

andrea

Da: Salvato da Windows Internet Explorer 7

Inviato: giovedì 18 settembre 2008 13.56

Oggetto: La Stefani




lavoro

Là dove comincia il nero

Quello degli autotrasporti è un mondo particolarmente frammentato. Esistono pochi grandi proprietari e una miriade di piccoli "padroncini", proprietari del camion su cui lavorano ma che faticano a sopravvivere

di **Sabrina Pignedoli**

 Nascono velocemente e "muoiono" altrettanto presto: **il mercato è fortemente concorrenziale, le tariffe sono basse e spesso si fatica a coprire i costi.** Questo è il mondo dei padroncini e, come è facile immaginare, controllare una realtà così particolareggiata e in continuo movimento non è semplice. D'altra parte, eludere le norme che regolano l'autotrasporto è diventata spesso un'esigenza vitale.

Mentre un autotreno guadagna anche 300 euro lordi al giorno, un padroncino su un piccolo camion si ferma tra i 120 e i 140 euro. Da questa somma bisogna togliere le spese del camion (benzina, gomme, usura delle parti meccaniche), i costi per tenerlo in regola (assicurazione, bollo, revisione) e le tasse. **Lo stipendio giornaliero netto non supera i 50 euro.** Basta un incidente per prosciugare tutto il guadagno. I pagamenti da parte degli spedizionieri, poi, avvengono a distanza di 2/6 mesi, cosa che favorisce questi ultimi, rendendo il proprietario del camion fortemente ricattabile.

Per sopravvivere i padroncini spesso cercano di schivare le regole sviluppando una zona grigia, al limite o fuori della legalità.

Per sfuggire ai controlli fiscali **l'escamotage più diffuso è far passare un trasporto conto terzi per un trasporto conto proprio.** Il primo caso è quello che riguarda tutti gli autotrasportatori e prevede l'iscrizione all'albo, che comporta il pagamento delle tasse per l'attività di trasporto e controlli più rigidi sulla posizione fiscale.

Il conto proprio si ha quando si fa figurare di avere un'attività artigianale che necessita dell'uso di un camion: per esempio un idraulico che deve portare con sé l'attrezzatura. In questo caso il trasporto non viene tassato, è sufficiente una licenza ottenibile sul singolo automezzo, se è di grandi dimensioni, con la sola iscrizione alla Camera di commercio per l'attività artigianale.

La situazione è ideale per i padroncini: possiedono un solo camion e spesso di piccole dimensioni così che per il fisco non esistono.

La scelta del camion è importante. Per guidare mezzi inferiori o uguali ai 35 quintali, come i furgoni o i piccoli camion dei corrieri, è sufficiente avere la patente B, quella della macchina. Inoltre non è obbligatorio avere il cronotachigrafo, ovvero un disco di



cartoncino su cui vengono registrate la velocità durante il percorso e i periodi di sosta. **Un camionista, per legge, non può guidare più 9 ore al giorno**, norma che viene spesso elusa cambiando i dischi, che sono relativi al camion e non vincolano l'autista se cambia mezzo.

Questi vantaggi offerti dai mezzi piccoli hanno favorito la loro diffusione, tuttavia minore è la capacità di caricare merce, minori sono i guadagni. Così spesso ci sono furgoni caricati oltre la portata massima prevista e quindi pericolosi per quel che riguarda la tenuta delle gomme e l'impianto frenante.

Inoltre, **il bisogno di un guadagno maggiore spinge i padroncini a guidare sul camion anche per 12 ore**, fermandosi sole durante il carico e lo scarico delle merci. La grande concorrenza e il limitato potere contrattuale dei piccoli trasportatori rispetto ai grandi spedizionieri non possono che favorire lo sviluppo di queste zone grigie e al limite della legalità.

©copyright :: LA STEFANI - materiali distribuiti con licenza Creative Commons Attribuzione|Non commerciale|Condividi allo stesso modo 2.5
Progetto e realizzazione grafica: Fabio De Ponte