


Basta guidare anche solo per poche miglia in una qualsiasi highway americana per capire l'entità del fenomeno. Se ne vedono a centinaia fra semiassi, cabina singola, doppio trasporto, Peterbilt, Freightweight, 18 wheelers. Camion, ovviamente. E con loro i truckers, i camionisti. Insieme al tacchino del ringraziamento e al baseball, il trucking, come viene chiamato qui, è uno degli assi portanti della tradizione yankee. Si dice che quello che "Psycho" ha fatto per le docce nei motel e "Jaws" per la popolarità degli squali, "Duel" lo abbia fatto per i truckers. Invero, quella del film di Spielberg (1972) non fu proprio una campagna pubblicitaria per i camionisti americani: loro preferiscono riconoscersi nella più realistica e classica figura del "on the road cowboy" - Burt Reynolds ne "Il bandito e la madama" di Hal Needham (1977), il prototipo del pony express per lunghe distanze, visto che può viaggiare anche attraverso una cinquantina di stati, dal Messico al Canada,




CAPITONNÉ ON THE ROAD

photos by
RALPH WENIG
text by
Roberto Croci

senza che pioggia o neve lo fermino. Non a caso il lavoro dei truckers copre il 70% del fabbisogno di merce dell'intero paese. Ma quanti sono in America i piloti di questi big rigs? «Pochi. Ce ne vorrebbero di più. Per il 2010 si prevede un fabbisogno di almeno diecimila nuovi camionisti, questo secondo le stime dell'Ata (American trucking association) e del sindacato (Teamster union of America). Siamo circa tre milioni e mezzo, metà dei quali operatori e proprietari dei camion che fanno coast-to-coast. Amiamo questa vita seminomade, e poi l'avventura, il piacere della guida e la libertà delle open roads che questo lavoro offre». Parla Berry di Bakersville, camionista dal 1972, quasi lo stereotipo del trucker made in Usa: pochi capelli, t-shirt ben ingrassata, andatura scomposta, la stessa di circa metà dei suoi colleghi, tutti afflitti da problemi alla colonna vertebrale



a causa delle vibrazioni. «Scelgo io la tabella di lavoro, quello che devo fare e quando. Sono libero. Anche di scegliere la strada che preferisco: devo solo rispettare la consegna». Chiaro, definitivo. «This is my house», continua, «viaggio anche otto mesi all'anno e nella cabina ho tutto ciò che mi serve». Fino agli anni Settanta erano solo delle scatole di latta fredde d'inverno e bollenti d'estate, adesso le cabine hanno tutti i comfort: armadio, uno o due letti, forno a microonde, lavabo, toilette chimica, tv, dvd, multi radio satellitari, laptop con sistema Gps vocale per la navigazione e display 3D per le cartine stradali. Le progetta un architetto specializzato in ergonomia degli interni con il supporto di medici ortopedici e ingegneri al fine di realizzare una cabina comoda e funzionale in cui diventano basilari l'insonorizzazione, l'aerazione, umidificazione e il passaggio della luce. Devono anche riflettere la personalità del truck driver, che in pochi metri deve esprimere il



proprio style. Quanto si guadagna? «Se siamo in due a guidare si possono superare i 100mila dollari all'anno. È nato così il fenomeno delle coppie marito & moglie camionisti». Sorride. «Per ora pagano 46 cents al km se si è solo autisti, mentre si passa a un dollaro e 25 per gli operatori proprietari: quindi si può arrivare a 60/85 mila dollari all'anno». Le storie del camionista solitario lontano da casa sono ormai archeologia: entrano in gioco Internet, le email per la famiglia - imatruckerswife@layover.com -, per i colleghi - www.dieselboss.com -, per il lavoro - www.infoporium.com - che hanno sostituito il mitico CB da 400 canali caro alla figura classica del camionista. Ora anche le soste si preparano in anticipo, organizzando veri e propri raduni (www.trucker-buddy.org). La cosa essenziale nella cabina di guida? «Ovvio, il cellulare, con il telefono sono a un dial da tutti».