

LA RIVOLTA DEI CAMIONISTI

■ PARIGI. «Bisogna che il negoziato si chiuda entro 24 ore. Nessuno deve poter speculare sul fallimento», aveva accoratamente dichiarato ieri mattina a nome del governo il ministro del lavoro Jacques Barrot. Con un tono da ultimatum che però non è piaciuto a nessuno.

Non ai camionisti: «Se no cosa, mandano l'esercito a sgombrare i blocchi? Monsieur Barrot può dire quel che gli pare, il coltello dalla parte del manico ce l'ha la gente ai posti di blocco», gli hanno replicato. Con strategia militare hanno bloccato, oltre ai principali porti e valichi, 120 dei 165 maggiori depositi di carburante del Paese. Se continua così tra poco non ci sarà più benzina ai distributori.

Non ai proprietari dei camion (una miriade di imprese con in media meno di una decina di veicoli ciascuna): il coltello dalla parte del manico pensano di averlo invece loro, vogliono sovvenzioni: visto che il governo Juppé ha tanta paura che sia la scintilla che fa avvampare la prateria del malumore sociale, paghi lui e ci dia qualcosa per compensare gli aumenti salariali, defiscalizzazione, pensioni, sconti sul gasolio, quel che gli pare, pensano, anche se si guardano bene dal dirlo paro paro.

Non ai sindacati che si sono mobilitati decisamente a fianco dei camionisti anche perché vi vedono il possibile detonatore di un'esplosione sociale generalizzata, quello che era mancato sinora negli scioperi dei dipendenti pubblici, in quelli dei medici o dei giornalisti, di un sussulto paragonabile a quello di un anno fa, o anche superiore, potenzialmente incontenibile se stavolta si riuscisse a far muovere anche i salariati del settore privato.

Ancora ieri sera è ormai oltre sessanta ore di negoziato serrato, che da giorni si interompono all'alba per riprendere nel pomeriggio, non erano arrivate ad uno sbocco decisivo. Le parti erano molto vicine ad un accordo su una serie di questioni tecniche di contorno, ma sembravano ancora distanti sui due nodi cruciali: pensionamento a 55 anni anziché 65, pagamento di tutte le ore lavorate, non solo quelle passate al volante ma anche quelle di attesa «ai cui du camion» per le operazioni di carico e scarico. Malgrado che il mediatore avesse già concesso al padronato, a nome del governo, la piena assunzione dei costi del pensionamento anticipato e uno sgravio degli oneri fiscali per compensare le



Un blocco di Tir sull'autostrada A7 a Lione

Patrick Gardin/Ap

Francia sull'orlo della paralisi

Oggi si fermano anche aerei e traghetti

Per dar man forte ai camionisti, oltre che sostenere le proprie specifiche rivendicazioni, oggi scioperano anche i trasporti aerei e marittimi. Mentre minacciano di fermarsi i ferrovieri, e il blocco di 120 dei 165 principali depositi di carburante rischia ormai di paralizzare anche le auto private. Un ultimatum del governo dava alle parti tempo sino a stamane per sbloccare un conflitto che prova «lo stato generale di slabramento sociale della Francia».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
SIEGMUND GINZBERG

ore che dovrebbero pagare in più. «Smettere di considerare come "riposo" le ore non passate alla guida farebbe aumentare i costi salariali del 30%. E la conseguenza sarebbe che meno aziende ancora applicherebbero gli accordi (quelli attuali, che limitano le ore di lavoro a 240 al mese, cioè al doppio dell'orario legale in Francia, li applica solo una su tre)», l'argomento padronale.

Che ce la facciano o meno a con-

cludere un compromesso entro la deadline del governo, è comunque già scattata l'estensione dell'agitazione agli altri settori dei trasporti. Oggi si fermano i marittimi e, per la prima volta da quindici anni su appello di tutte le 8 organizzazioni sindacali, il personale del trasporto aereo. Air France, che pure pensava di garantire ugualmente due terzi dei voli, ha invitato in extremis i viaggiatori a informarsi prima di dirigersi

«I sindacati si impadroniscono dell'agitazione dei camionisti» titolava ieri allarmato il conservatore «Le Figaro», chiedendosi se sta per scattare la «scintilla» dell'apocalisse. Anche se in realtà si profilano divergenze tra le grandi centrali sindacali su fino a che punto tirare la corda. La rossa CGT ha proclamato per oggi una giornata nazionale di mobilitazione, con «assemblamenti solidali

attorno ai posti di blocco». «Non è un fine in sé, se padronato e governo si assumono la responsabilità di lasciare correre il conflitto, saremo certamente spinti ad altre iniziative», ha dichiarato Louis Viannet. Più prudente la leader della CFDT Nicole Notat, che aveva frenato anche lo scorso anno: «Giuste e legittime le rivendicazioni dei camionisti, ma finirebbero per diventare loro le vittime se il movimento si estende agli altri». Mentre il leader di Force ouvriere Marc Blondel giostra tra la minaccia di generalizzazione e l'auspicio che «non si blocchi tutto».

La sensazione, al decimo giorno dell'agitazione, è che ci sia in gioco ben più di un conflitto di categoria. Nessuno si azzarda a presentare i camionisti salariati da «privilegiati» come qualcuno faceva un anno fa dei funzionari pubblici. Potrebbero diventare gli eroi in cui la maggioranza del paese riconosce qualcosa del proprio malessere. Altro che «ca-

mion selvaggio»: la gente li vede come dei forzati del volante che hanno sacrosanta ragione di ribellarsi. «Quel che mi colpisce è la simpatia, la solidarietà del pubblico nei loro confronti. Il che mi fa pensare a una specie di malcontento per procura come si era prodotto lo scorso anno», ha osservato l'ex premier socialista Fabius. Ma in analogia direzione vanno anche le osservazioni di una personalità non sospetta di particolari simpatie sindacali, come l'ex presidente Valéry Giscard d'Estaing: «Conflitti di questo tipo danno all'esterno il sentimento di fragilità della Francia, all'interno scuotono le nostre fondamenta. Mostrano sino a che punto la Francia si trovi in uno stato di slabramento sociale. Al fondo ci sono disoccupazione e crisi economica...», ha dichiarato. Evocando di conseguenza anche temi quali la svalutazione del franco e una politica economica alternativa a un governo diverso.

Le richieste

Più salario e meno ore di lavoro

NOSTRO SERVIZIO

■ PARIGI. Tempi di lavoro, salario, riconoscimento delle crescenti difficoltà incontrate in un'attività snerbante, che mette in pericolo non solo la vita dei camionisti ma anche di chi si muove sulle strade di Francia. Sono queste le tematiche al centro del braccio di ferro in corso tra le organizzazioni sindacali dei trasportatori e le associazioni imprenditoriali per un rinnovo del contratto nazionale che interessa oltre 200mila persone e dalla cui conclusione dipendono anche le sorti di centinaia di aziende francesi. In primo piano c'è l'estensione a tutti gli autotrasportatori della normativa sull'orario di lavoro che fissa attualmente a 240 ore mensili, 60 settimanali, l'attività dei dipendenti. Oggi, questa normativa non viene applicata dalle piccole imprese. Nei fatti, la maggioranza degli autotrasportatori passa sulle strade ben più delle 60 ore settimanali. Dal primo gennaio 1997, inoltre, l'orario di lavoro mensile dovrebbe passare a 230 ore (56 settimanali); una terza fase, legata ad una armonizzazione della legislazione europea, dovrebbe portare le ore lavorate mensilmente a 200, 50 a settimana, la qualcosa dovrebbe avvenire entro il primo gennaio del 1999. Per ciò che concerne l'altrettanto spinoso capitolo della retribuzione, questa viene calcolata a seconda del ritmo di lavoro. Un autotrasportatore che fa rientro abitualmente a casa ogni giorno, riceve un mensile di 8870 franchi. Colui che passa da uno a tre giorni fuori, vede salire il suo mensile a 11.400 franchi mensili, comprendenti le spese di mantenimento. Che arrivano a 12.100 franchi se i giorni trascorsi fuori casa superano i 4. La forza contrattuale degli autotrasportatori è spiegabile dal fatto che il 68,4% delle merci viaggiano su strada, il 28,4% su rotaia e il 3,2% per aereo. Forti del loro peso, i 200mila autotrasportatori hanno messo al centro delle loro rivendicazioni più che miglioramenti salariali l'aspetto della qualità del lavoro, la retribuzione dei «tempi morti» trascorsi in viaggio, le ore di riposo, una maggiore garanzia di sicurezza legata anche alla riduzione degli orari di lavoro. La difficoltà nella trattativa dipende anche dalla frammentazione delle controparti: molti degli autotrasportatori, infatti, dipendono da proprietari di uno o due camion, o essi stessi sono salariati-padroni.

IL REPORTAGE

Il racconto dei lavoratori costretti a percorrere migliaia di chilometri senza fermarsi

«Morire di fatica per due milioni al mese»

DAL NOSTRO INVIATO
GIANNI MARSILLI

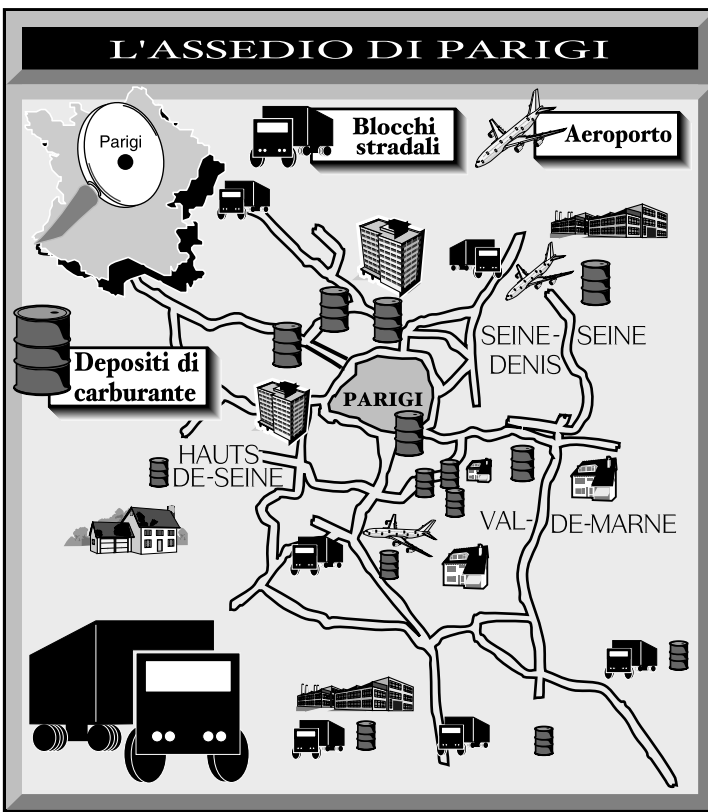
■ PARIGI. «La vedi la cuccetta? Guardala bene, prendi le misure. Fatto? Bene, adesso guarda me. Vedi? Spalle larghe, uno e novanta e pure una bella panza. Secondo te come ci entro io lì dentro? Oddio per entrarci ci entro, ma come una sardina in scatola. Piego le gambe, mi faccio piccolo e provo a dormire. Bene. Un mesetto fa venivo da Amburgo con un carico di alimenti per animali, farina di pesce cilena, quella roba lì. Il traffico era stato micidiale e avevo un mal di testa che mi pareva un martello pneumatico. E mi mancava sonno, perché io in quella cuccetta dormo per modo di dire. Allora ho deciso di fermarmi in un albergo vicino a Rouen, in Normandia. Un alberghetto, mica il Ritz. Ma con un letto intero e lo spazio per girarsi, vivaddio. Erano cinque giorni che non vedevo un letto vero. Centoventi franchi per notte, mica una fortuna. Ho messo la notte in conto, e che mi risponde il padrone? Che visto che il camion è dotato di cuccetta non ho diritto al rimborso dell'albergo. E che il mal di testa e la mancanza di sonno sono affari miei. Non ho la tessera di nessun sindacato in tasca, ma quando ho visto che l'incassatura prendeva mi ci son messo anch'io e non mi muovo più fino a che quelli non calano le braghe. Quanto guadagnano? 7200 franchi al mese, cocco bello. Non uno di più, per nove-dieci ore di lavoro al giorno». Così racconta Alain, 38 anni, forzato della strada che bivacca da quasi una settimana alle porte di Parigi bloccando il mercato di Rungis. Due milioni al mese in nome del «lusso tesoro», quel ritmo produttivo ininterrotto che consente

Caos alle frontiere

Si può vedere l'evento con gli occhi di Alain, ed è difficile contestare le sue buone ragioni. Ma si può vederlo anche con gli occhi di quei camionisti spagnoli diretti in Germania o inglesi diretti in Italia, o viceversa. A Rungis non ne abbiamo incontrati, ma le cronache sono abbondanti al loro riguardo. Gente molto preoccupata per la sosta forzata. Camionisti baschi bloccati da cinque giorni a tre chilometri dalla frontiera belga con il padrone a Bilbao che gli urla al telefono di arrangiarsi con tutti i mezzi possibili, pur di varcare quella maledetta dogana e correre infine verso Rotterdam. Camionisti polacchi che si rassegnano tristi e addentano sal-

sicce arrostite su un fuoco di legna di cassette ai bordi dell'autostrada, tutti con la barba lunga che si passano la bottiglia e battono i piedi per riscaldarsi. O anche lavoratori francesi, come i pescatori di Lorient in Bretagna. Ieri sono uscite in mare solo un paio di motobarche che avevano scommesso su una soluzione rapida del conflitto. Gli altri tutti a riva, le mani in tasca e la faccia desolata. Ieri mattina, giorno di gran partenza per quell'enorme mercato ittico che è Parigi, tonnellate di ostriche, cozze e mitili vari sono rimaste a Lorient nei magazzini. Hanno caricato sui camion solo il pesce destinato ai ristoranti e ai mercati della costa. Anzi, hanno caricato solo i camioncini, quelli che riescono a filtrare attraverso i blocchi. Ma i grossi con rimorchio che vanno a Parigi non si sono visti e il pesce è rimasto in frigorifero. Potrà tenere un giorno, forse due. Dopo andrà buttato. Come le montagne di frutta e verdura che non riescono ad uscire da Avignone, nel sud, asfissiate dal blocco.

Basta prendere una carta dell'Europa per capire che la Francia è la piattaforma girevole del traffico stradale dell'Europa occidentale. Non possono evitarla gli iberici e gli inglesi, né tutti coloro che esportano in Spagna o in Inghilterra. Non per caso John Major si è già inalberato: ieri ha chiesto al governo francese di rimborsare i camionisti sudditi della Regina bloccati tra Le Havre e Calais da otto giorni. Per colmo di disgrazia non funziona neanche l'Eurotunnel. L'incendio della scorsa settimana è



stato molto più grave di quel che era sembrato in un primo momento. Un chilometro di via ferrata da rifare, il tetto del budello seriamente intaccato, indagini difficilissime e condizionate, se non sabotate, dal corso pericoloso del titolo in Borsa. L'Europa del nord è in un collo di bottiglia. Quel fantastico triangolo Parigi-Bruxelles-Londra che si era cominciato a poter percorrere in giornata senza prendere un solo aereo è tutto int-

sato, ingrippato. Non si è ancora iniziato a fare i conti, ma saranno salati. Soprattutto se in place de Fontenoy, a Parigi, il negoziato continuerà a trascinarsi inconcludente. Meccanismo delicato, il trasporto nazionale e internazionale. In Francia gira su gomma il 68 per cento delle merci. Il paese è in buona parte largo e piatto e i camion sono cose rapide e mobili. Il 28 per cento viaggia invece su treno e il 3 per cento sui

canali navigabili. Un sollievo potrebbe venire dal progettato canale di collegamento tra Reno e Rodano, un'opera faraonica che gli ambientalisti di ogni bordo combattono aspramente. Quanto all'idea di mettere i TIR sul treno, come in Svizzera, la discussione vera deve ancora cominciare. Padroni e padroncini storcono la bocca: perché immobilizzare su un convoglio ferroviario un mezzo che si muove agile e veloce per conto suo? Perché farlo viaggiare a sessanta all'ora sui vagoni quando può tenere una media che si avvicina ai cento e girare, curvare, accorciare a suo piacimento?

La rete stradale

Lo Stato pare dargli ragione, visto che ha consacrato negli ultimi quindici anni il 60 per cento dei suoi investimenti in opere pubbliche unicamente alla rete stradale e autostradale, ha tenuto basso il prezzo del gasolio e quello dei pedaggi per i grossi camion. Ci guadagnano tutti, meno il camionista. Due commissioni d'inchiesta hanno stabilito che se i padroni e padroncini rispettassero il diritto del lavoro e le regole di sicurezza il costo del trasporto su gomma aumenterebbe complessivamente del 20 per cento.

Il settore brulica di concorrenza: si troverà sempre un disoccupato disposto a massacrarsi 50 ore alla settimana per uno stipendio ancora inferiore a quello di cui ci raccontava Alain. E anche un po' a questa guerra tra poveri che si sono ribellati i camionisti francesi. «Cosa devo fare - diceva Alain - se ho un posto di que-

sti tempi me lo tengo. Anche con questo stipendio di merda. Però adesso basta, non sono uno schiavo».

Rungis è il grande mercato all'ingrosso che nutre la capitale. Lo asfissiano piano, senza far troppo male. Non vogliono prendere i parigini per fame. Un corridoio resta aperto e la capitale beve e mangia da quella fonte e non si accorge di esser attaccata ad una sorta di flebo. I camionisti potrebbero chiudere la stretta, soffocare Parigi ma non lo fanno ancora. Potrebbero farlo? Dicono di sì, se continueranno a trattarli a calci nel sedere. I bisonti di cui dispongono, se opportunamente parcheggiati su strade e autostrade, mandano presto in tilt qualsiasi realtà urbana. Ma chiudere Parigi sarebbe come passare dalla guerriglia alla guerra. Per i bisonti si tratta piuttosto di mantenere la pressione. Figuriamoci se l'aumentassero. Gli intellettuali che l'anno scorso credettero in un nuovo '68 salutarono con relativo fervore la lotta dei camionisti, i quali in verità non paiono molto sensibili a certe profferte.

Sfruttati per pochi soldi

Questa è gente incololata perché seriamente sfruttata. Non è questione di conservare l'atavico diritto, eredità dei tempi delle locomotive a vapore, di andare in pensione a 50 anni, com'era l'anno scorso per i macchinisti delle ferrovie. È questione di conquistare il diritto di andarci a 55 anni dopo trent'anni di volante e asfalto, asfalto e volante. Ma vagliata a spiegare agli intellettuali, questa lieve differenza.