

L'Italia con le gomme a terra

Caccia alla benzina, mercati semivuoti

Il blocco prosegue
Ma Cristofori
rassicura Cossiga

PAOLA SACCHI

ROMA. Con fare elegante e compassato l'on. Cristofori, sottosegretario alla presidenza del Consiglio (gran patron a palazzo Chigi in questi giorni di assenza di Andreotti), non si sottrae alla raffica di domande dei cronisti. Il vertice tra il governo e le associazioni degli autotrasportatori (scioperanti e no) è terminato in un battibaleno rispetto ai tempi classici delle trattative. E l'on. Cristofori parla praticamente di un nulla di fatto: la Fita (Cna) e con essa la Fai e la Fiap chiedono un tavolo separato di trattativa. Ma questo - dice Cristofori - non è possibile. Il governo - sostiene - ha fatto tutto quello che poteva fare. Si, onorevole, ma l'Italia è paralizzata? - insiste un giornalista. E Cristofori, ma oggettivamente, la situazione del paese non è drammatica. Questione di punti di vista. Assai più teso e preoccupato appare, invece, il diretto interessato alla materia, il ministro dei Trasporti Benini che alle 16, su richiesta dei senatori comunisti, si presenta a palazzo Madama per riferire sulla grave situazione creata dal blocco degli autotrasportatori. E mentre da tutt'Italia giunge il quotidiano bollettino di guerra di questi giorni di «sciopero» di camion e Tir, il ministro annuncia che mercoledì o giovedì convocherà tutte le associazioni «per perfezionare, approfondire, accelerare, migliorare, integrare» l'accordo che Fita, Fai e Fiap (50.000 iscritti che hanno però provocato un blocco quasi totale) hanno bocciato. Il ministro tiene a precisare che non si tratta di una rinegoziazione. E i sindacati (non altamente rappresentativi della categoria ma particolarmente attivi nella mediazione con il governo) e le associazioni che non hanno proclamato il blocco (10 su 13) fanno sapere che occorrerà trovare dei miglioramenti nella fase applicativa dei provvedimenti del governo sulla ristrutturazione del settore (agevolazioni per accoppiare un gran numero di imprese frammentate e polverizzate) e sugli sgravi fiscali (600 miliardi in tre anni). Questi ultimi magari verranno conferiti in due anni e attraverso un decreto legge? Benini non si sbilancia.

Ma dice che è da incoscienti essere ottimisti. Il comunicato di Fita, Fai e Fiap è arrivato da poco e suona minaccioso: domani (oggi) riuniremo gli iscritti per proclamare nuovi blocchi. E in serata si muove il capo dello Stato, Francesco Cossiga che convoca l'on. Cristofori. Quest'ultimo - dice una scarna agenzia - illustra ad un attento e preoccupato Cossiga le misure del governo. Misure che, a detta del sottosegretario alla presidenza del Consiglio, non escluderebbero neppure l'intervento dell'esercito. Ma non sembra che si ricorra a questo. Sono state attivate finora le prefetture per garantire i rifornimenti dei beni di prima necessità e la guardia di Finanza per battere sul nascere manovre speculative sui prezzi. Intanto, la paralisi continua. Una paralisi alla quale il governo è giunto impreparato - come denuncia in una nota il governo ombra che chiede la riapertura immediata della trattativa. E il vicepresidente dei senatori comunisti, Lucio Libertini, ricorda lo sviluppo distorto dei trasporti nel nostro paese: il 90% del traffico affidato alla gomma, le ferrovie sempre più emarginate. Lo ricordano anche tutte le associazioni ambientaliste. Ma, intanto, con le conseguenze di questo sistema «monomodale» (come dicono i tecnici) i conti occorre farli. E fino in fondo. Secondo i sindacati come la Filt Cgil, equilibrando agevolazioni con ristrutturazioni. Senza penalizzare i piccoli trasportatori, ai quali, secondo la Filt, i provvedimenti del governo una risposta comunque la danno. Il Pri, invece, ne fa solo una questione di diritto di sciopero e lamenta, di fatto, che nella legge in discussione un settore come l'autotrasporto non è regolamentato. Ma l'on. Cristofori già ieri ha escluso qualsiasi forma di precettazione. Taglia corto anche Altissimo, segretario del Pli, che ipotizza anche di togliere qua e là qualche licenza come gesto punitivo. E il Psi cosa dice? Per questo partito, parla il responsabile dei trasporti Sanguineti che in un articolo che comparirà oggi sull'«Avanti» denuncia i gravi ritardi nel settore dei trasporti del governo. Un governo di cui la parte anche il suo partito.

Riformimenti sempre più a singhiozzo, pompe ancora quasi a secco, crollo delle forniture alimentari. In crisi il sistema produttivo della Fiat. Segnalati ancora sporadici ma gravi atti di teppismo



E a Perugia assalto a un'autocisterna

Nonostante le istruzioni impartite ai prefetti dal governo per assicurare l'afflusso alle città dei prodotti di prima necessità e del carburante, le conseguenze dello sciopero degli autotrasportatori si fanno sempre più pesanti. Benzina introvabile in molti centri, mentre calano le scorte dei generi alimentari. Fabbriche in crisi. Tensione in alcuni centri e gravi atti di teppismo a Milano.

RICCARDO LIGUORI

ROMA. Automobilisti e taxisti che invertono il senso di marcia e partono all'inseguimento dell'autocisterna per guadagnare la spole position al distributore. È successo ieri a Perugia, ma avrebbe potuto accadere in molte altre città. È la sintesi di un'Italia rimasta a secco di benzina, o che vive nel terrore di rimanerci nel giro di poche ore. Stazioni di servizio chiuse o in pericolo di farlo per mancanza di rifornimento, soprattutto nelle grandi città, dove nei pressi delle poche pompe di benzina rimaste aperte anche ieri si sono ripetute le code dei giorni scorsi. Nei centri urbani l'unico elemento positivo deriva dalla diminuzione dei prezzi. Migliore la situazione lungo le autostrade. Le autobotti delle grandi compagnie petrolifere, in molti casi sotto la scorta della polizia, sono riuscite a rifornire il quaranta per cento dei distributori. Per l'Unione petrolifera le consegne di benzina alle pompe raggiungono appena il venti per cento. Ancora più allarmanti i dati diffusi dalla federazione dei benzinai, secondo la quale lo sciopero degli autotrasportatori avrebbe causato la chiusura di oltre il novanta per cento dei distributori di carburante, con punte del cento per cento in alcuni grandi centri come Torino, Roma, Napoli, Milano e Bologna. Tra l'altro, dicono alla Faib, molti punti di rifornimento saranno costretti a chiudere entro domenica (giorno in cui - a meno di altre sorprese - lo sciopero dovrebbe cessare) con una perdita economica di 15-20 miliardi per i gestori. Il panorama comunque non è uniforme dappertutto. Se è vero che intere zone del paese sono rimaste a secco, in altre è ancora possibile approvvigionarsi di carburante, soprattutto al sud e in Sardegna. Tuttavia anche in questi casi le scorte

minacciano di esaurirsi rapidamente, così come presto o tardi anche i serbatoi degli automobilisti che in questi giorni si sono ammassati di fronte ai distributori cominceranno a segnalare «rosso fisso». Per cercare di fronteggiare l'emergenza in Trentino si ricorre ai razionamenti, non più di 20 mila lire per auto. Altre si preferiscono ricorrere ad altri mezzi: dal mercato nero (a Napoli e sembra anche a Roma) al furto (Torino). Ai valichi di frontiera con la Svizzera si sono intanto allungate le code di quanti, in difficoltà in Italia, cercano riparo nella Confederazione, dove ovviamente non esistono problemi di rifornimento. Allo stesso tempo però si segnalano casi di vero e proprio contrabbando: molti automobilisti fanno la spola rivendendo il carburante (acquistato a 900 lire) a prezzi oscillanti tra le 1100 e le 1300 lire al litro. Ma non è solo la benzina che scarseggia. In difficoltà anche i mercati alimentari, che in alcuni casi hanno visto letteralmente crollare le forniture delle derrate, con un conseguente vertiginoso rialzo dei prezzi.

Grazie alle scorte la situazione non ha ancora assunto toni drammatici, ma gli arrivi stanno rapidamente rallentando in molte città. A Roma e Bologna il rifornimento di ortaggi e calato di circa il sessanta per cento, a Milano del cinquanta, anche se rispetto ai giorni scorsi si registra un qualche miglioramento, dovuto soprattutto ad un provvidenziale ricorso alla rotaia. Sono stati circa 60 i vagoni merci carichi di beni alimentari (soprattutto ortaggi e frutta) arrivati in stazione, contro i normali 5-6. Allarme anche a Torino, dove si riscontra una consistente diminuzione dell'approvvigionamento di prodotti ortofruttili: 690 tonnellate di verdura contro una media di 2500, e 900 tonnellate di frutta invece delle usuali 1700. Anche la Concommercio è ieri scesa in campo per denunciare le pesanti conseguenze sul settore distributivo causate dallo sciopero. Timori e polemiche anche per quanto riguarda le fabbriche. Giorni duri per la Fiat, con un numero di lavoratori messi «in libertà» che raggiunge le 253-300 mila unità, e per i quali l'azienda torinese si ostina a negare la cassa integrazione, leri si sono fermate le linee della «Delta» alla Lancia di Chivasso, l'Iveco di Suzzara e Brescia (dove gli operai hanno duramente respinto l'ipotesi dell'azienda di recuperare al sabato i giorni lavorativi perduti), le fabbriche di macchine agricole di Cento, Jesi e Modena. Sempre dall'Emilia giungono notizie preoccupanti che riguardano l'industria della ceramica - dove iniziano a scarseggiare le argille - e gli allevamenti zootecnici, per i quali sono in via di esaurimento le scorte di mangime. La Confindustria ha già lanciato l'allarme, parlando di gravi danni all'economia, per bocca del suo presidente Pini Marini, secondo il quale ormai l'agitazione degli autotrasportatori «è diventata una questione di ordine pubblico». Su questo fronte, dopo le violenze dei giorni scorsi, non si registrano per fortuna episodi eclatanti. Unica eccezione l'operato di alcuni irresponsabili che, nel Milanesino, hanno messo in atto un tentativo di intimidazione che avrebbe potuto avere conseguenze drammatiche. Da alcuni cavalcavia pendono infatti - ad altezza camion - in modo da lasciar passare tranquillamente le automobili - corde che sostengono pesanti pietre, in grado di infrangere con effetti devastanti qualsiasi parabrezza. Un vero e proprio tentativo omicida. Momenti di tensione, senza grandi strascichi però, si segnalano anche a Roma e alla frontiera di Ventimiglia, dove sono più di settecento gli autotrasportatori stranieri bloccati al confine in attesa che lo sciopero dei loro colleghi italiani abbia termine.



Un Tir scortato dalla polizia (in alto) ma i mercati ortofruttili si svuotano

Pomodori e lattuga prezzi da mercato nero

Giornata di collasso per il sistema distributivo a quattro giorni dagli ultimi rifornimenti. E lievitano i prezzi. A Roma gli aumenti raggiungono picchi del 100%, in Toscana sono del 30%, a Bologna del 20%. Pomodori a 8.000 al chilo a Milano con fagiolini e zucchine da capogiro, mentre latte e carni assicurate ancora per un po'. Ma c'è chi fa incetta di alimenti, temendo il peggio. Napoli, intanto, riscopre la borsa nera.

RACHELE GONNELLI

ROMA. Ieri sono crollati a picco i trasporti di derrate alimentari fresche e da Nord e Sud si è aperta la voragine degli ortaggi. Milano naviga nell'insalata, ma per trovare un chilo di pomodori bisogna tirar fuori di tasca da sei a otto banconote da mille. In compenso, a Napoli la situazione è capovolta: ci si può abbuffare di pomodori, ma lattuga e scarola sono quasi introvabili. Gli italiani riscoprono la paura della fame e allora capita di vedere una casalinga romana che si aggira da un banco all'altro di un mercato rionale per fare man bassa di preziosissimi finocchi. Come per la benzina, il panico genera incetta. E in qualche caso rispunta il fungo velenoso della borsa nera. A Napoli i benzinai hanno il cartello del tutto-esaurito, ma a

sera davanti alle pompe chiuse di riviera di Chiaia e corso Vittorio Emanuele, si vende a quattromila lire al litro. Si può anche scegliere tra normale e super: la prima viene sottratta ai pescherecci di Pozzuoli, la seconda se la procurano con un sistema di grosse moto a staffetta che riempiono le taniche nei pochi benzinai riforniti al mattino. Poi ci sono bande di «sciucia» che attingono direttamente dai serbatoi della auto in sosta, risultato di chilometri di fila nei pochi impianti presidiati dai carabinieri. Come se non bastasse, l'acqua minerale è sparita, specie quella nelle bottiglie di plastica e otto quartieri devono bere per forza l'acqua ai nitrati. Roma da ieri è a rosso fisso per la benzina. O quasi, visto che un centinaio di pompe so-

no state rifornite in mattinata da autobotti scortate dalla polizia. Circola la metà delle auto private, mentre gli autobus sono più sovraffollati e più veloci del solito. Ai mercati generali della capitale la merce coltivata nelle serre della Sicilia e della Campania - come fagiolini, melanzane, zucchine - è scarsissima. Gli operatori da ieri sono «preoccupati». E intanto gli aumenti, iniziati già tre giorni fa, raggiungono il 50%, fino a punte del 100%. Un chilo di pomodori che tre giorni fa costava 1.800 lire, ora ne costa semilite. E una lattuga che ne costava 1.500 ora non si trova a meno di 2.500. Questo dai verdurari. Migliore è la situazione nei supermercati che si approvvigionano quasi tutti da una stessa ditta fuori mercato, la Nicolai, oppure hanno propri distributori di catena, grandi ditte di trasporto i cui camionisti non aderiscono all'agitazione. Quaranta carichi, hanno viaggiato per l'occorrenza con la ferrovia e alcuni Tir sono riusciti a forzare i blocchi. Ma da sabato in poi, i grossisti non garantiscono di poter riuscire a provvedere a una città che conta circa tre milioni di abitanti. Il mercato comunale di Bo-

logna, l'Asam, invece non ha ricevuto ieri neppure una consegna dal Sud e gli ortaggi costano solo il 20% in più. Mele, pere, banane, arance, patate, cavoli, spinaci e bietole, conservati in quantità per rifornire i grandi piazzali del Nord, sono garantiti solo ai nutritissimi bolognesi che se li vengono a prendere con carretti e api. L'interscambio con le strade ferrate, infatti, non sarebbe praticabile per motivi di imballaggio e scarico. Il «Mercato» di Firenze ha reso noto che in tre giorni l'offerta di frutta è calata del 60%, quella di ortaggi del 30% e la carne del 36%. A peso d'oro insalate, pomodori e finocchi, ma la lievitazione dei prezzi in media si aggira sul 30% per tutti i prodotti deperibili. A Torino manca la frutta, che invece non è

un grosso problema nelle altre città dove i magazzini si sono preannunciati la settimana scorsa con abbondanti riserve. A Milano gli aumenti dei prodotti ortofruttili vanno dal 30 al 50% mentre è un'impresa trovare il pesce fresco, diminuito di quasi un terzo. Sul mercato milanese sono arrivati 200 Tir e 60 vagoni di alimenti: contro le solite cinque carrozze-merci - ma ciò è bastato solo ad approvvigionare la città per una metà rispetto ai 40 mila quintali di prodotti commercializzati nei giorni normali. Il principale nodo di scambio dei prodotti agricoli a livello nazionale, il mercato di Fondi, vicino Latina, infatti è quasi fermo. I grossi acquirenti, che si riforniscono addirittura da Trieste e Bolzano, ma solo via aereo, non si sono visti. E neppure i fornitori della Sicilia. Di produttori e consumatori sono rimasti, dunque, quelli locali. Uova, latte fresco e carni, per ora, non destano preoccupazioni: la città sono autosufficienti, almeno finché resterà un po' di benzina. A Roma e nel Sud, secondo il segretario degli imprenditori romani della Confesercenti, Cesare Tirabassi, la carne fresca al più comincerà a mancare fra quattro giorni, nell'eventualità che lo sciopero prosegua. Il segretario nazionale della categoria Marta Ansaloni teme più che altro «la situazione di isolamento dei piccoli paesi dell'entroterra che non possono usufruire delle scorte di benzina e alimenti previste per i grandi bacini d'utenza» e chiede che il governo riprenda le trattative.

Perché sciopero

«Il governo deve concederci benefici maggiori»

ROMA. Sergio Valentini, segretario generale della Fita (Cna), perché tanta intransigenza? Intransigente è il governo: non ha capito che esistono problemi dell'autotrasporto e li ha confusi con una questione di ordine pubblico. Intransigente è la non volontà di trattare con le associazioni che hanno dimostrato di avere la reale rappresentatività del settore.

Ma con le violenze, le intimidazioni nei confronti di chi non sciopera come la mettiamo? Voi non lo condannate?

Noi condanniamo qualsiasi atto di questo tipo. E invitiamo ancora una volta tutti i nostri iscritti al massimo di vigilanza. Ma devo dire che la protesta si sta svolgendo in modo molto autodisciplinato. Per esempio, in Liguria non si sta muovendo da molte ore alcun mezzo e i trasportatori sono al cinema o a giocare a carte.

E questo cosa vuol dire? Significa che la protesta è civile, che sono pochi quelli che fanno le provocazioni. E sono di origine incerta.

Cioè? Voglio dire che si tratta di provocatori estranei alla categoria.

La polizia faccia le sue indagini.

Cosa chiedete al governo per poter sospendere il blocco?

Vogliamo che riveda l'accordo sancito con i due disegni di legge approvati la scorsa settimana e riapra la trattativa con noi. In particolare, gli sgravi fiscali (600 miliardi in tre anni, ndr) devono essere aumentati e concessi in tempi celeri magari attraverso un decreto legge. In modo tale che un singolo trasportatore anziché risparmiare a malapena un milione all'anno di costi, abbia un beneficio di qualche milione.

Avete detto che i trasportatori più piccoli, quelli che non hanno alcun dipendente o al massimo due, la stragrande maggioranza quindi dei vostri 35.000 iscritti, sono i più penalizzati. Perché?

Basta un esempio: con la situazione attuale un autotrasportatore che percorre 100.000 chilometri in un anno vede i propri costi aumentare di 10 milioni.

Che possibilità ci sono di una sospensione del blocco?

Mi pare ormai certo che andremo avanti, almeno fino a domenica. □ P.Sa.

Perché non sciopero

«Non ci sentiamo penalizzati, i decreti servono»

ROMA. Gaudenzio Marrocchi, segretario generale dell'Anita (l'associazione degli autotrasportatori aderente a Confindustria e Confartigianato). Voi non aderite allo sciopero, ma al tempo stesso fermamente tutti i camionisti. Vi accusano di scarsa rappresentatività. Cosa risponde?

Stabilire la rappresentatività sulla base dei camion fermi è un discorso che assolutamente non tiene. Se fossero state garantite le libertà costituzionali di esercizio della propria attività (e quindi di circolare) e non si fossero scatenati degli «hoilgangs» sulle strade con la complicità di una buona parte delle forze dell'ordine, almeno l'80% dei camionisti avrebbe lavorato. Abbiamo fornito alla presidenza del Consiglio un ampio dossier su episodi di violenza, minacce, intimidazioni.

L'Anita però è accusata di non aderire al blocco in quanto tra le sue fila ci sono anche le grandi aziende, quelle che secondo gli scioperanti sarebbero le più favorite...

Le misure del governo non penalizzano nessuno. Anzi, per la prima volta nel nostro paese ci sono provvedimenti organici per la ristrutturazione del settore e per alleggerire i costi d'esercizio attraverso una manovra fiscale. E sulla base di questi provvedimenti, che potrebbero essere migliorati in sede di emanazione dei disegni di legge e dei provvedimenti amministrativi, che abbiamo deciso di sospendere il blocco. Una scelta con la quale ci siamo dissociati da organizzazioni che hanno voluto dare solo una prova di forza,acciandosi in un'avventura senza sbocchi.

Ma, allora da cosa deriva questa differenza di valutazione tra voi e la Fita-Cna?

Anche noi rappresentiamo nella stragrande maggioranza le imprese artigiane, ci sono poi 3.000 delle 35.000 aziende aderenti all'associazione che hanno dimensioni maggiori. Forse, la Fita, che considero un'organizzazione seria, ha deciso di confermare il blocco nella paura di essere scavalcata dalla rabbia di gruppi di avventurieri. □ P.Sa.

Fiat, e le ore perse come si recuperano?

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MICHELE COSTA

TORINO. Sarà una soddisfazione platonica, ma un risultato i camionisti in lotta l'hanno già ottenuto: quello di dimostrare quanto sia facile mandare in tilt la Fiat.

Nelle fabbriche del colosso automobilistico, che molti consideravano il regno dell'organizzazione e dell'efficienza, siamo ormai al caos. In corso Marconi non sono più in grado di dire con certezza quali stabilimenti continueranno a produrre a quali dovranno fermarsi per mancanza di rifornimenti.

È una bella vendetta per questa categoria di imprenditori-lavoratori che da sempre la Fiat sfrutta senza ritegno. Sono in genere i «padroncini», proprietari ed autisti di uno o due camion, che portano i componenti dalle fabbriche dell'indotto a quelle dell'auto, che trasportano motori, sottogruppi e semilavorati da uno stabilimento all'altro, che consegnano le vetture finite ai concessionari. Ma con loro la Fiat non tratta direttamente, preferisce il subappalto: fa cioè i contratti con grosse compagnie di trasporti, che a loro volta distribuiscono il lavoro tra i «padroncini». Questi ultimi, dovendo pagare le cambiali firmate per l'acquisto del camion, sono costretti a su-

voler chiedere la cassa integrazione, ma giornate di recupero al sabato, pagate senza straordinario. E qui sorge un bel contrasto. L'unica forma di recupero prevista dal contratto è un'ora quotidiana di lavoro in più nei 30 giorni successivi all'evento «eccezionale» che ha fatto perdere produzione. Ma prolungare di un'ora i turni nelle fabbriche Fiat, dove oltre un quarto degli operai sono pendolari, significherebbe dover modificare gli orari di treni e pullman. Se invece il recupero produttivo si fa il sabato, la Fiat dovrebbe pagare la maggiorazione per lavoro straordinario.

Fiat e sindacati ne discuteranno stamane, durante un incontro già deciso da tempo sui programmi produttivi. Ieri il coordinamento nazionale Fiat della Fiom ha dichiarato che «ritiene necessario governare la situazione, attraverso il ricorso alla cassa integrazione ordinaria dove sia impossibile proseguire la produzione, ed inoltre esclude qualunque comando unilaterale rispetto ai problemi produttivi insorti». Di diverso avviso è il segretario nazionale Fim, Pierpaolo Barretta, al quale basta che i lavoratori non perdano un minuto di salario ed annuncia che «non porrà pregiudiziali per concordare le modalità di recupero della produzione».

Complessivamente con oggi i lavoratori «messi in libertà» dovrebbero essere 25-30 mila. Per loro la Fiat dichiara di non