I sindacati chiedono una media settimanale di 48 ore contro le attuali 70

I Tir «occupano» le frontiere europee

Protesta simbolica per la riduzione dell'orario

DAL CORRISPONDENTE

BRUXELLES. «La fatica uccide». All'insegna di questa parola d'ordine di grande presa, centinaia e centinaia di camionisti europei hanno dato vita ieri ad un'inedita protesta bloccando parzialmente alcune principali vie di comunicazione nei Paesi dell'Unione, soprattutto le autostrade ed i percorsi internazionali, ed anche i più noti valichi alpini.

Per mezza giornata, mezzi pesanti di tutte le misure e di molte nazionalità, ma con i francesi in testa a tutti, hanno messo in azione l'operazione-lumaca che già in altre occasioni ha provocato grande attenzione e permesso d'ottenere risultati concreti: in Francia, Belgio, Lussemburgo, Austria, Slovenia e Spagna, i camionisti si sono mobilitati nella giornata mondiale per una effettiva riduzione dell'orario di lavoro. Le conseguenze del blocco a scacchiera di arterie e valichi sono state tuttavia limitate perché la manifestazione si è svolta con una grande senso di responsabilità e con l'assistenza di decine di pattuglie della varie polizie europee.

I rallentamenti del traffico sono risultati contenuti e già nel primo pomeriggio, quando i blocchi sono stati rimossi ed i Tir si sono rimessi in movimento a velocità regolare, la circolazione nelle zone critiche è tornata pressocché alla normalità. Con l'annuncio del raggiungimento, a breve termine, dell'obiettivo della protesta. Infatti, il 18 settembre, in occasione di una nuova tornata di incontri, la riduzione dell'orario di lavoro, cioè dell'effettiva presenza alla guida ma anche dei tempi di carico e scarico per un conducente, potrebbe essere una realtà.

Le organizzazioni sindacali hanno chiesto una media settimanale di 48 ore contro un tetto attuale che sfonda anche le 70 ore ed una riformulazione del regolamento europeo che fissa in 45 ore il tempo ma senza tener conto del lavoro del camionista una volta lasciato il volante.

Sul territorio italiano, i punti di protesta più significativi sono stati il traforo del Monte Bianco, quello del Frejus, del Brennero e di Como-Broggeda, ma quest'ultimo in tono minore. Particolarmente sensibile è stata la partecipazione dei camionisti in transito presso il valico di Fernetti: da questo valico che collega l'Italia alla Slovenia transitano ogni anno poco meno di 300 mila mezzi pesanti. La solidarietà alla manifestazione è venuta dai colleghi alla guida dei Tir dell'est dove le condizioni di lavoro e di siucrezza sulle strade sono ancora più pesanti. Il responsabile Trasporti della Cgil, Roberto Vezzali, presente a Fernetti, ha annunciato la creazione di una«Rete» di tutela dei lavoratgori del settore nell'Europa centrorientale. In Francia, dove i camionisti sono stati molto attivi anche in passato, è stata registrata una forte partecipazione, sia dall'altro lato dei tunnel di collegamento con l'Italia, sia lungo le arterie di collegamento con il Belgio, dopo Lille, e con il Lussemburgo. Blocchi stradali sono stati installati nei pressi di Metz, nell'Alsazia-Lorena, nell'Alta Savoia, nei pressi di Modane ed anche a nord, nella regione Pas-de-Calais, dove si concentra il traffico commerciale del tunnel sotto la Manica. Altri blocchi sono stati effettuati nelle regioni occidentali della Francia: a Calvados, a Dieppe, a Rouen, nei pressi di molte stazioni marittime. Un blocco è stato creato anche alla frontiera con la Spagna, a Biriatou, sull'autostrada A-63 (Pirenei-Atlantico): nella località si è svolta una manifestazione congiunta di camionisti francesi e spagnoli.

La possibilità di una intesa a breve termine tra la Federazione dei sindacati europei dei trasporti e la controparte, l'IRU, è stata confermata da Emilio Gabaglio, segretario generale dei sindacati europei, il quale ha respinto la critica che da qualche parte è arrivata sull'inopportunità di dar vita ad un'azione di protesta in prossimità dei colloqui del 18 settembre. Al valico di Fernetti, i dirigenti sindacali Angelo D'Adamo (Filt-Cgil) ed Ennio Mandolo (Fit-Cisl) hanno ricordato le richieste della categoria: a modifica della normatica comunitaria ed il miglioramento complessivo delle condizioni di lavoro dei conducenti. È stato rammentato che, specie in Italia, il traffico gommato rappresenta la quasi totalità del movimento delle merci effettuato, peraltro, da migliaia di piccole imprese che si fanno concorrenza tra loro con abbassamento di tariffe a discapito della sicurezza. Spesso, infatti, per accorciare le distanze, i conducenti si sottopongono a turni massacranti ed alla violazione delle norme del codice della strada. Si tratta di aspetti serissimi che vanno oltre gli interessi dei camionisti interessando, come è palese, i viaggiatori di ogni genere. Anche per questa ragione, la Commissione europea ha intenzione di intervenire più a fondo nella materia. Nel frattempo, l'esecutivo comunitario ha auspicato ieri il raggiungimento di un accordo entro la fine del mese.

Sergio Sergi

Al confine franco-belga la manifestazione dei lavoratori dell'Unione Cristiana Logghe/Ap

LA STORIA

«Un lavoro duro, c'è chi fa anche mille chilometri ogni notte»

Il racconto di Angelo, da 15 anni alla guida di un camion

BOLOGNA. «Finchè viaggi "in compagnia", cioè insieme ad altri colleghi, tutto sommato puoi stare tranquillo. Ci si tiene in contatto via radio, ci si ferma agli stessi autogrill, insomma ci si dà una mano come si può. Ma è quando sei solo sulla strada che ti può succedere proprio di tutto. E allora la nostra diventa davvero una vita da cani». Angelo Cancilleri questa «vita da cani» se l'è scelta lui. Siciliano doc, a 28 anni ha lasciato la sua Enna per Bologna. Sotto le due torri ha preso in mano il volante di un camion e non l'ha più mollato.

Adesso che ha 41 anni, moglie e tre figli, si guarda indietro senza rimpianti. Perché, nonostante tutto, di quella scelta di vita non si è ancora pentito: «No, perché la mia non è stata una scelta obbligata. Potevo fare l'operaio o il magazziniere, la professionalità non mi mancava. Ma lavorare tra quattro mura non fa per me».

Da una decina d'anni, Angelo lavora per la «Ambrosetti Stracciari», un grosso corriere bolognese. Nel magazzino dell'Interporto, questo siciliano trapiantato in Emilia non è uno qualunque. Tant'è vero che, quando si è candidato come delegato sindacale nelle liste della Filt-Cgil, i suoi colleghi lo hanno eletto a suon di voti. «Qui mi trovo bene - ci spiega mentre firma un pacco di bolle - ma sono poche le aziende che rispettano i nostri diritti. Il contratto parla di 8 ore di lavoro al giorno, ma le ore effettive, quelle sono molte di più. Quante? Beh, dalle 10 alle 12 tutti i giorni. Sai, quando c'è da fare una consegna parti e vai, non ti puoi tirare indietro. Il cliente viene prima di tutto. Il nostro lavoro è così: sai quando cominci, ma non sai mai quando finisci. Gli straordinari sono la regola».

E c'è anche chi sta peggio. «I più tartassati sono i padroncini. Per noi dipendenti le cose vanno un po' meglio, ma loro fanno una vita indecente - spiega Angelo -. Sai, è la concorrenza. E allora succede che pur di guadagnare qualche soldo in più salti i pasti e non dormi la notte. C'è gente che si fa mille chilometri in camion ogni notte per venti giorni consecutivi. È questo è un rischio per tutti, sia per loro che per tutti gli altri che viaggiano per strada».

Cosa voglia dire passare le notti su un camion, sfidando la sorte a ogni chilometro e a ogni area di servizio, Angelo lo ha imparato a proprie spese. Una volta, durante una breve sosta a un autogrill, lasciò il portafoglio in cabina. Fu un'imprudenza. Dopo cinque minuti denaro e documenti si erano già volatilizzati. «Ma non mi lamento - sorride Angelo - se penso a quello che è successo a qualche amico. C'è gente a cui hanno fregato il camion mentre beveva il caffè. Oppure ti svuotano il serbatoio della nafta. Basta un attimo. Vai in bagno a rinfrescarti la faccia e quando torni sei a secco».

Adesso, però, con tutto questo Angelo Cancilleri ha chiuso. Nel marzo dell'anno scorso, durante una semplice operazione di carico e scarico merci, il destino gli ha teso un agguato. Un infortunio banale, ma che poteva concludersi tragicamente. Angelo ha rischiato di perdere un occhio.

«Per fortuna l'occhio l'ho salvato. Però mi dà ancora dei problemi, specialmente con le luci molto intense. Così da allora non faccio più la notte». Anche i viaggi per le consegne sono diventati più brevi. Non gli orari, però. «La mia giornata comincia alle 8 di mattina e non finisco mai prima delle 19-19,30. Soldi? Guarda, sinceramente il nostro problema non è quello, perché tra straordinari e trasferte alla fine del mese la paga è buona. Il problema sono i chilometri e di conseguenza gli orari. Se ci fosse un tetto, diciamo 6-700 chilometri al giorno, sarebbe già una buona cosa. Almeno si potrebbe stare un po' di più in famiglia».

Già, la famiglia. Angelo fa due conti e pensa a quando potrà parcheggiare il camion in garage e godersi la moglie e i tre figli. «Dopo l'ultima riforma, per andare in pensione dovrei versare 40 anni di contributi. Ma non c'è niente da fare, non ci si arriva assolutamente. Il nostro è un lavoro troppo faticoso. Come farò ad andare ancora in giro a 60 anni? Per guidare una macchina del genere ci vogliono i riflessi pronti, perché ogni distrazione può essere fatale».

E allora? Allora la speranza, di Angelo e di tutti i suoi colleghi, è che lassù qualcuno veda e provveda. «Io penso che nel nostro caso sarebbe giusto un abbuono, uno sconto di 5 anni sulla pensione come quello di cui si parla per i lavori usuranti. Perché il nostro lavoro usurante lo è di certo».

Gabriele Franzini

Rossignol/Reuters

Tangenziale Napoli Cisl e Uil: Non abolite il pedaggio

NAPOLI. L'abolizione del pedaggio sulla Tangenziale di Napoli non risolverebbe i problemi di sicurezza e di inquinamento, mentre porrebbe in pericolo il posto di lavoro dei circa 500 lavoratori, che vi sono attualmente occupati. Lo affermano in un comunicato le segreterie aziendali e regionali di Fit-Cisl e Uiltrasporti che sottolineano di essere «impegnate nella tutela del lavoro e dell'utenza coniugate alle reali esigenze della città e non a strumentali e nostalgiche campagne di principio». Al riguardo le organizzazioni sindacali hanno indicato gli obiettivi «sui quali - affermano - si devono sentire impegnati tutti, società autostrade ed enti locali compresi», ovvero «la creazione di un un unico centro di gestione del sistema autostradale regionale, che veda la fusione con la Sam (Napoli-Salerno) e l'affidamento degli assi vari di collegamento; un programma di automazione del sistema di esazione pedaggio, unitamente ad un organico piano per investire in sicurezza e ammodernamento della rete».

Una proposta della Federtrasporti

«Traffico? La soluzione c'è Prendi l'autobus e pagherai meno tasse»

ROMA. Prendete l'autobus e pagherete meno tasse. Questa è la trovata con cui le aziende di trasporto pubblico locale sperano di convincere i cittadini a lasciare l'auto in garage e utilizzare il mezzo pubblico per spostarsi. L'utilizzo della leva fiscale come incentivo circola da tempo nelle associazioni di questo tipo di aziende; ma stavolta l'idea prende corpo e si sta traducendo in un disegno di legge che la Federtrasporti - federazione delle imprese degli enti locali - dovrebbe lanciare il 24 settembre a Firenze in occasione di un convegno delle associazioni dei consumatori.

Sul bonus fiscale per chi sale sul bus il ventaglio delle soluzioni è ancora all'esame degli specialisti. Quella più a portata di mano è la possibilità di dedurre dal reddito imponibile Irpef il costo dell'abbonamento alla rete urbana. Più a portata di mano perché già formulata, ma su questo c'è il problema della riduzione del carico fiscale generale, resa difficile dal persistente eccesso di debito pubblico: tuttavia l'alleggerimento delle tasse è nei programmi del governo, ma la lista d'attesa dei settori economici favoriti è già lunga. A cominciare dal sistema delle imprese.

Ma c'è una formula più sofisticata: i biglietti per i bus sono destinati ad essere sostituiti da carte a fascia magnetica che addebitano automaticamente il prezzo del servizio, e al tempo stesso registrano il numero dei viaggi eseguiti. Ebbene, chi supera un certo limite di utilizzo del bus o del metrò, potrebbe aver diritto ad uno sconto sulle imposte comunali come quella sui rifiuti o l'Ici. Un altro incentivo allo studio è quello di collegare l'abbonamento al mezzo pubblico, al parcheggio gratis in certi punti chiave della città; oppure ad uno sconto nell'abbonamento per l'anno successivo.

Il presidente della Federtrasporti, il veneziano Enrico Mingardi, nell'anticipare la proposta fa osservare che l'altro giorno al rientro dal week end sulla tangenziale di Mestre c'erano 17 chilometri di coda. «Partendo dal fatto che tutti vogliono rilanciare la qualità della vita - afferma - devo ricordare che i costi esterni e interni della mobilità incidono per il 9% del prodotto interno lordo». Mingardi cita uno studio degli Amici della Terra, che ha rubricato nei costi interni i problemi organizzativi e di gestione delle società di trasporto, e nei costi esterni gli incidenti stradali, l'inquinamento atmosferico ed acustico, gli ingorghi di traffico. «Anche nella Unione europea - precisa Mingardi - si stanno valutando i danni derivanti da un sistema della mobilità in cui domina il mezzo privato».

Per Mingardi non basta offrire autobus meravigliosi per attirare i passeggeri. «Occorre incidere sui bilanci delle famiglie con la leva fiscale. Se l'abbonamento per i quattro componenti di una famiglia costa 1,5 milioni, perché non dedurli dall'imponibile se questo significa risparmiare sui costi ambientali e di gestione delle città?». Mingardi non esclude neppure un patto con le compagnie di assicurazione per premi Rca scontati a chi dimostra di usare meno l'auto con la documentazione sull'uso del mezzo pubblico. Certo è che le aziende di trasporto locale apriranno un tavolo di contrattazione con le Amministrazioni comunali sul tipo di agevolazione fiscale che vorranno concedere, «visto che il problema maggiore dei sindaci è proprio quello della mobilità».

Intanto - dopo 5-6 anni di restrizioni - parte il piano d'investimenti per rinnovare il parco dei 40.000 autobus in dotazione, metà con 15 anni di età. Mingardi vorrebbe che la certezza di poter acquistare 1.500 bus fino al 2000, gli venisse garantita anche per gli altri 10.000 entro il 2008 programmati dal ministero dei Trasporti.

Raul Wittenberg

Con Ime punti dritto alla laurea.

Obiettivo: conciliare studio e lavoro. Ime ti offre il metodo didattico di preparazione universitaria sperimentato più a lungo (dal 1989) e che può davvero condurti alla laurea.

Ime. L'unico con centinaia di laureati dall'a.a. '90/91.

IME IL PRIMO ISTITUTO DI PREPARAZIONE UNIVERSITARIA

Numero Verde 167-341143

RICHIEDI LA DOCUMENTAZIONE COMPLETA E GRATUITA

Laurea in Scienze politiche
Laurea in Sociologia

Ime. L'unico conforme alla normativa UNI EN ISO 9002