

L'Esecutivo tiene duro sulle tariffe ma concede 200 miliardi di sgravi e promette: «La liberalizzazione del settore non sarà incontrollata»

In vista una legge per impedire il rischio di paralisi per le merci Mugugnano i «duri» dell'Unatras: «La serrata è soltanto sospesa»

# È finita la guerra dei Tir

## Firmata l'intesa tra governo e autotrasportatori

Firmata l'intesa sull'autotrasporto merci a Palazzo Chigi, finisce per ora la serrata. Il governo tiene duro sulle tariffe, ma cede sugli sgravi fiscali. In vista delle leggi: per limitare il diritto alla fermata, e per riordinare il comparto senza una liberalizzazione «incontrollata». Soddisfatto il ministro dei Trasporti Costa, mugugnano un po' i camionisti dell'Unatras, che però hanno portato a casa alcuni risultati.



ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Finisce (anche se è solo «sospeso») il blocco del trasporto merci, l'Italia delle vacanze respira. A Palazzo Chigi si firma un'intesa che almeno per ora chiude la vertenza drammaticamente dai camionisti dell'Unatras con la proclamazione della serrata. Il governo (nelle persone del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Maccanico e del ministro dei Trasporti Costa) parla di vittoria, di rispetto del protocollo sulla politica dei redditi, e sbandiera l'assenso delle categorie che regolamentarono in modo stringente il diritto al fermo dell'attività e riordinarono il comparto. I dirigenti dell'Unatras, dal canto loro, mugugnano, ma in realtà hanno portato a casa un bel risultato. Anche considerando che, tutto sommato, la serrata non stava registrando adesioni proprio massicce.

che dai sindacati confederali e dalle altre associazioni dell'autotrasporto (Unita, Anita, Conetra e Federcoerrier). Se per gli aumenti tariffari effettivamente si rispettarono i tetti dell'inflazione programmata, non ci sono dubbi che l'esito sul «bonus» fiscale (200 miliardi) è vicinissimo alle richieste dell'Unatras. Poi, verrà congruamente rifinanziata la legge di sostegno all'esodo e alla ristrutturazione delle aziende (che alla fine erogherà 600 miliardi nel triennio '94-'96). Insomma, non sono proprio due lire. Interessante per i camionisti soprattutto la «parte normativa», che comprende anche un disegno di legge governativo che non dovrebbe consentire nuove serrate per più di 4-5 giorni, escluse domeniche e festivi. Infatti, l'intesa prevede che entro ottobre il governo predisporrà un testo di legge per riordinare il settore del trasporto merci, con una liberalizzazione che non sarà «incontrollata», e dunque terrà

conto delle richieste dei «padroncini». Inoltre, il governo si impegna a non aumentare ulteriormente il carico fiscale sul gasolio da autotrazione; a consultare preventivamente le parti sulle questioni di politica dei trasporti; a lottare all'abusivismo; a inserire rappresentanti delle associazioni nei Consigli dei Porti. Infine, anche se dissimulate da una formulazione incomprensibile, l'Esecutivo concede ai camionisti di derogare alle norme che vietano di

adoperare «carrette» vecchie di più di 25 anni, e soprattutto il diritto ad attraversare liberamente i centri urbani.

Soddisfatto il ministro Costa («l'Italia non dovrà mai più subire il rischio di paralisi») e il sottosegretario Maccanico, mentre dalla presidenza del Consiglio sottolineano il rispetto dei principi dell'accordo sulla politica dei redditi. Il presidente dell'Unatras, Marco Arcinotti, puntualizza che il blocco è stato solo sospeso, perché l'incremento tariffario «è inadeguato per l'aumento dei costi di gestione subiti dagli autotrasportatori. Ne riparteremo a settembre». Insomma, si è firmato soprattutto «per un senso di responsabilità civile nei confronti degli italiani». «Abbiamo preferito evitare il braccio di ferro - dice il segretario generale Paolo Uggè - anche perché nell'intesa vi sono parecchi punti positivi». Del resto, nel corso della riunione dell'esecutivo Unatras della mattinata non erano mancate discussioni animate tra possibilisti e irriducibili. Ma abbastanza presto si era capito che «ribelli» sarebbero andati nel pomeriggio a Palazzo Chigi per firmare. Commento negativo, invece, dai Verdi: due deputati, Maurizio Pironi e Sauro Turroni avevano avviato uno sciopero della fame anti-camion, e poi l'hanno sospeso contestando l'intesa. «Il governo ha concesso troppo - affermano - soprattutto sugli aspetti non monetari».

### I Tir «passeggeranno» in città? Luci e ombre dell'accordo

L'Unatras aveva chiesto:

**Aumenti** delle tariffe minime obbligate del 19,68%.  
**Bonus** fiscale di 250 miliardi che si sommano ai 370 già varati nel novembre del 1992.  
**Frenata** alla liberalizzazione del settore.  
**Città** più «aperte» all'ingresso dei mezzi pesanti per il carico e scarico delle merci.  
**Lotta** all'abusivismo, e voce in capitolo sul riordino complessivo del trasporto.

Il governo ha concesso:

**Aumenti** delle tariffe del 6% (il 3,5 nel '93 il 2,5% nel '94).  
**Bonus** fiscale di 200 miliardi per quest'anno, con la promessa di non aumentare in futuro il prezzo del gasolio.  
**Rifinanziamento** della legge per la ristrutturazione con altri 400 miliardi.  
**Città** più aperte all'ingresso dei tir, ma come e in che modo è ancora tutto da capire.  
**Consultazione** delle organizzazioni dell'autotrasporto nella revisione del settore.



In alto, una autocisterna scarica il suo carburante mentre si è già formata una fila di automobilisti. A sinistra il presidente del Consiglio, Carlo Azeglio Ciampi.

### Il «bonus» salva le vacanze I problemi restano

BRUNO UGOLINI

I desperados dei camion, vite bruciate, vite vendute, sono rabbottiti. È stato concesso il tanto atteso «bonus fiscale», una manciata di soldi. I 170 mila «padroncini» possono tornare al volante e gli italiani possono tirare un sospiro di sollievo. Lo spettro terribile della carestia di benzina e pomodori è dissolto. Le vacanze - almeno per quelli che possono - sono assicurate, tra caprioli montani o tra sirene marine. Ma il problema non è risolto. La prossima estate il ricatto - bonus o blocco - potrà tornare a intorbidire i sogni e i giorni delle italiane e degli italiani. E come se avessimo fatto fiutare un po' di cocaina ad un vecchio malato. Era giusto farlo, per non assistere al caos. Ma il malato tornerà all'assalto e chiederà altre dosi di droga.

La malattia si chiama trasporto, andavivivi delle merci. Un settore dove non c'è quella che i dotti chiamano «economia di scala». Ogni «padroncino» come isolato, come a periferia col suo veicolo colmo, lungo la penisola e torna quasi sempre col veicolo vuoto, inutilizzato. Non c'è nessuno che gli organizza l'andata e il ritorno a pieno carico. Questo farebbe diminuire, appunto, i costi.

Corre inseguito dalle cambiali per comprare un nuovo modello di autocarro, per cambiare il treno di gomme (un bel mazzetto di milioni solo questa operazione). Qualche volta lo spedizioniere gli fa una tariffa, facciamo un esempio, di 500 mila lire e poi in tasca gliene mette 400. È il cosiddetto «ristorno». Ha, accanito, una concorrenza spietata. Ora ci si sono messi i camionisti provenienti dall'Est, superstiti dal crollo del comunismo, pronti a vendersi per quattro soldi. Non solo. I «padroncini» italiani hanno addosso le ire degli ecologisti. La protesta è grande per quelle loro scie nere di combustibile bruciato, un contributo serio all'ulteriore appesantimento dell'aria. E ci sono anche le collere dei viaggiatori. Quei bisonti a motore mandano presto in rovina il manto dell'asfalto, usurano le autostrade venti volte più di una comune autovettura. E quando i nostri eroi un po' disperati arrivano alle frontiere con la Svizzera e con l'Austria, sono magari costretti a fare dietrofront. I due Paesi, infatti, hanno deciso una specie di «numero chiuso», proprio per tutelare le loro strade e il loro ambiente naturale.

Che fare allora? Come ottenere questa famosa «economia di scala»? Oggi oltre l'80 per cento di tutto quello che viene «consegnato» lungo la penisola viene mosso su gomma. E per alcune merci, come le derrate alimentari, questo sistema dà più garanzie: solo il camion può arrivare puntuale alle 5 del mattino al mercato generale di Bologna. Ma non ci sono solo le derrate alimentari. Gli esperti, come Franco Mariani, un giovane dirigente del Pds, tirano fuori, allora, una parolina tecnica: «intermodalità». Vuol dire, pressappoco, trasportare «porta a porta». Vuol dire usare, per il trasporto merci, una serie di mezzi, l'uno connesso all'altro: aerei, navi, treni, autocarri. Con imprese che coordinano il tutto. Il risparmio sarebbe enorme. Qualche tentativo si è fatto. Era stata inventata, ad esempio, una «autostrada marina», con cinque navi della Finmare che portavano la merce in 24 ore da Genova a Palermo. Ogni nave trasportava quanto 200 camion. È stata chiusa perché i conti non tornavano, senza calcolare però i benefici derivanti dalle mancate usure delle autostrade e dai minori consumi petroliferi. Hanno vinto, forse, le pressioni lobbistiche, comprese quelle dei costruttori di autocarri. Un altro esperimento ipotizzato era quello dell'«autostrada viaggiante»: treni carichi di camion, da rilasciare città per città. Sogni avveniristici? Altri Paesi moderni li hanno adottati.

Una tale prospettiva dovrebbe, certo, costringere i «padroncini» ad uscire dall'isolamento. L'uno dovrebbe associarsi all'altro, dando vita a consorzi. Le licenze dovrebbero essere bloccate e bisognerebbe agevolare lo sfoltimento del settore attraverso i prepensionamenti. È un processo ineluttabile. Oggi il padroncino che fa tremare l'Italia può intascare il suo «bonus» e correre a pagare le cambiali. Ma la prossima estate accuserà gli stessi sintomi, la stessa malattia. Con un problema in più. Il mercato è destinato a restringersi. Gli anni del Grande Trionfo consumistico sono alle nostre spalle. Chi ha avuto ha avuto e chi ha dato ha dato. Avremo meno roba da trasportare. È meglio pensarci in tempo, per fuggire davvero gli spettri di questi giorni, l'angoscia delle code, l'amara idea di una vacanza perduta.



Camion incolonnati in una lunga fila sull'autostrada

### Un autotrasportatore e le sue «buone ragioni»: poche ferie, tanto asfalto Il grido di dolore del «padroncino» «Com'è dura la mia vita di strada»

Dura la vita del «padroncino». 140mila chilometri l'anno, niente vacanze, 65 ore al volante la settimana, il gasolio e i pedaggi da pagare... I cahiers des doléances di uno dei protagonisti della rivolta degli autotrasportatori. La realtà di un settore cresciuto in modo abnorme e distorto, un controsenso economico e ambientale frutto di quarant'anni di scelte governative sbagliate.

### Firenze, scazzottate all'alba per un pieno che poi non è servito

DALLA NOSTRA REDAZIONE

SILVIA BIONDI

ROMA. «A me scioperare conviene. Ogni chilometro che fanno i miei camion non ci perdono 3-400 lire». Così dice Giuseppe Vignoli, 60 anni, mantovano, uno dei protagonisti della rivolta degli autotrasportatori dell'Unatras. Deve ancora cominciare la riunione dell'esecutivo dell'associazione, e Vignoli cerca di spiegare ai giornalisti presenti le buone ragioni della protesta degli autotrasportatori. Onestamente, il quadro che questo signore molto pacatamente delinea non è dei più esaltanti: la vita del camionista «padroncino» non è proprio il massimo. In media, il «teamster» italiano si sciopora ogni anno 140mila chilometri di asfalto, ferie quasi niente, con un orario di lavoro (sempre in media) di 65-70 ore alla settimana. Si può anche guadagnare, anche se non cifre esorbitanti, ma alla fine ci si trova con la schiena rotta e una pensione di 6-700mila lire al mese.

tutt'altro che sicuri. «L'Enichem, ma anche la siderurgia, pagano a 130-140 giorni. Con i privati già va meglio. E poi, io lavoravo con la Federconsorzi, che sembrava un gruppo solido: è fallita, e ci ho rimesso 120 milioni». Non c'è dubbio: ci sarà anche una componente «classica» di pianto greco. È vero che si tratta di un settore in gran parte protetto dalla concorrenza internazionale, dove regna l'evasione fiscale, tradizionalmente foraggiato di risorse pubbliche, artificialmente gonfiato dalle scelte degli ultimi quarant'anni a favore del trasporto su gomma a danno della rotaia. Ma il risultato è che nel corso degli anni nel nostro paese si è creato una abnorme anomalia. 157mila aziende iscritte all'Albo, il 90% con un solo mezzo a disposizione. Secondo un'indagine Eurispes, solo 80mila effettuano autotrasporto classico a carico pesante, ma i veicoli in tutto sono 130mila, meno di due per ogni impresa; e si tratta di imprese con ricavi di 140-160 milioni annui, e utili (pari o inferiori a quelli di un conducente dipendente) di 25-30 milioni l'anno.

Firenze. Ma insomma, Mauro. Le mani addosso te le ha messe o no. «No, ma c'è andato vicino». «Vicino non conta, se vuoi uno schiaffo ci penso io». È svanita così, fra le battute scherzose con gli amici della vicina officina, la tensione che Mauro Borgogni, benzinaio fiorentino, ha accumulato in una mattinata passata alle pompe davanti ad una coda incessante di auto. Tensione culminata con la telefonata al 113 e l'arrivo dei carabinieri. Quello che è successo davanti al distributore di Mauro Borgogni, sul viale Petrarca che porta al piazzale Michelangelo, è accaduto un po' ovunque. Fin dalle prime ore della mattina, lunghe file di auto. Qualcuno ha «preso posto» già alle sei, aspettando pazientemente l'orario di apertura delle pompe. Ma stare in fila da mezzogiorno in poi è altra cosa. Soprattutto se, quando finalmente arriva il proprio turno, si

la sfortuna di litigare con il benzinaio. Oltre alle code ai distributori, la violenza era già dietro l'angolo. Nella nottata tra lunedì e martedì un camionista che stava percorrendo la corsia nord dell'Autostrada, si è ritrovato il parabrezza rotto da un sasso lanciato dal cavalcavia. Ora che lo sciopero è stato sospeso a tempo indeterminato, tutti amici come prima. Firenze si ritrova con automobili che hanno riempito fino all'orlo i serbatoi di tutti i mezzi motorizzati della famiglia e scorte di benzina nelle taniche accatastate in garage e cantine. Bastava fare un giro in città, ieri mattina, per capire quanto avesse colpito la mania dell'accaparramento. Al distributore della superstrada che porta a Pisa e a Livorno, il gestore Luigi Testa era molto preoccupato. Lunedì mattina, giorno di chiusura dell'impianto, ha trovato il piazzale invaso dalle auto dei turisti che vi avevano bivaccato per tutta la notte, in attesa del fantomatico «pieno». Stare chiusi, come prevede il rego-

lamento, non era possibile. «Abbiamo dato benzina praticamente di cotrabbando, perché non avremmo potuto farlo - spiega - Ma come si fa a nmandare indietro la gente che ti supplica e ti espone una lunga fila di motivazioni?». Come quella signora bionda, che arriva accompagnata in auto da un vicino di casa, chiede qualche litro di benzina per la propria auto ferma e, avuta la risposta affermativa, inizia a scartare taniche su taniche di plastica. «E in occasioni come questa che si prova invidia per chi, come la bionda e tedesca Ulrike, sale sulla sua Mercedes rossa decapottabile mormorando «pas de problèmes» in un improbabile francese. Lei, giura, non cambierà le sue vacanze per lo sciopero dei Tir. «Tanto - spiega - sull'autostrada la benzina si trova sempre». O, per dirla con i giapponesi arrivati a Firenze con i bus turistici, «gli italiani, si sa, trovano sempre il modo di arrangiarsi».

Un pretore di Milano dà ragione a un cittadino: «È una violazione dei diritti inviolabili»

### Il casco obbligatorio in città è fuorilegge? L'ultima parola alla Corte Costituzionale

ELIO SPADA

MILANO. In passato, e fino ad alcuni anni fa, l'uso di elmi, caschi e cimieri, aveva quasi esclusivamente scopi protettivi o rituali. Fossero guerrieri in battaglia, eroi mitici all'inseguimento di onori e gloria, gladiatori nell'arena oppure minatori immersi nelle viscere della terra, nessuno si era mai chiesto se l'uso del copricapo protettivo fosse da affidare all'arbitrio dei singoli o dovesse diventare obbligo di legge a tutela dell'incolumità privata o pubblica che fosse. Così, sull'onda dell'arrembante e dilagante civiltà del motore a scoppio, il casco divenne, prima in alcuni Paesi esteri,

poi anche lungo le italiane strade, un dovere per tutti. Dal pilota di Formula 1 al centauro salattissimo multa per essere stato sorpreso dagli agenti a bordo di una motocicletta e privo del regolamentare copricapo. Secondo il pretore di Salerno il casco è un diritto. Ma, inevitabilmente, c'è chi non ci sta. E parte lancia in testa contro la legge che regola l'obbligo del casco. La quale legge potrebbe essere addirittura incostituzionale. È accaduto che, nel giro di due mesi, due pretori abbiano emesso altrettante sentenze «anticasco». La prima volta a

Salerno, dove il pretore Attilio Galliano aveva rinviato alla Corte costituzionale il caso di un motociclista colpito da una salatissima multa per essere stato sorpreso dagli agenti a bordo di una motocicletta e privo del regolamentare copricapo. Secondo il pretore di Salerno il casco è un diritto. Ma, inevitabilmente, c'è chi non ci sta. E parte lancia in testa contro la legge che regola l'obbligo del casco. La quale legge potrebbe essere addirittura incostituzionale. È accaduto che, nel giro di due mesi, due pretori abbiano emesso altrettante sentenze «anticasco». La prima volta a

che multe a carico di Pagani medesimo il quale, facendone una questione di principi sacri e inviolabili, circola senza casco ormai da sette anni sulla sua motocicletta. Fino ad ora il legale ha collezionato la bellezza di 27 contravvenzioni, tutte regolarmente contestate sulla base dell'articolo 3 della Costituzione che fa riferimento alla salvaguardia della libertà dei cittadini, e sull'articolo 32 che proibisce il trattamento sanitario obbligatorio se non in caso di grave pregiudizio alla salute altrui. In altri termini l'avvocato Pagani fa il seguente ragionamento: il casco è equiparabile ad un trattamento sanitario visto che ha lo sco-

po di prevenire lesioni gravi al capo. E siccome in caso di incidente a bordo della mia moto il danno non riguarda la salute altrui ma la mia, l'obbligo di indossare il copricapo protettivo è incostituzionale. E il pretore di Milano la pensa come lui sottolineando nell'ordinanza la palese contraddittorietà di consentire la circolazione ai maggiorenti senza casco sui ciclomotori ma non sulle motociclette in città visto che le velocità massime consentite nei centri urbani ai due tipi di veicoli sono molto simili: 45 KM/h per i ciclomotori e 50 per le moto targate. Chissà come le pensano i giudici della Consulta.