

Trasporti, problema opposto

Stefano Storti (Storti Group): «Calo dell'occupazione? No, nel nostro comparto manca personale»

Trasportatori, spedizionieri e concessionari, dentro e fuori l'Italia. Quella del Gruppo Storti, nato nel 1945, con sede a Piadena Drizzona, è una realtà che si occupa di trasporti a 360 gradi.

Ne abbiamo parlato con Stefano Storti, direttore incaricato della supervisione e dello sviluppo delle attività del Gruppo, di cui anche Trasporti Pesanti è parte. Con lui abbiamo parlato dell'azienda e dello stato di salute del settore, con uno sguardo all'attuale mercato del lavoro in provincia di Cremona.

«La storia della nostra azienda parte nel secondo dopoguerra, grazie a mio nonno – racconta Storti –. Da lì, si è passati a una prima formula di intermodale, che ha permesso il trasporto, attraverso mezzi speciali, dei vagoni dalle stazioni ai clienti, quindi, in pratica, il trasporto ferroviario a chi non aveva i binari in casa».

Un sistema che è durato fino ai primi anni Duemila. «Le Ferrovie dello Stato hanno disinvestito sul trasporto merci e allora si sono sviluppati altri tipi di mezzi eccezionali – ha aggiunto –. Ma nella ferrovia si è sempre creduto: abbiamo infatti investito in un terminal a Piadena. Abbiamo inoltre diversificato il nostro ser-

vizio con trasporti convenzionali, con spedizioni a carico completo e a carico parziale, nazionale e internazionale. Queste esperienze ci hanno portato ad essere scelti da gruppi siderurgici per la gestione delle loro attività logistiche e si è così sviluppato il settore delle spedizioni. Poi, per essere efficienti nella gestione del parco veicolare, siamo diventati officine concessionarie, in modo da avere i mezzi sempre sicuri, efficienti e mantenuti».

Venendo all'attualità, è stato pubblicato il rapporto relativo al mercato del lavoro in provincia di Cremona nel 2025. Si registra un leggero calo nel tasso di occupazione. È così anche nel vostro comparto e, in particolare, nella vostra realtà?

«No, nel nostro comparto il lavoro non manca. Quello che manca è proprio il personale, a tutti i livelli: mancano autisti, mancano manager, mancano commerciali, mancano amministrativi, mancano informatici, mancano meccanici, manca veramente di tutto. Quindi il nostro problema è proprio l'opposto.

Per quanto riguarda gli autisti abbiamo aperto vari canali tali per cui stiamo riuscendo a fronteggiare questo problema. Ma riuscireci non vuol dire non avere

problemi».

E quanti sono i vostri dipendenti?

«A livello di gruppo siamo arrivati a circa 700 dipendenti».

In leggera flessione anche l'occupazione femminile. Com'è la situazione in azienda?

«Nei comparti operativi, ovvero autisti, meccanici e magazzinieri, la presenza femminile è bassa, pressoché nulla. Non per nostra volontà, anche perché qualche autista donna l'abbiamo e l'abbiamo avuta, ma perché sono settori ancora ad alta vocazione maschile. Discorso diverso, invece, per quanto riguarda il lato gestionale, dove, su circa 150 dipendenti, più della metà sono donne. Per noi è una grande soddisfazione, poiché ritengo che il personale femminile sia spesso più equilibrato, più analitico e più fine nei ragionamenti rispetto al personale maschile».

In generale, che momento sta vivendo questo comparto? Quali sono i principali punti di forza e le principali criticità in questo periodo storico?

«Parliamo di un settore, quello dei trasporti, che, finché non inventeranno il teletrasporto, sarà sempre necessario. Per cui è un settore dove la domanda di

mercato, quindi l'esigenza, c'è. Se guardiamo, nello specifico, al trasporto terrestre, stradale o anche ferroviario intermodale, parliamo di un settore che sta uscendo da un periodo lunghissimo veramente nero, caratterizzato da un eccesso di burocratizzazione delle normative di sicurezza e da una polverizzazione di operatori: tante piccole realtà concorrenti, poco professionali, senza capacità di farsi remunerare correttamente e senza possibilità di cambiare il parco circolante dei mezzi, a discapito della sicurezza e della sostenibilità.

Questa cosa sta però cominciando a finire: la committenza inizia a volere puntualità, prenotazioni, garanzie di approvvigionamento e spedizione; quindi, inizia a rivolgersi a operatori più professionali».

Quindi come vede il futuro del settore?

«Vedo un futuro positivo, ma siamo afflitti da una quantità di problemi veramente impressionante, come quelli citati, che dobbiamo risolvere tutti i giorni: carenza di autisti, eccesso di burocratizzazione, battaglia con concorrenze non professionali, quindi sleali, senza dimenticare lo scenario geopolitico, con il rincaro energetico che è di forte attualità».

Matteo Cattaneo

A destra, Stefano Storti, direttore incaricato della supervisione e dello sviluppo delle attività del Gruppo Storti. Di fianco, alcuni mezzi di "Trasporti Pesanti", nel piazzale dell'azienda

