



Blood, Sweat & TIR

I camion hanno un loro fascino, i camionisti anche, come tutte le persone che fanno lavori impegnativi e faticosi. Perché il loro è un contributo importante nell'organizzazione degli eventi: gestione degli spostamenti, spazi, tempi, tutte cose che dipendono anche da loro. Il backstage visto da questa angolazione riserva non poche sorprese e spunti di grande interesse. Da quando ho cominciato a lavorare nelle produzioni live, grazie ai *dictat* di colui che con pazienza e dedizione mi ha insegnato gran parte delle cose che mi permettono di orientarmi in questo mondo, ho imparato ad apprezzare il loro apporto strategico, ad avere cura e attenzione alle loro necessità e credo, spero, di aver fatto breccia nello spirito dei più (e di aver capito bene il concetto) ma, soprattutto, con una certa presunzione mi sono auto assegnata questo articolo chiedendo a Sound&Lite di poterli rappresentare.

Gianni Barboni

Parto dalla Comandancia, (l'ufficio del comandante, come l'avrebbe chiamato Che Guevara) ossia "il Piazzale", mitico quartier generale di

Gianni Barboni, musicista in attività, colore preferito violetto. Da qui Gianni Barboni smista e gestisce la movimentazione di migliaia di metri cubi di materiale, a pochi passi non da Santa Clara (Cuba) ma da Verona.

Dall'inizio. "Negli anni '70 suonavo nei Caravan, oggi la potremmo definire una cover band, facevamo molte serate e si girava con impianto audio, luci e backline... all-inclusive". E così "ho preso la prima patente del camion e del pullman. L'attività di trasporto vera e propria comincia più tardi, in società, con una prima tournée organizzata e gestita da Musical Box: io compri un trattore, loro il rimorchio. Un camion in due! Il lavoro vero è poi cominciato nell'89, con i primi tour e il primo europeo con Dalla-Morandi".

E qui si entra definitivamente in Serie A. "Prima Transervice - prosegue Barboni - oggi GM Gamound: 30 semirimorchi, 15 trattori, cinque motrici da 75 a 180 quintali, 13/14 autisti più due per i quattro sleeper bus". Una cosa importante: "Lavoro solo in campo musicale, per passione (tanta) e per scelta, non mi interessano altri settori, se gli artisti italiani doves-

sero improvvisamente smettere di fare tournée io smetterei di fare questo lavoro; i miei autisti, come me, si sono specializzati in questo mondo: non si tratta solo di saper guidare bene un camion, ma soprattutto occorre essere in grado di organizzare un carico e gestire il personale". E non è cosa da poco. "In un tour teatrale si impiegano da uno a due camion, da cinque a sei nei tour nei palasport. Trasporto di tutto: strutture, audio, luci e scenografie, chiudo accordi direttamente con service e fornitori hardware... in tre ci spartiamo pacificamente il lavoro su tutto il territorio italiano". È un "tripolio", Cerbero vs Accisa.

Come in molti altri mestieri, la professionalità e il gioco di squadra sono fondamentali. Infaticabile squadrone di pionieri, protagonisti non solo dei salotti al catering ma sostanziali nel supporto logistico e organizzativo di ogni tour: sono gli autisti, tecnici molto più che specializzati, spesso invisibili nel dorato mondo dello show biz, sicuramente trascurati da quelli che fanno la fila davanti ai camerini.

Gianni è molto fiero dei "suoi": "Sono loro che fanno l'azienda, quando sono in tour spesso non li sento per mesi, in piazzale ogni giorno c'è la fila di persone che mi chiedono un lavoro, ma non basta saper guidare bene il camion; i miei clienti affidano a me e ai miei autisti la custodia del loro materiale, sono gli uomini che contano, non certo i mezzi. I problemi cominciano d'estate quando mi chiedono 15 autisti per un solo tour e quindi per accontentare tutti devo ricorrere ai padroncini, bravi professionisti ma poco specializzati".

Com'è cambiato il lavoro nel corso degli anni? "Dall'89 ad oggi - spiega - non è migliorato: una volta si guadagnava di più, ma negli anni ho consolidato rapporti e relazioni che mi danno le garanzie per continuare e lavorare serenamente. Io la patente la rinnovo ogni anno e intervengo solo in caso di emergenze". Gianni non va in ferie da 25 anni: "Telefono h.24 e ombrellone sotto il sol leone di Lugagnano aspettando rogne da risolvere, e gli aneddoti sono centinaia" ma, precisa compiaciuto "non è mai saltata una data a causa mia".

Infine, un orgoglio tutto italiano: "Non abbiamo nulla da imparare dalle produzioni straniere, che non sono certo in grado di fare il lavoro di stiva e gestione delle risorse che facciamo noi. Utilizzano il doppio dello spazio e chiedono il triplo del personale" ma "i tempi di montaggio,

smontaggio e spostamento in Italia diventano sempre più contratti, così come i tempi di carico e scarico devono essere sempre più fluidi ed efficaci". E alla fine "tutto scorre, tutto fugge e nulla permane".

Antonio Celli

Eccentrico, elegantissimo, cromaticamente impeccabile, muove la cabeza e danza Kuduro. Antonio Celli, Transshowlive di Roma, non passa di certo inosservato in infradito nel backstage. Anche lui è uno dei signori del camion, protagonisti dietro le quinte delle tournée dei grandi artisti. 30 anni di carriera, iniziata nel 1981 quando "la motrice con la scenografia del tour di Riccardo Cocciante non entrava nella location, così mi hanno chiamato per fare un trasbordo con il mio daily". Il suo mentore, Fausto Paddeu, gli propose in seguito 20 date di Cocciante nei teatri, poi Morandi, Ruggeri, Renato Zero, Scialpi e tanti altri tour. Oggi la flotta conta 20 bilici, 18 autisti ed un efficiente ufficio.

Lo provoco: - Sei mai stato abbonato alla rivista "Noi Camionisti", hai dato il tuo contributo alla Campagna per la sicurezza stradale?

Mai, non mi sento un camionista, ma un artista.

Come mai non ti sei ancora stufato di questo mestiere? Si mangia male e non sempre, si fatica, ci si arrabbia, si dorme poco...

Perché è una passione, ti prende e difficilmente ne esci.

Il camion e la strada sono delle droghe: ti senti mai in astinenza?

L'astinenza l'ho superata, sono stato assuefatto per tanti anni, ma ho dovuto disintossicarmi non tanto per il lavoro, che amo e ho amato molto, ma per le difficoltà fisiche, burocratiche di gestione generale che vanno affrontate ogni giorno.

Ma il camion è sempre nel cuore?

Una volta. Adesso molta nostalgia e rabbia di dover investire tutte le energie rimaste nella gestione delle economie. Sono quasi spompato.

Contrasporto registra negli ultimi tre anni una riduzione delle percorrenze chilometriche e una considerevole riduzione dei vettori italiani: la crisi ha avuto effetti anche sul tuo lavoro?

L'argomento merita un approfondimento serio e mi interessa. Prima di tutto bisogna premettere che nell'ambito delle produzioni musicali il lavoro non manca e negli ultimi anni non è mai mancato; purtroppo sono le economie a non essere state adeguate all'incremento dei



1_ Gianni Barboni.

2_ Antonio Celli.



3_ Gianni Visconti.

4_ Il piano di carico light e rigging nei truck 1,2,3 del Tour Stadi 2011 di Luciano Ligabue. Elaborato di Daniele Francescone.

costi. Faccio un esempio: un serbatoio di un bilico ha una capacità di 600 litri, nove anni fa per riempirlo ci volevano 600 euro, oggi per lo stesso pieno ci vogliono 900 euro, ma io questi 300 euro non li ho visti... Potrei parlare anche di pedaggi, assicurazioni, paghe autisti, officine a 70 euro l'ora contro i 35,00 euro di nove anni fa. Incrementi che stanno fortemente condizionando le architetture di questo lavoro in uscita. Le conseguenze di un'economia non adeguata in questo settore sono evidenti a tutti ma non tutti valutano prioritario dotarsi di una compagnia di trasporti efficace, moderna, all'altezza. Questo non rappresenta per nessuno o quasi un valore aggiunto. Non siamo nelle condizioni, per esempio, di poterci permettere il ricambio necessario di mezzi sempre più vecchi e obsoleti: lo sai che se un bilico non appartiene alla categoria Euro 5 non può viaggiare in Austria e in Svizzera? ci sono limitazioni. Ogni cinque anni i mezzi dovrebbero essere cambiati. Il mio rammarico è quello di aver tentato di costruire una company italiana con l'ambizione di diventare un vessillo di eleganza, investendo in mezzi nuovi per trasportare l'arte italiana in Europa e non nei soliti camion della frutta: ma in questo paese i più non considerano la qualità del lavoro e i miei sforzi non sono stati ripagati. In questo ambiente in pochi apprezzano i mezzi belli, nuovi, brandizzati, in pochi con-

siderano che un bilico rappresenta l'immagine dell'artista fuori dal palasport, con una platea vastissima, sulle strade, nelle città, che vede passare una carovana di mezzi. È insomma anche un ottimo investimento pubblicitario, oltre che un segnale di cura dell'immagine. Io penso che i mezzi che trasportano i materiali destinati a comporre uno spettacolo siano parte di esso, i biglietti da visita, determinano la qualità e lo spessore dei tour. La mia è diventata una crociata, questo aspetto mi sta molto a cuore. In Italia la cultura dell'immagine in questo settore è molto attesa dal trasportatore e da pochi, pochi altri.

Gianni Visconti

In questi anni tutte le volte che ho incrociato Gianni Visconti, Redtyre snc di Roma, mi sono chiesta: "Ma la moto dov'è?" L'occasione ha confermato le mie aspettative: la moto era l'elemento mancante alla folta e lunga chioma e ai baffi bush, nascosta in un camion, sempre in tour, into the wild.

Gianni Visconti, autista ancora in attività, lavora prevalentemente con produzioni musicali.

Come hai cominciato?

Quasi trent'anni fa, un amico lavorava con un service molto piccolo per Iva Zanicchi. Abbiamo fatto tutto il tour in tre, io facevo anche l'elettricista, avevamo in mano l'intera produzione. Ora

il lavoro sta cambiando, si lavora meglio nelle grosse strutture e nelle piazze durante l'estate, c'è più organizzazione, le produzioni sono più complesse e necessitano inevitabilmente di una gestione maggiormente pianificata. Una volta, invece, era tutto lasciato molto al caso, le date saltavano molto spesso. Economicamente però si stava meglio prima. C'è sempre meno pubblico, meno soldi per tutti. Guidare il camion per me è un piacere, anche quando sono a casa ogni tanto faccio un giro in camion solo per il gusto di guidarlo. Rifarei questo lavoro, mi appassiona e mi ha dato molta soddisfazione.

Come collaborano oggi gli staff di produzioni e le aziende di trasporti? È un rapporto virtuoso?

Oggi è importante l'ottimizzazione. Quando nasce un tour in fase di preproduzione, si valuta insieme il materiale e dove necessario si producono elementi ad hoc per il trasporto del materiale stesso. Questo consente un risparmio di tempo e risorse, salvaguardando materiali ed economie generali. I tempi in questo lavoro sono fondamentali, un camion pieno a tappo ha tempi di scarico e carico lunghi e contestualmente si allungano i turni di facchinaggio. Gli stranieri hanno iniziato questo lavoro prima e un motivo c'è se non riempiono i camion come facciamo noi. Ridurre tempi e costi del personale può comportare un risparmio economico che vale ben più dei costi di un mezzo in aggiunta. Un rapporto molto importante è quello che durante un tour stabiliscono gli autisti con i tecnici responsabili del materiale caricato, la loro sinergia è fondamentale per garantire la fluidità del lavoro. La cura del materiale è anche di pertinenza dell'autista, ormai un tecnico aggiunto, e sono le stesse produzioni a fare richieste nominali specifiche anche in base alle caratteristiche del tour e delle conoscenze logistiche degli autisti. I direttori di produzione devono imparare a confrontarsi con gli autisti, e molti lo fanno già, devo dire. Io preferisco confrontarmi direttamente con la produzione piuttosto che con il cliente, magari un service audio o luci.

Gli autisti inoltre sono anche abili mulettisti: è una mansione che potrebbero svolgere tranquillamente.

Quest'estate ho conosciuto Valerio Visconti, 23 anni, uno dei più giovani autisti in attività, tuo figlio. Cosa hai pensato quando ti ha detto che voleva guidare un camion?

È cresciuto in casa cioè in mezzo ai camion,

sono io che gli ho chiesto di provare a fare questo lavoro, ho pensato possa diventare anche la sua passione. Vedremo cosa vorrà fare da grande.

Cosa ti toglie e cosa ti dà questo tipo di lavoro?

Ti toglie moltissimo: la famiglia e gli affetti prima di tutto, perché non avendo mai certezze tendi a prendere molto lavoro e stare lontano da casa, spesso mancando in momenti importanti, uno dei lati peggiori. Il lato positivo è che è bello girare: io continuo a divertirmi e, come ti ho detto, lontano dalla strada riesco a stare per poco tempo.

Mi sono fatta contagiare dal suono della strada, dal fascino di tutti i protagonisti innominati per ragioni di spazio e per il timore di dimenticare qualcuno.

Non sarei credibile se per augurare a tutti il meglio invocassi la protezione di San Cristoforo, quindi... spalancate le finestre del vento e... BUONA STRADA. ■

