

L'Italia con le gomme a terra

Senza benzina molte grandi città e autostrade
Difficoltà per i mercati
Ora si teme per le aziende

E al terzo giorno si ferma anche la Fiat

Il mostro è impazzito, si rivolta contro se stesso. L'Italia che aveva affidato le sue sorti al trasporto su gomma è in tilt. Il blocco degli autotrasportatori infuria e la Fiat decide di chiudere i battenti di molte sue fabbriche: 56-58.000 operai messi in libertà. Trentin: azione intimidatoria. Intanto, l'Italia è senza benzina. Feriti anche ieri. Vertice fino a notte sindacati-governo.

PAOLA SACCHI

ROMA. Va in tilt l'Italia delle autostrade, del trionfante trasporto su gomma. Esplose l'antico e distorto sistema (unico in Europa) che affida quasi tutto il traffico delle merci a camion e Tir. E colpisce a raffica l'intera vita economica e civile della nazione. Il governo, rappresentato in tv, da un testo ed incerto Cristofori, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, non fa altro che ricordare le sue ultime, tardive misure e annunciare che forse in nottata qualcosa succederà. Ma, intanto, mentre Cristofori parla a Tg1 e Tg2, qualcosa di gravissimo è già accaduto. La notizia è arrivata a prima sera ed è stata una frustata, un'autentica doccia fredda. Si è mossa la Fiat: da ieri sera alle

magari fargliela recuperare con qualche sabato lavorativo. Una scelta che in serata ha fatto scendere in campo il segretario generale della Cgil, Bruno Trentin. Poche, stringate, durissime parole per dire che il comportamento della Fiat è «inaccettabile», che la sua è «un'azione intimidatoria». Di fronte a un caso di forza maggiore - osserva il leader della Cgil - si potrebbe semmai ricorrere alla cassa integrazione ordinaria, non ad un'azione intimidatoria con spirito di rivalsa nei confronti di lavoratori che non hanno nulla da spartire con lo sciopero degli autotrasportatori. Per quanto riguarda quest'ultimo, Trentin afferma che «occorre impedire che venga vietato in forme violente o, comunque, coercitive il transito di merci laddove associazioni o singoli intendono continuare a lavorare».

I sindacati (rappresentati da Pizzinato per la Cgil, Borgomeo per la Cisl e Bruni per la Uil), pur rappresentando una goccia nel mare dell'autotrasporto (circa 8000 iscritti su oltre 200.000 operatori), ieri sera, come già aveva annunciato in mattinata una nota delle tre

confederazioni la quale soprattutto insisteva sulla necessità di assicurare la sicurezza, si sono fatti promotori di una mediazione con il governo andata avanti fino a notte. Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della Fil, nel pomeriggio aveva invitato il governo ad abbandonare inutili puntigli dopo anni di indifferenza nei confronti dell'autotrasporto e riconvocare tutte le associazioni, comprese ovviamente quelle che non hanno aderito al blocco. Mentre a palazzo Chigi si attendeva con ansia una telefonata di Andreotti dal Brasile, è stato invocato da più parti un atto di saggezza. Intanto, le pompe di benzina continuavano a chiudersi i battenti lasciando ormai quasi tutta l'Italia a secco, mentre nei mercati i prezzi delle poche verdure rimaste incominciavano a salire alle stelle: raddoppi a Roma, rincarati fino al 50% a Milano, gravi problemi in Sicilia. E gravi problemi anche per il latte ed altri generi alimentari freschi. Ma, l'aspetto più preoccupante continua ad essere quello della benzina. La situazione è drammatica, nonostante gli annunci rassi-



Una colonna di Tir mentre esce, scortata dalla polizia, da un deposito di carburante

curanti dati dall'on. Cristofori: garantiremo l'autotrasporto di carburante in tutti gli impianti. Ieri sera il bilancio era desolante: le autobotti, che, scortate dalla polizia, sono uscite dalle raffinerie di Roma (tra una salva di ironici applausi da parte dei camionisti in sciopero), Napoli, Palermo e Genova hanno effettuato finora solo il 10% dei rifornimenti. A secco ormai anche gli impianti lungo le autostrade e per giunta pure i rivenditori petroliferi sono entrati in agitazione. La protesta di Assopetroli, Competroli e Fedepetroli potrebbe portare alla completa stasi nel ritiro e nella consegna dei prodotti. Anche questa categoria dice di avere grossi problemi fiscali. Pove sul bagnato, ieri resse, file e tafferugli a Roma di fronte alle pochissime pompe di benzina che sono riuscite a riaprire per tentare di accaparrarsi gli ultimi rifornimenti. Il 90% degli impianti di Roma ed il 60% di quelli di Milano ieri sera aveva già chiuso da ore e ore. E a Napoli è già sotto il mercata nero della benzina. Ai margini delle strade stazionano venditori non autorizzati che riforniscono gli automobilisti

di carburante al prezzo di 4000 lire al litro. È uno scivolimento che sovrasta ancora di più le regole della vita civile e che ci riserva ulteriori episodi di violenza e tensione. Incolonnati lungo gli svincoli all'uscita delle autostrade i Tir formano blocchi lunghi e in molti casi minacciosi. Accade un po' ovunque: in Piemonte, nelle Marche, in Umbria, nelle Puglie, in Emilia Romagna, a Ventimiglia dove molti camionisti, pur non aderendo alla protesta, hanno deciso di fermarsi lo stesso ed ora bivaccano lungo i bordi delle strade leggendo i giornali. L'episodio più grave che ci ha riservato la giornata di ieri è accaduto a Torino dove un autista che non si era fermato ad un posto di blocco allestito dagli scioperanti è stato inseguito, raggiunto e accoltellato. Francesco Colleoni, 55 anni, è stato ferito alla gamba, ma le sue condizioni non sarebbero preoccupanti. Vicino ad Asti un altro autista è stato aggredito da sassi lanciati da un cavaliere contro il parabrezza del suo mezzo. Nel Veneto un bottiglietta molotov è stata scagliata su un camion che trasportava

dei polli. Due camionisti sono stati arrestati a Foggia per aver aggredito un loro collega che non si era fermato nel luogo dove era in corso una manifestazione degli autotrasportatori. Per il resto, secchi di vernice oltre ai sassi sono stati tirati da numerosi cavalcavia sui parabrezza degli autoarticolati. Intanto, dal fronte degli scioperanti (anche ieri, secondo la Fita Cna, la Fai e la Fiap il blocco sarebbe riuscito all'80-90%) giungono annunci tutt'altro che rassicuranti. Le obiezioni sono prevalentemente sugli sgravi fiscali: troppo pochi 600 miliardi in tre anni. E la lotta rischia di diventare ancora più dura, non è escluso che, una volta terminato questo blocco, altri ne possano scattare. Intanto, domani, in seguito ad un'iniziativa dei senatori comunisti, il ministro Bernini riferirà sulla situazione alle 16 in Senato. Il governo - si afferma in un'intervista di Lucio Libertini - deve riaprire subito il negoziato con le associazioni rappresentative degli autotrasportatori. Intanto, da qui a domenica sarà ancora più dura.

Il Pci: riaprire subito la trattativa



L'immediata riapertura delle trattative con gli autotrasportatori è stata chiesta da due ministri del governo ombra del Pci. Con una lettera inviata ad Andreotti, Carla Barbarella, responsabile dell'agricoltura, e Sergio Garavini, «ministro» per le infrastrutture, hanno chiesto a Bernini e al sottosegretario alla presidenza, Cristofori, un'iniziativa per sbloccare la difficile situazione. Dopo aver ricordato che il «governo ombra» - ancor prima del blocco dei Tir - aveva chiesto «misure fiscali e normative adeguate», Barbarella e Garavini rilevano come «la trattativa tra governo ed autotrasportatori non ha dato un esito positivo a giudizio delle aziende più piccole». Da qui, «la necessità di riaprire immediatamente le trattative». Tenendo conto - aggiungono i due ministri del governo ombra - che «già tutte le organizzazioni della categoria hanno rinunciato alla richiesta di ridurre il prezzo del gasolio, e quindi l'elemento più ostico per il governo è stato rimosso».

I consumatori denunciano i ritardi del governo

«I disagi che i cittadini e la collettività vivono a causa dello sciopero degli autotrasportatori sono il frutto abnorme della grande concentrazione del trasporto merci su gomma, dei colpevoli ritardi del governo per una politica di riequilibrio e ristrutturazione del settore e delle forme esasperate di lotta decise dalle associazioni degli autotrasportatori che hanno indetto il blocco delle attività». Questo è il giudizio di Anna Ciaperoni, segretaria nazionale della Federconsumatori. Secondo l'associazione queste parole «non mettono in discussione il diritto di sciopero; ma le forme esasperate e prolungate di agitazione in un settore così delicato».

Il Movimento federativo: «La gente è in ostaggio...»

«Il Movimento federativo democratico» nei confronti dei camionisti in sciopero. Spiega Giustino Trincia, della segreteria nazionale dell'associazione. «È un vero scandalo, del tutto intollerabile oltre che ingiustificabile, che si consenta ad alcune associazioni di autotrasportatori di tutelare gli interessi di una minoranza adottando una forma di sciopero che getta nelle condizioni di ostaggio milioni di italiani, che all'improvviso vengono privati di beni di prima necessità, come la benzina e alcuni generi alimentari. Al governo italiano, al di là di ogni giudizio sul suo operato, chiediamo l'adozione di misure immediate per tutelare i diritti costituzionali». Il Mfd arriva a prospettare, come misura estrema, la sospensione della licenza agli autotrasportatori in sciopero.

Tra tanti disagi ci sono anche quelli dei cavalli

«Volante selvaggio» tra i tanti problemi sembra stia rendendo difficile la vita agli animali. Lo denuncia una nota dell'associazione «Equus» che si occupa della difesa dei cavalli. Secondo l'associazione lo sciopero di questi giorni avrebbe conseguenze drammatiche per i cavalli, in genere trasportati sui Tir. L'«Equus» denuncia addirittura casi di cavalli abbandonati sui Tir, senza che nessuno intervenga per garantirne la loro sopravvivenza. L'organizzazione, perciò, rivolge un appello agli organi di Stato perché «vigilino e intervengano al fine di evitare una vera e propria ecatombe».

Preoccupatissimi gli agricoltori scrivono al ministro Gava

«Le più vive preoccupazioni per la situazione di diffusa tensione nei mercati agricoli» sono state sottolineate in una lettera inviata al ministro degli Interni Gava dal presidente della Confcoltivatori, Giuseppe Avolio. «Le difficoltà - prosegue la lettera - di approvvigionamento dei mercati procheranno disagi per gli utenti. Per l'agricoltura meridionale, già danneggiata dalla siccità, sarà un altro duro colpo con effetti negativi sui redditi...».

SANDRO CERVASI

Agnelli vittima del suo stesso credo Il «tutto su strada» lo lascia a piedi

Da stamane dieci grandi fabbriche Fiat sono chiuse perché lo sciopero dei Tir le ha lasciate senza rifornimenti. Domani diventeranno una quindicina, per un totale di 56-58 mila operai sospesi, che dovranno recuperare le ore perse lavorando il sabato. Da sempre la Fiat si serve di «padroncini», cui può imporre tariffe stracciate, per trasportare materiali e componenti da una fabbrica all'altra.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Dopo aver imposto a tutta l'Italia un antieconomico sistema di trasporto su gomma delle merci, la Fiat è tra i primi a subire le conseguenze. Quattro giorni di sciopero dei Tir sono bastati per mettere in ginocchio il suo apparato produttivo. Tra ieri sera e stamane si sono fermati, per mancanza di rifornimenti, dieci grandi stabilimenti del co-

lloso automobilistico. Domani diventeranno una quindicina. Purtroppo a pagare non saranno i responsabili di uno sviluppo basato sulle autostrade, anziché su un sistema di trasporti bene integrato tra asfalto e rotaia. Ci rimetteranno decine di migliaia di operai Fiat, che ora vengono lasciati a casa e poi dovranno rinunciare a sabali di riposo per recuperare

la produzione persa. La prima fabbrica a chiudere i battenti è stata ieri sera alle 22, ora di inizio dei turni di notte, la Fiat di Cassino, il più moderno e robotizzato stabilimento d'Europa, da cui escono le «T10» e le nuove «Tempra». Dalle 6 di stamane si sono fermate la Fiat di Termini Imerese (dove si fa la «Panda»), la Lancia di Chivasso («Delta» e «Dedra»), l'Autobianchi di Desio («Y10» e «Panda»), l'Veco di Brescia e Suzzara (autocarri leggeri), le fabbriche di trattori di Modena, Cento e Jesi.

A partire da domattina sarà la volta della Carrozzeria di Mirafiori («Uno», «Croma», «Thema», «Y10»), della Carrozzeria di Rivalta («Tipo» ed «Uno»), dell'Alfa di Arese («75» e «164»), della Sevel di Val di Sangro (furgone «Ducato»). Da lunedì potrebbero fermarsi gli stabilimenti di meccanica e di stampaggio delle lamiere. Con domani i lavoratori sospesi raggiungeranno il numero di 56-58 mila. Sono semplicemente «messi in libertà» e per loro non sarà chiesta cassa integrazione. La Fiat infatti vuole che tornino a recuperare le ore di lavoro perse il sabato. E poiché non ha ancora utilizzato completamente le 32 ore annue di straordinario «libero» previste dal contratto, le basterà comunicare ai sindacati le date dei recuperi, senza contrattarli. «Vogliamo abituarci a lavorare il sabato», protesta uno degli operai dopo la stavolta aziendale di fare lavoro libero in cambio della libera uscita per vedere le partite del Mundial di calcio. Ed ora la

Fiat ha trovato un altro modo per imporre questa «abitudine». «La vicenda rivela fragilità «moderne» ed «antiche» del sistema produttivo Fiat. Il 60% dei pezzi di un'auto Fiat sono prodotti in fabbriche esterne. Ed ora la Fiat paga la scelta di limitare il «just-in-time» giapponese: l'eliminazione di magazzini e scorte per far arrivare giorno per giorno i componenti direttamente sulle linee di montaggio. Ma paga anche «vecchie» speculazioni, come quella di affidare il trasporto dei componenti e materiali soprattutto ai «padroncini» che, costretti dalla necessità di onorare le cambiali per l'acquisto del camion, subivano i prezzi stracciati e le altre condizioni (come il pagamento a sei mesi) imposte da corso Marconi.



Un automobilista si rifornisce a una pompa di benzina che ancora dispone di carburante

«Poco più d'un milione al mese, vi sembra un buon reddito?»

Un autotrasportatore preso a caso? Eccolo qui: Sergio Belletti, bolognese, aderente alla Cooperativa comunale trasporti. È padrone di un camion di appena due anni, costato 130 milioni, e ha fatturato nell'88 poco oltre i 111 milioni di lire. «Perché sciopero? Perché non ce la faccio più; perché le proposte del governo, stringi stringi, non mi danno nulla; perché vivo condizioni di lavoro impossibili».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MAURO CURATI

BOLOGNA. «Ti dico subito - attacca - stamattina (ieri, ndr) all'unanimità ci siamo dissociati dalla posizione della Federazione lavoratori trasporto della Cgil e da quella della Lega delle cooperative. Ormai non ci rappresentano più, anche loro sono pieni di contraddizioni».

«Quali contraddizioni? Ci siamo accorti che la Fiat rappresenta solo i ferroviari e io e gli altri come me non abbiamo gli interessi dei ferroviari».

Sergio Belletti è un camionista scelto a caso nel comparto mucchio di scioperanti che sta mettendo in ginocchio l'Italia. Aderisce ad una cooperativa bolognese ma di fatto è un padroncino. Ha un camion di due anni costatogli 130 milioni da ammortizzare in cinque. Un Tir, il suo, che

di consegna tremendi con le industrie che da quando non tengono più il magazzino vogliono la merce un certo giorno ad una certa ora e via... fino alle questioni politiche. Di queste però me ne intendo poco; posso passare la mano all'amministratore della cooperativa che è più esperto.

Quanto guadagna al mese? Compreso tutto meno di due milioni. Non ci crede? Faccio centomila chilometri l'anno. Lavoro dalle otto alle dieci ore e sto in zona, cioè non sono un autista internazionale. Il mio camion ha due anni e mi è costato 130 milioni. L'ho preso con un mutuo Artigiancassa e con i miei risparmi. Seguo la contabilità ordinaria; l'anno scorso ho fatturato 111 milioni: detratti gli ammortamenti e gli interessi passivi (circa 20 milioni) i contributi Inps (sei milioni), tre milioni e mezzo di Ior, il mio reddito tassabile nell'88 è stato di 24 milioni e 579 mila lire. Su questi ho pagato tasse per 5 milioni e 486 mila lire. Le pare un buon reddito?

Ed è per questo che sciopero? Anche il 50% dei cosiddetti padroncini lavora solo: fa piacere sapere che allo sciopero aderisce il 90% degli autostra-

portatori. Vuol dire che siamo compatti, che il disagio non è solo mio ma di tutti.

Facciamo il caso della sua dichiarazione dei redditi. Quelli che hanno la contabilità semplificata sono nelle sue stesse condizioni? Sono più avvantaggiati?

Un po' più avvantaggiati ma non di molto. Chi ha fatto un fatturato di 100 milioni l'anno nell'87 aveva il diritto a un abbuono del 52%. Sul restante 48% detraeva gli ammortamenti, gli interessi passivi, l'Inps e via dicendo. Il risultato era un imponibile tassabile sul 35%. Ora l'abbuono del 52% è del 45%. Il che significa un aumento nei costi di 5/7 milioni.

Ma 24 milioni di imponibile su cui paga 5,5 milioni di tasse non è inverosimile? Voglio dire: ci sarà un margine non denunciabile, una piccola evasione fiscale?

No. Chiaro che tra tre anni il mio camion darà un reddito di trenta milioni. Ma fino ad allora dovrò arrangiarmi giocando sugli ammortamenti e sui cavilli finanziari. Per questo sciopero. Perché sono stanco, perché se continua così tra un paio d'anni la mia attività è morta e sepolta.

Irrazionale, sbagliato, un trasporto da buttare

A dieci anni dal Duemila l'Italia si affida quasi esclusivamente alle ruote dei Tir per il trasporto merci. È infatti superiore al 75% la quota riservata all'autotrasporto. In queste condizioni l'intermodalità - il sistema integrato di trasporto via mare, strada e rotaia - rimane ancora un sogno. Tutti concordano nel dire che bisogna cambiare rotta, ma le misure previste dal governo sono davvero adeguate?

RICCARDO LIQUORI

ROMA. Un sistema di trasporto irrazionale, confuso, sbagliato. Anche questo è un pezzo dell'Italia che nel 1993 farà il suo ingresso nel grande mercato europeo. Un sistema di trasporto che vede protagonisti assoluti i «bisogni della strada», i Tir, ma anche una miriade di camion e camioncini che trasportano di tutto sui sedicimila chilometri e passa della nostra lunghissima - e in molti casi obsoleta - rete autostradale. Qualche esempio: per ogni tonnellata che viaggia in ferrovia ce ne sono sei che vengono trasportate, come si dice, su gomma. Più in generale le cifre ci dicono che più del settantacinque per cento delle merci vengono affidate alla strada. Le Ferrovie dello Stato ne trasportano appena il 12%. La restante quota viene affidata al cabotaggio, cioè al trasporto marittimo, mentre per il momento quello delle idrovie

rimane un tema buono più per i convegni che per i piani operativi. Una crescita costante dunque, quella dell'autotrasporto, a scapito degli altri mezzi, e soprattutto di quella famosa «intermodalità» (un sistema integrato di gomma, più rotaia, più acqua) che a parere degli esperti dovrebbe costituire la carta vincente per il trasporto merci del 2000. Vediamo per un momento cosa ci riserva proprio il secondo millennio: secondo le stime del Piano generale dei trasporti, nel Duemila avremo ben 1.690 milioni di tonnellate di merci da far viaggiare per l'Italia: nei 2015 i milioni di tonnellate saranno 2.380. Come le trasporteremo? Innanzitutto è difficile pensare che possa sopravvivere un sistema di autotrasporto che vede, fra le altre cose, oltre duecentomila «padroncini» - proprietari di uno o due camion

che oggi rappresentano l'80% delle imprese presenti sul mercato - contendersi il trenta per cento complessivo delle merci. La stessa quota trasportata dai grandi gruppi, che però costituiscono appena il due per cento delle imprese. Senza contare che l'apertura delle frontiere vedrà l'irruzione delle aziende comunitarie, sicuramente più attrezzate e competitive. D'altro canto la ristrutturazione messa in cantiere dal governo appare se non altro tardiva. Una riduzione delle imprese operanti nel settore è necessaria, anzi indispensabile; ma come evitare di penalizzare i più piccoli, quelli che in questi giorni protestano? A meno che non si voglia seguire la strada più «cinica» - e cioè dire «aspettiamo il '93 e ci penserà il mercato a metterli fuori gioco» - qualcosa che consenta di superare l'attuale polverizzazione delle imprese e permettere la loro riqualificazione dovrà pur essere fatto. Ad esempio diminuendo il numero di quei duecentomila «padroncini», e riducendo quindi l'offerta, attraverso misure che favoriscano l'associazionismo. E poi incentivare l'esodo, cioè guidare l'uscita dal settore di parte dei camionisti. Le risorse messe a disposizione dal governo vengono considerate insufficienti, almeno a parere dei



Una coda di Tir sull'autostrada

comunisti, che propongono di portare a 1000 i settecencentocinquanta miliardi stanziati in tre anni da Bernini per l'autotrasporto.

Ma il problema di fondo resta in ogni caso quello di un sistema di trasporti integrato. La liberazione dalla «monomodalità» - dal dominio dei Tir cioè - era già prevista da tempo dal Piano generale dei trasporti. Un riequilibrio in tempi brevi sembra impensabile, visto lo stato attuale del nostro sistema, eppure è urgente. Anche perché la situazione si fa sempre più difficile, sia in termini economici (il consumo energetico dell'autotrasporto è pari ad un terzo dell'intero consumo nazionale) che in termini di impatto ambientale. Anche dal ministero dei Trasporti giungono segnali non proprio ottimistici: «L'obiettivo è quello di un riequilibrio, che consiste nel trasferimento di una quota

delle merci attualmente viaggianti su gomma verso altri sistemi di trasporto». Chi parla è l'ingegner Ettore Incalza, direttore del Piano generale dei trasporti. Se non proprio scettico, Incalza si dimostra perlopiù preoccupato: «Entro il Duemila le merci trasportate via treno dovranno raggiungere almeno il 20-25% del totale, allo stesso tempo dovrà crescere anche il trasporto marittimo. Sono obiettivi difficili da raggiungere, ma non vedo altra strada: tra l'altro questi sono risultati che metterebbero il nostro paese al passo con l'Europa». «L'Europa. Per ora i «padroncini» che protestano ne temono soprattutto gli effetti negativi. E dal loro punto di vista non hanno tutti i torti, visto che il 1993 rischia di metterli definitivamente in ginocchio. Ma il tutto su gomma» incentivato in questi anni quanto potrà reggere ancora?