

◆ **Autotrasportatori pronti a discutere col governo**
La protesta sull'A1 corre sulle onde dei baracchini
 «Qui si va troppo lenti, c'è il rischio di farsi male»

Tir a passo di lumaca per contestare il divieto di sorpasso

Autosole in tilt dopo un tamponamento
Ferito un camionista, altri due contusi

DALLA REDAZIONE
 SERENA BERSANI

BOLOGNA L'operazione sicurezza è partita con un flop e l'inevitabile scia di polemiche: il divieto di sorpasso per i Tir sul tratto Bologna-Firenze dell'A1 non ha evitato code ed incidenti. Già alle 13 di ieri, un'ora dopo l'entrata in vigore del provvedimento, sull'autostrada marciava a passo ridotto la rabbia degli autotrasportatori, incolonnati in un lungo serpente che nel tratto appenninico non è riuscito a superare i 30-40 chilometri orari. E alle proteste, alle bestemmie e ai cori di rabbia si è aggiunto poco dopo le 16 un maxi-tamponamento tra quattro mezzi pesanti che ha mandato definitivamente in tilt la circolazione sul martoriato tratto Bologna-Firenze. Risultato: tre feriti, di cui uno grave, trasportati all'ospedale Maggiore di Bologna, chiusura della carreggiata per una trentina di minuti, code che hanno sfiorato i dieci chilometri, gran lavoro per i mezzi di soccorso di vigili del fuoco, Polstrada

ed elicottero del 118 per estrarre i feriti dalle lamiere e rimuovere i mezzi. L'incidente è avvenuto al chilometro 213 nord, nei pressi di Sasso Marconi, pochi chilometri prima del termine del divieto. Così la protesta dei

BISONTI IN GUERRA

Per il 2 agosto giornata di mobilitazione sulla A22 contro le scelte del governo

no cominciato a viaggiare in barba al divieto anche sulla seconda e sulla terza corsia a velocità ridottissima. Altri rallentamenti, altre code e alla rabbia degli autotrasportatori si è aggiunta quella degli automobilisti costretti a procedere a marce basse "murati" tra i camion in processione,

che rientravano repentinamente sulla destra non appena scorgevano un lampeggiante della polizia. Una beffa per la Stradale che, pur avendo messo in campo tutti gli uomini disponibili, non poteva fermare i "rivoltosi" senza rischiare ulteriori problemi alla circolazione. Gli agenti si sono così limitati a prendere nota delle targhe per inviare a domicilio una multa salata, a cui si può aggiungere la sospensione della patente e della carta di circolazione.

La protesta si è concentrata sull'autostrada e non ha coinvolto, come si temeva, la viabilità ordinaria con il rischio di congestionare anche la statale 64 "Porrettana" che valica l'Appennino. Le critiche dei camionisti al provvedimento sono rimbaltate per tutto il giorno su "radio camion": rimanendo sempre in colonna si rischia un incidente a ogni rallentamento della fila, i mezzi si usano e surriscaldano perché tarati per velocità superiori, il tempo di permanenza sulla strada si allunga a dismisura per i lavoratori del trasporto su gom-



Camion in fila sulla corsia di destra della Autosole nel tratto che sfiora l'abitato di Firenze

Bucco / Ansa

ma. «È un provvedimento che non ha senso logico, penalizzerà tutta l'utenza autostradale e non soltanto i camionisti», profetizzava in mattinata un autotrasportatore di Imola, Vincenzo Cavallo, che con il fratello Ernesto (presidente nazionale della Fita-Cna e vicepresidente della Unatras, l'organizzazione che rappresenta circa 80mila aziende del settore) dirige un'impresa con più di venti Tir. E aggiungeva: «Per ora è niente. Di sera andrà molto peggio».

Intanto l'Uti (Unione autotrasportatori italiani) ha organizzato una giornata di mobilitazione generale per il 2 agosto sulla A22 del Brennero contro il divieto di sorpasso e sollecitato il governo, «che fino ad ora ha fatto da spettatore», a convocare un tavolo nazionale fra le parti interessate alla sicurezza stradale. Ieri pomeriggio si è poi tenuta una riunione interlocautoria alla Regione Toscana tra i rappresentanti delle associazioni di autotrasportatori e il dirigente del quarto tronco della Società autostrade Roberto Zianna, che si è detto

aperto alla mediazione e ha sottolineato che «il denaro per la camionabile è disponibile, che i cantieri per la terza corsia tra Firenze nord e sud ci saranno entro la primavera del 2000 e che entro la fine dell'anno partiranno i lavori per i primi quattro lotti del tratto emiliano». Un nuovo appuntamento è stato fissato per lunedì 6 settembre. In questo periodo le associazioni si sono impegnate a far rispettare l'ordinanza. E mentre monta la protesta c'è anche chi, viceversa, chiede di estendere le limitazioni che interessano tratti dell'A22, dell'A1 e la tangenziale milanese, anche all'A4 nel tratto Milano-Bergamo-Brescia. La richiesta è giunta ieri via telex al governo dal sindaco di Bergamo, Veneziani, e dal presidente della Provincia Bettoni, che rilevano come «la pericolosità del tratto autostradale da Milano a Brescia sia diventato insostenibile» e sostengono che «non resta che ricorrere al divieto di sorpasso per i Tir e al limite di velocità di 90 orari per le auto».

Treu: «Traffico da cambiare È l'ora del ferro e dell'acqua»

VENEZIA «Con la sicurezza non si scherza». Così Tiziano Treu, ministro dei Trasporti, ha commentato il primo giorno di divieto di sorpasso per i Tir lungo il tratto appenninico dell'Autostrada del Sole. Sottolineando che prima di tutto bisogna garantire la circolazione di tutti i mezzi, Treu ha aggiunto che «avremo un incontro, organizzato con il ministro dei lavori pubblici Micheli, per sentire le ragioni di tutti, ma non credo che potremo fare cose che pregiudichino il già grave stato delle nostre strade». «In prospettiva bisogna portare via merci dalla strada - ha detto - e metterle su acqua e ferro». In questo senso, secondo Treu, sarebbero stati disposti gli aiuti governativi ai porti e al cabotaggio. «Il trasporto via acqua è il più conveniente - ha aggiunto - purtroppo si pensa che serva solo per distanze di almeno 2mila chilometri, invece si possono coprire anche distanze minori». Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, eterna alternativa a quello su strada ma assolutamente non concorrenziale in tempi e costi, Treu ha ricordato che è in discussione con i sindacati il piano aziendale che è «stato centrato sullo sviluppo del traffico combinato». Il trasferimento da gomma ad altri mezzi delle merci, per Treu non andrebbe in prospettiva ad interessare l'occupazione nell'industria dell'autotrasporto, che comunque per sopravvivere necessita di una profonda ristrutturazione «perché non possiamo - ha concluso - avere il 95% dei padroncini con un solo veicolo».

IL DIBATTITO

CHI ABBANDONA LE BESTIE È INCIVILE

E LE STRUTTURE CHE NON LE ACCETTANO?

di MATILDE PASSA

Non starò qui a parafrasare per i cani il celebre pamphlet nel quale Jonathan Swift consiglia di mangiare i bambini poveri ottenendo il duplice risultato di eliminare la povertà e aumentare il consumo di carne (anche perché i cani molti ancora se li cucinano al forno) né mi dilungherò sulle relazioni con gli animali (lo ha già fatto in modo egregio ieri su queste colonne Stefano Di Michele), ma vorrei sottolineare alcuni aspetti dello scandalo stagionale dell'abbandono.

Primo. Esiste una legge che impone il tatuaggio dei cani onde individuare il colpevole di così doloroso misfatto. Ebbene, da due anni sono amica (il termine «padrona» non mi piace) di un trovato, non sono mai, dico mai, stata fermata da un qualsiasi vigile che abbia controllato se rispettava la legge.

Secondo: le norme che regolano la possibilità di avere cani al seguito sono talmente rigide che invitano i malintenzionati ad abbandonare la propria bestia appena possibile. In aereo il cane, a meno che non sia di taglia inferiore a 10 chili (il che significa dai volpini in su), viaggia nella stiva, spesso in condizioni spaventose. Per questo lo scorso inverno dovendo andare in Sardegna, avevo deciso di prendere il traghetto. Stessa sfortuna. In cabina il cane non può viaggiare, non puoi tenerlo neppure accanto a te al bar, anche se dotato di guinzaglio e musero. Rimane il ponte, in pieno inverno. Oppure la gabbia nella stiva. Risultato, niente viaggio. Per i treni, sono concessi solo gli Intercity, non gli Eurostar.

Terzo: trovare un albergo che accetti un cane è più difficile che vincere al Superenalotto. Al contrario della Francia dove la branda per il cane è sempre pronta, in Italia ti rispondono, quando ti va bene, con rifiuti comprensivi ma fermi, quando ti va male con sarcasmo. Anche le case in affitto sono rare, bisogna essere così fortunati da incrociare qualche proprietario di cane, altrimenti, pur offrendo più soldi si ottiene sempre un diniego. Di entrare nei ristoranti, nei bar, persino in alcune tabaccherie, non se ne parla. Gli autogrill sulle autostrade sono sopravvissuti, i posti all'ombra per le auto non ci sono e, quindi, pur di non lasciare il cane a cuocersi in macchina non ci si può fermare neanche un attimo.

Questo per quanto riguarda le vacan-

ze. La vita in città non va meglio. Divieto di andare sciolti in qualsiasi parco pubblico, salvo alcune aree riservate, raggiungibili solo con la macchina. Più facile a dirsi che a fare, soprattutto a Roma dove con la macchina ormai non si arriva più da nessuna parte. E gli anziani, che sono proprio i più beneficiari dal rapporto con gli animali domestici (lo ha detto confermato da tante ricerche mediche che cane e gatto allungano la vita di almeno cinque anni)? Mi risulta che in alcuni condomini del centro di Roma è proibito persino portare il cane in ascensore. E parliamo di palazzi di cinque e anche otto piani!

Conclusione: se si facesse meno retorica e si cercasse da un lato di applicare le leggi esistenti per reprimere l'illegalità, magari alleggerendo alcune norme inutilmente vessatorie (come l'obbligo di musero per tutti, obbligo che trasforma qualsiasi quadrupede in un pregiudicato. Si dice: ma il cane può mordere, okay, anche l'essere umano può aggredire, e come!, ma mica gli mettiamo le manette prima che abbia compiuto il reato!), dall'altro cercando di equiparare i cittadini proprietari di animali domestici a tutti gli altri (aventi diritto quindi alla libertà di movimento e di uso degli spazi comuni), forse qualche spiraglio in questa tragedia estiva, si aprirebbe. Perché non obbligare gli alberghi, ad esempio, ad accettare un certo numero di ospiti con quattro zampe al seguito? Perché non vietare a chi dà una casa in affitto di imporre odiose restrizioni? Perché non prevedere aree attrezzate per cane negli autogrill o nei ristoranti? Perché non negare ai condomini la possibilità di imporre regolamenti che creano cittadini di serie A e di serie B? Non solo per rendere giustizia ai proprietari di animali ma per coltivare una cultura in cui l'animale non sia solo un oggetto da coccolare o da rigettare, ma un soggetto dotato di diritti. E chi ne ha paura, affronti i suoi problemi psicologici senza ritenersi autorizzati a scaricarli sull'animale di turno. Certo, chi abbandona un cane o un gatto, non lo fa solo perché la società gli rende la vita così difficile. Ci vuole una bella dose di cinismo e di cattiveria, come osservava Di Michele, però tutto questo renderebbe meno faticosa la vita di chi vuole amarli e tenerli con sé a qualunque costo. Anche a costo di non muoversi più.

Pax «estiva» per i trasporti pubblici

Oggi l'incontro governo-sindacati: primo nodo le Ferrovie

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA Inizia oggi la tregua estiva degli scioperi nelle Ferrovie, che durerà fino al 3 settembre. Domani sarà la volta degli aerei, settore in cui la sospensione delle agitazioni è fissata fino al 5 settembre con una «finestra» dal 3 al 10 agosto. Insomma, sul fronte trasporti si entra nella fase di «pace sociale» garantita dalle norme che regolano i servizi pubblici. Ma il settore resta tra i primi posti nell'agenda politica pre-vacanziera, se non altro per l'alto grado di conflittualità che ha registrato di recente (domani, proprio in concomitanza con l'avvio della tregua, i piloti e i controllori di volo di Mirafiori hanno in programma lo sciopero virtuale, senza disagi per i passeggeri), e per il rischio-collasso in cui si ritrovano le Fs, con una vertenza in stallo totale e l'obbligo di arrivare al pareggio di bilancio entro il 2003. Il punto sulle politiche del settore si farà oggi a Palazzo Chigi, nel vertice annunciato la settimana scorsa tra governo ed i leader sindacali Sergio Cofferati, Sergio D'Antoni e Pietro Larizza. Gli argomenti da affrontare sono parecchi (investimenti, semplificazione dei contratti), ma a tenere banco saranno indubbiamente le Ferrovie. «Il risanamento e il rilancio delle Ferrovie è una delle sfide più difficili ha dichiarato ieri Massimo D'Alema - Speriamo che domani (oggi, ndr) ci siano dei passi avanti».

Il vero passo avanti in fatto di Fs sarebbe un accordo di massima del sindacato sul piano d'impresa presentato dall'amministratore delegato Claudio Demattè, che prevede tra l'altro 2.400 miliardi di tagli al costo del lavoro. È questa la condizione posta dal ministro Tiziano Treu per far ripartire il negoziato, per evitare un ennesimo stop-and-go. Ma non sarà questo l'esito dell'incontro di oggi. In primo luogo perché alla vigilia non emergono segnali in questo senso. In secondo luogo perché Pa-

lazzo Chigi non ha nessuna intenzione di avocare a sé la soluzione della vertenza. Molto più probabile che il bastone della trattativa passi nelle mani del ministro del Tesoro Giuliano Amato, il quale, come rappresentante dell'azionista unico dell'azienda, dovrà iniziare il lavoro di negoziatore per ricondurre la trattativa su strade percorribili. Tra l'altro, è proprio Amato quello che ha fissato nel Dpefi i cordoni della borsa pubblica a 4.400 miliardi. Secondo il Tesoro le Ferrovie dallo Stato non riceveranno in finanziaria una lira di più. Anche se il management ha tarato il piano industriale su 5.800 miliardi, la cifra promessa in incontri informali dall'ex ministro Ciampi.

Sulla differenza di 1.400 mi-

liardi s'è scatenata una ridda di ipotesi negli ultimi giorni. A quanto pare l'azienda sarebbe riuscita a rivedere il piano, scendendo ad una ipotesi di trasferimenti statali di 5.400 miliardi. Un passo verso il «rigore» imposto da Amato, ma ancora insufficiente a stare dentro la cifra fissata. Intanto sono proseguiti i contatti «diplomatici» sul fronte sindacale. A questo punto tutte le sigle, anche le più «ribelli», sarebbero disponibili a tornare a trattare, dopo l'ultimo strappo consumato il 7 luglio scorso, quando autonomi e Cisl e Uil non vollero rinunciare allo sciopero del giorno successivo. Ma le posizioni su come arrivare a quei 2.400 tagli sul costo del lavoro non sono ancora unitarie.

IN PRIMO PIANO

Trattori in marcia, torna la «rivolta» del latte

VICENZA La rabbia degli allevatori agricoli riuniti nei Comitati spontanei (Cospa) e simbolizzata da Ercolina, la vacca della protesta, la mucca sorridente della «rivolta del latte», è tornata ad occupare le strade statali e provinciali del Veneto per protestare contro i 660 miliardi di lire (dei quali 70 in Veneto e 300 in Lombardia) di multe applicate alle aziende italiane per il superamento delle quote latte nei bienni 1995-1996 e 1996-1997. Cifre che, secondo gli stessi allevatori, sono di fatto raddoppiate perché non comprensive delle spese già sostenute per le produzioni «incriminate».

Ieri almeno 600 trattori hanno circondato la Fiera di Vicenza che ha ospitato l'assemblea nazionale dei Cospa. «Ci mobilitiamo oggi - ha spiegato il presidente nazionale Cospa Vilmare Giacomazzi - per chiedere una risposta chiara al regime delle quote». L'assemblea ha deciso di proseguire la mobilitazione ad oltranza: al termine della riunione di Vicenza, i trattori si metteranno in marcia, è stato de-

ciso, attraverso tre direttrici per diffondersi a macchia d'olio nelle strade del veneziano, del padovano e del rodigino. Una prima colonna, partendo da Vicenza, imboccherà la strada per Abano e per Terme Euganee e, passando per Villa del Bosco, punterà verso Adria. Una seconda colonna si metterà in moto in direzione di Mestre attraverso Rubano, Dolo, Oriago e Campalto sino all'Aeroporto Marco Polo di Tessera.

La terza sfilata di mezzi agricoli affronterà la strada per il basso vicentino in direzione di Este e Rovigo. Un'ultima nutrita delegazione di allevatori su trattori si metterà quindi in marcia per Roma, dove mercoledì 28 sono attesi nello storico presidio Cospa laziale di Torrimpietra. «Azienda agricola produttrice di latte ad alta qualità trovasi con famiglie disoccupate causa usura dello Stato». Sta in questo annuncio affisso sui vetri di molti trattori la filosofia della protesta dei Cospa. «Mai come oggi siamo allo sbando come produttori e come famiglie - ha spiegato ai gior-



Passeggeri in partenza nella sala partenze voli internazionali di Malpensa Bruno / Ap

nalisti Giacomazzi - abbiamo l'impressione che il problema non venga affrontato dai politici per ignoranza del concetto di impresa agricola. E il mondo politico invece, maggioranza e opposizione assieme, che deve dare una risposta non sul passato perché l'illegalità è nell'amministrazione statale ma per affrontare una volta per tutte i problemi. Chiediamo - ha proseguito Giacomazzi - che sia

lo Stato ad assumersi i superprelievi delle annate dal '95 al 2000». Ma non è soltanto il Veneto in subbuglio: le multe sulle quote latte nel reggiano valgono quasi 90 miliardi e la Coldiretti rilancia l'«sos»: «Siamo in un periodo difficile per il Parmigiano Reggiano, per la zootecnica e anche per altri prodotti - spiega il direttore provin-

ziale della Coldiretti Angelo Nazari - e con oltre 37 miliardi per il biennio '95/'96 e '96/'97 da pagare che si aggiungono ai 50 miliardi per il periodo '97/'98 e '98/'99, si devono aggiungere gli interessi (oltre il 30%) che l'Aima intende far pagare». La Giunta esecutiva della Coldiretti reggiana denuncia ancora problemi, ritardi e errori nei moduli di pagamento e «poca equità e chiarezza nei criteri usati per la compensazione». La Coldiretti stima che le multe valgono più del 20% del valore di un intero anno di produzione di latte. «È una crisi che Governo e Regione non possono rifiutarsi di affrontare» concludono alla Coldiretti reggiana «anche perché ci sono delle grosse responsabilità della Pubblica amministrazione». La Coldiretti chiede un rinvio del pagamento fissato al 6 agosto, l'esenzione dagli interessi e aiuti per le aziende in crisi. Nel reggiano le multe sono 988 per il '94/'95: in gran parte sotto i 25 milioni e 926 per il '96/'97 in questo caso in gran parte sotto i 50 milioni.

