



Foto Ansa

Il blocco dei tir contro rincaro del carburante e liberalizzazioni. rimosso dalla polizia il presidio dei tir al casello di Caserta Sud/Napoli Nord

## Il reportage

MASSIMILIANO AMATO  
MERCATO SAN SEVERINO (SA)

**N**on molleranno, perché non puoi e non devi mollare, quando «sei costretto anche a pisciare quando non ne hai voglia, a mangiare quando non hai fame e a dormire quando non hai sonno». Non molleranno, stavolta, perché la loro è una vita, agra, di troppe rese senza condizioni, di notti insonni in cubicoli di due metri per uno, barbe lunghe, puzza di fumo, il baldacchino e il termos del caffè unici compagni di viaggio.

E sottosopra il Paese non ce l'hanno mandato loro, facendo mancare per qualche giorno la verdura nei mercati, il latte fresco nei banchi dei supermercati e la benzina nei distributori. No, sottosopra il Paese dove dopo il grande bacchanale berlusconiano non è più possibile stabilire con attendibile margine di certezza chi è vittima e chi aguzzino, ci è finito da solo. E loro, padroncini e autisti, si sono fermati per guardarla meglio in faccia, quest'Italia capovolta. Accorgendosi di colpo che, solo a volerlo, possono tenerla sotto scacco semplicemente mettendola di fronte alle proprie paure.

Nonostante il nutrito schieramen-

# «Non è colpa nostra se il Paese è sottosopra Licenze? Carta straccia»

Viaggio tra i camionisti fermi alle porte di Napoli. «Questo mestiere è diventato impossibile. Tra il gasolio, i pedaggi autostradali, le multe sempre più salate non si vive». «E poi la grande crisi finanziaria ci ha messo in ginocchio»

to di poliziotti e carabinieri in assetto antiguerriglia, non c'è tensione alla barriera autostradale di Mercato San Severino. Sì, in mattinata la polizia ha accennato ad una carica, liberando le carreggiate e ripristinando il traffico nord-sud. E una decina di «crumiri» ci hanno rimesso un treno di gomme, squarciate per bloccare la marcia. Ma a metà pomeriggio, quando arriva anche il camion con la porchetta e i panini con la salsiccia che fa subito affari d'oro, l'atmosfera è distesa. Perfino Maly, questo il nome che dichiara, autista ceko di una ditta austriaca, accosta il bestione senza protestare più di tanto. Autisti e padroncini si fanno sotto, gli dicono che la so-

sta sarà lunga, ma lui se ne resta tranquillo al posto di guida: arrotola una sigaretta e se la fuma beato. Gli altri, quelli che stanno giù, lo guardano storto.

**Quelli come l'autista ceko**, racconta Pasquale Orlando, 36 anni, padroncino di Angri, rappresentano la nuova frontiera della globalizzazione a due facce che sta spiazzando gli autisti italiani: «Mi ha detto che gli danno 1900 euro al mese, da cui deve far uscire anche le spese. E scommetto che quando è di sosta gli fanno pagare pure il fitto della cabina per poterci dormire». Dall'Europa dell'Est sono calate orde di autisti low cost: per più

del 60% chi guida un tir oggi sulle autostrade italiane, viene dalla Romania, o dall'Ucraina, o dalla Repubblica Ceca. Costano niente, in media 1300-1400 euro al mese, spese di vitto e alloggio incluse: un italiano costerebbe più del doppio. Rivedono la famiglia ogni due mesi, ma a loro sta bene così. Il meccanismo è così ben oliato da aver spinto una discreta percentuale di ditte di autotrasporti a spostare la sede legale nei paesi in cui viene reclutata la manodopera. «Bastano 200 euro per registrare la ditta», spiega Pasquale - i mezzi vengono immatricolati lì e messi su strada». Di questo passo, agli italiani resteranno le briciole.