

Superò anche l'ansia dell'esito del successivo processo presso la Corte di Appello, che, dopo tre anni, si pronunciò conformemente a quanto era stato deciso con la prima sentenza del Tribunale.

Trovò un altro lavoro, sempre come conducente "padroncino"; ma poco dopo una nuova legge abolì le tariffe a forcella. Il suo amico commercialista gli spiegò che non vi era più la garanzia di quel minimo tariffario che a malapena copriva le spese, ma che consentiva un margine per sopperire alle necessità della famiglia che aveva costituito.

Il nuovo sistema di compensi assumeva in considerazione, sostanzialmente, voci di rimborsi delle spese del viaggio, e comunque era ormai noto che sul mercato del trasporto merci conto terzi operava chi era disposto ad accettare qualunque somma, pur di acquisire qualche carico, anche perché proveniva da paesi nei quali il costo della vita era inferiore.

Accade, in verità, anche in altri settori lavorativi. Ma nel trasporto merci il conducente autonomo è obbligato a far fronte, oltre a tutti gli oneri previsti a carico di un operatore non dipendente, anche le ingenti spese che consentano di garantire la continuativa giornaliera sicurezza viaria - e la sua - durante la conduzione e la circolazione del proprio veicolo, assumendo personalmente ogni responsabilità risarcitoria nei confronti di terzi.

Pensò che suo padre e suo nonno avevano potuto contare su un regolare stipendio mensile. Lui invece doveva cercare di arrangiarsi. Ogni tanto, negli anni, qualcuno promuoveva uno sciopero ed allora i giornali parlavano, per qualche giorno, di chi si trovava nelle sue stesse condizioni, contrapponendo le affermazioni di coloro che si lamentavano dicendo che così veniva bloccata la produzione nazionale.

Il commercialista gli ha riferito, per consolarlo e dargli qualche speranza, che il legislatore dovrebbe nuovamente approvare "un minimo". Non quello che risultava tenendo conto delle dettagliate voci che erano state proprie delle tariffe a forcella, ma che, almeno consentiva un compenso che veniva calcolato con precisi criteri, sì da lasciare un margine per le spese familiari. Oggi doveva dichiararsi disponibile - per necessità - a viaggiare accettando qualunque condizione gli venisse offerta.

Era previsto che , in tempi non preventivabili, i giudici si sarebbero pronunciati in merito alla legittimità della nuova metodica per la determinazione dei corrispettivi, perché qualcuno aveva già eccepito, così come, in anni passati, nella vigenza del minimo delle tariffe a forcella, che il nuovo minimo era da considerarsi non conforme ai principi costituzionali, poiché, per alcuni, appariva non conforme al criterio della libertà di mercato. Ovvero, in altri termini: “o accetti, o sei fuori“.

Ma gli appariva evidente che per garantire tale la sicurezza, nel corso dei viaggi di trasporto merci per la tutela degli utenti della strada, erano necessari esborsi ingenti, ed il legislatore avrebbe dovuto predisporre un sistema di norme che consentisse di percepire compensi adeguati.

Non sa ancora cosa i giudici, che non vivono l'esperienza quotidiana di condurre per ore lungo le strade nazionali un automezzo caricato con merci fino a 300 quintali, decideranno. Ma confida che comprenderanno cosa significhi assumersi, per legge, la responsabilità personale di salvaguardare vite umane nel corso della percorrenza annuale di decine di migliaia di chilometri e di portare integre a destinazione le merci affidategli, anche di ingente valore, senza potersi avvalere di un idoneo potere contrattuale per percepire un corrispettivo che, come dispone la legge, dovrebbe consentire anche una accurata e continuativa manutenzione.

Rifletté che un vicino di casa, conducente un automezzo analogo al suo, era invece dipendente, faceva il suo stesso lavoro; ma non lo avevano mandato ad iscriversi alla Camera di Commercio come autotrasportatore artigiano; gli veniva garantito uno stipendio pari almeno all'importo obbligatorio del contratto nazionale ed al netto dei contributi, due mensilità aggiuntive, le ferie pagate, il trattamento di fine rapporto, senza essere responsabile della manutenzione del mezzo di trasporto.

Ripensò a suo nonno che riscaldava la casa bruciando nell'antico caminetto legna e carbone, a sua madre che friggeva in padella il pesce che suo padre portava a casa uscendo in barca nei giorni festivi. Anche loro avevano avuto uno stipendio mensile. Lui invece cercava di sopravvivere, arrangiandosi con il suo vecchio veicolo che sperava reggesse e che non lo tradisse mentre era in viaggio.

Domani l'attendeva ancora la strada. Guardò sconsolato la brace che si consumava nel caminetto della casa di suo padre, pensando che la modesta pensione di artigiano sarebbe stata ancora lontana.

Articolo di Giorgio Pasetti tratto dal TN Marzo-Aprile 2013, n. 2 anno XV