti, idrogeno o elettrico si scontrano con costi tripli rispetto al diesel, mancanza di reti di rifornimento e autonomia ridotta. Le normative stringenti su peso e dimensioni impediscono di allestire cabine con servizi igienici o mini-cucine, che renderebbero il lavoro più confortevole e attrattivo.

FLOTTE INVECCHIATE E POLVERIZZAZIONE DEL MERCATO

Con il costo di acquisto dei veicoli nuovo in aumento e i piccoli operatori in difficoltà, l'età media del parco circolante supera i 14 anni: più inquinante, meno sicuro e spesso meno efficiente. Il settore resta frammentato in migliaia di "mom-and-pop", incapaci di investire in innovazione o di garantire continuità operativa.

IL NODO PATENTI E PERSONALE STRANIERO

Ottenere la Qualifica Professionale (CQC) richiede 280 ore di teoria, decine di ore di pratica e un esborso di circa 4.500 euro. Nel frattempo, il settore ha esaurito la disponibilità di driver anche nei Paesi dell'Est: chi già lavorava all'estero è rientrato, e nuovi flussi di manodopera si arenano davanti alle complesse procedure di riconoscimento delle patenti.

PREZZI CARBURANTE E INSTABILITÀ GEOPOLITICA

Il trasporto dipende da idrocarburi soggetti a speculazioni finanziarie, dazi o conflitti. Ogni tensione sui mercati genera impennate dei costi del gasolio, che pesano direttamente sui bilanci delle imprese. Il biocarburante, pur sostenuto da incentivi, rimane una nicchia inaffidabile senza un'adeguata filiera nazionale.

UNO SGUARDO AL FUTURO

Per arginare la fuga di autisti, si sta spingendo per abbassare l'età minima della patente da 21 a 18 anni e semplificare i corsi, con le aziende che finanziano la formazione in cambio di un vincolo di permanenza. Ma Stefano Storti avverte: «Convincere i giovani a restare richiede una svolta culturale e commerciale: tariffe adeguate, riconoscimento economico e infrastrutture decenti. Solo così potremo salvare un comparto strategico, capace di sostenere l'economia anche nei momenti di crisi».

L'autotrasporto è al bivio: serve un sistema che valorizzi il lavoro su strada, tuteli i professionisti in regola e investa in tecnologie e strutture. Altrimenti, come avverte Storti, «alla lunga non resterà più nessuno disposto a guidare, e il costo veicolare finirà per schizzare, trascinando con sé prezzi al consumo e rallentando l'intero sistema logistico, economico e sociale».