

Insieme al Dottor Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali UNRAE, affrontiamo il problema della carenza di autisti nel mondo dell'autotrasporto.



### Qual è la situazione e quali le soluzioni che vengono adottate oggi per fronteggiare la crisi degli addetti alla guida dei veicoli industriali?

Da tempo ormai viene denunciata la carenza grave di conducenti nel settore dell'autotrasporto di merci. I problemi legati all'evoluzione di questo specifico tipo di **occupazione professionale** sono rimasti latenti per anni per poi affiorare qualche anno fa, allorché la differenza del costo del lavoro tra conducenti dei paesi orientali e occidentali dell'Unione Europea aveva, tra l'altro, dato avvio alla pratica del distacco internazionale di autisti e innescato situazioni di dumping sociale.

Oggi la carenza di conducenti si sente in tutta Europa, e deriva sostanzialmente da tre elementi principali: la mancanza di ricambio generazionale infatti a coloro che lasciano la professione non subentrano giovani in quantità sufficiente; le **condizioni di lavoro** che spesso mettono a dura prova anche i più resilienti; retribuzioni inadeguate o comunque insufficienti a compensare i sacrifici.

In mancanza di coordinamento, questa situazione di crisi viene valutata ed affrontata in modi diversi dai diversi Paesi e aziende di trasporto coinvolte. Si tratta in genere di soluzioni di emergenza, prese in base alla necessità immediata di garantire i rifornimenti indispensabili al funzionamento della **macchina economica e sociale**, ma destinate a dimostrare nel tempo la loro inadeguatezza a risolvere in modo strutturale il grave problema di un settore che tutti ormai - in particolare dopo il periodo di pandemia - riconoscono come strategico.

Inoltre, sono soluzioni che non garantiscono la capacità degli addetti di saper condurre in modo efficace ed efficiente veicoli ad alto contenuto tecnologico, i quali, con tutta probabilità, non sono stati formati, determinando un aggravio dei costi di trasporto.

Riteniamo che la crisi debba essere affrontata in modo organico e con prospettive serie di sviluppo soprattutto dando nuovo impulso alla informazione e alla formazione di giovani da indirizzare alla professione di conducenti di veicoli pesanti per il **trasporto di merci**.

E' innanzitutto indispensabile affrancare la professione dallo **stereotipo del "camionista"** così come inteso e rappresentato nei decenni passati, rendendola più... sexy. Dobbiamo riaffermare che – complice uno sviluppo tecnologico senza pari – i veicoli industriali moderni sono, oggi e in prospettiva, i più ricchi di innovazione tra quanti percorrono le strade, sia per quanto riguarda la sostenibilità, non solo ambientale, che per quanto riguarda la sicurezza.

## Come si può intervenire per ovviare alla carenza di formazione dei giovani da avviare alla professione di conducente di veicoli pesanti?

Nell'ambito della formazione scolastica, alcune iniziative sono già state avviate in vari Paesi e a diversi gradi di istruzione per quanto attiene alla **logistica**, ma poco o nulla si è organizzato nel

comparto specifico della guida dei mezzi.

Resta la **formazione** come aggiornamento degli addetti già impiegati, che comunque le imprese di trasporto o i costruttori offrono ai loro conducenti. Ma il problema vero consiste, soprattutto in Italia, nel portare a livello scolastico la formazione dei giovani, facendo loro conoscere realtà e potenzialità del “mestiere” e dotandoli degli strumenti necessari a presentarsi sul mercato del lavoro con le carte in regola.

L'autotrasporto è uno dei settori oggi più dinamici in termini di occasioni lavorative e si presenta come un grande serbatoio di **occupazione per giovani**, che devono però avere conoscenze adeguate e profili nuovi.

Occorre quindi affrontare l'argomento anche con le istituzioni, a cominciare dai competenti dicasteri del Governo (Pubblica Istruzione, Lavoro, Trasporti) per creare **percorsi formativi** ad hoc, al termine dei quali sia previsto anche l'ottenimento dei titoli necessari alla guida.

Al momento in Italia la scuola mantiene in genere una scarsa capacità di offrire **buona preparazione tecnica**

, perciò il problema di una formazione specifica successiva al ciclo normale di studi si pone in termini di incontro tra domanda e offerta.

Di fronte alla disoccupazione che insiste pesantemente proprio sui giovani, è preciso dovere di tutti gli operatori del mondo dell'autotrasporto promuovere la conoscenza delle **opportunità di lavoro** e concorrere alla formazione di coloro che vogliano sfruttare quelle opportunità.

In questo senso, potrebbero essere le imprese stesse così come i costruttori a portare nelle scuole **contenuti formativi aggiornati** all'attuale realtà tecnologica dell'automotive, e il loro investimento formativo dovrebbe riguardare in misura prevalente proprio i giovani.

Ma il costo della formazione non può essere sostenuto dalla filiera. L'offerta formativa deve quindi partire dal basso ovvero dal sistema scolastico di base il quale, unitamente alle imprese interessate, crea le premesse per un sicuro sbocco professionale.

A questo proposito non possiamo non ricordare che oggi esiste anche una inaccettabile carenza di mezzi e di istruttori idonei a formare i giovani, che va colmata dotandoli delle conoscenze teoriche e pratiche per la guida di veicoli di ultima generazione. E' quindi indispensabile ormai "formare i formatori".

Dal canto suo UNRAE ha già promosso un'iniziativa per la **formazione dei giovani autisti** insieme all'Albo degli Autotrasportatori che intende riproporre per scongiurare quanto accaduto in Inghilterra, che non più tardi di qualche settimana fa ha coinvolto l'esercito al fine di garantire le forniture di prima necessità proprio a causa della mancanza di autisti stranieri costretti al confino causa Brexit.

Articolo di Paolo A. Starace tratto dal TN 5/2021 anno XXIII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata

