

Mediobanca, Bancaroma e Unicredit al 18,89% e gli altri azionisti seguono a ruota col 31,63%

Bancaroma e Unicredit sono i primi azionisti di Mediobanca con il 18,89% del capitale che forma il gruppo A dei soci, quello delle banche italiane. Gli altri investitori che formano il gruppo B, compresi i nuovi ingressi Mediolum e Lucchini, raggruppano invece il 31,63% di via Fioridrammatici. E quanto si ricava dalla lettura del nuovo patto, pubblicato ieri dai quotidiani, dopo che lo scorso giovedì l'istituto di credito di Enrico Cuccia ha annunciato i termini della spartizione della quota Comit dell'8,91%. In totale il patto di sindacato conta sempre più del 50% del capitale, il 50,537% per la precisione, ma la sua struttura non ha subito per il momento alcuna variazione.



Confesercenti: un cittadino su tre prende l'auto per potersi recare a ipermercati e supermercati

Se un cittadino su tre, per fare la spesa, è costretto a spostarsi in auto, è anche colpa delle continue chiusure dei piccoli negozi e della crescita invece del numero dei supermercati e ipermercati. E quanto afferma la Fiesca-Confesercenti, la Federazione che riunisce gli esercenti dell'alimentazione, che ieri ha svolto il suo congresso nazionale a Monsummano Terme. Secondo i dati diffusi da Fiesca-Confesercenti, dal 1971 ad oggi i piccoli esercizi sono passati da 409mila a 158mila, mentre i super e gli ipermercati sono passati da 609 a 6.143 con 262 centri commerciali. In particolare, si fa notare, negli ultimi dieci anni il numero dei piccoli esercizi alimentari è praticamente dimezzato passando dai 312mila del 1991 a 158mila.

€ c o n o m i a

LAVORO

MERCATI

RISPARMIO

Bersani ci prova, ma i camion non viaggiano Il governo rilancia: se c'è la revoca, le misure richieste saranno sbloccate

GIULIANO CESARATTO

ROMA Le fila si ingrossano, e anche chi non ci sta già da stanotte potrebbe tirare il freno a mano e incrociare le braccia. E la protesta che monta tra i camionisti e che rischia di diventare un vero braccio di ferro, più una prova di forza che un confronto su quel che c'è e si può fare. Le posizioni infatti, del governo e delle sigle sindacali, non sono né lontane né inconciliabili: c'è un accordo che risale alla gestione D'Alema, un'intesa su 12 punti per risolvere almeno le questioni contingenti degli autotrasportatori, intesa assolutamente attuale ma sulla carta, nero su bianco su chilometri di documenti, praticamente immobile al punto di partenza.

«Ma quale ricatto, ma quale strumentalizzazione politica, noi pensiamo alla pagnotta e al camion, vogliamo fatti che di promesse abbiamo fatto il pieno da tempo»: è più o meno questo il coro che si fa le sigle che hanno cercato e deciso lo sciopero, sia quelle che si sono dissociate astenendosi, recitano all'unisono. Governo inadempiante, l'accusa. Siamo allo stremo, la giustificazione dei 70, 80mila bisonti della strada che da stasera spegneranno i motori e limiteranno i loro viaggi, come prescrive il codice dell'autotrasportatore, a pochi generi di prima necessità.

«Ci vorranno due, tre giorni per vederne l'effetto», per capire quanto un blocco del genere, che oltretutto rischia di coinvolgere anche il resto dei trasportatori, il 20, 30% oltre quelli già fermi, possa far male al Belpaese facendo mancare «i semilavorati e i prodotti freschi» alle aziende e al mercato. Secondo Franco Tumino, responsabile della Ancst, camionisti della Legacoop, «non è un rischio da poco, anche per questo non c'è stata la nostra adesione allo sciopero, cosa che però faremo quanto prima se verificheremo che hanno ragione gli altri, e cioè che questo governo non ce la fa a tener fede agli impegni presi».

Ed è questo il vero nodo, le promesse non mantenute a una categoria che è sì la cenerentola d'Europa in fatto di efficienza, organizzazione, economia ma che «paga tutto questo sulla propria pelle e riesce a stare sul mercato grazie soprattutto ai sacrifici dei piccoli, cioè della maggioranza dei padroncini autisti e scaricatori del proprio camion». Anche chi guiderà stanotte, dice perciò Tumino, «portando mozzarelle e verdure fresche e pesce sulla tavola degli italiani», è esasperato tanto quanto chi resterà a dormire, è umiliato dai continui rinvii e rassegnato alla prospettiva di un esecutivo ingessato e insensibile, un parlamento malato di impotenza decisionale.

E nemmeno le caute aperture del ministro dei trasporti, Pier Luigi Bersani, consolano o rassicurano. «Si parla di riaprire una trattativa che in realtà è chiusa, almeno le questioni più urgenti: si facciamo i decreti promessi, e allora chiederemo la protesta e poi penseremo a programmare il futuro», spiega uno scoraggiato Tumino, sempre più propenso, «se non ar-



riva qualche segnale forte», a imitare le sigle scioperanti e a lasciare nei box i suoi diesel.

Bersani anche ieri ribadiva che, se revoca sarà, il governo metterà subito in moto «meccanismi per accelerare i provvedimenti richiesti». Ma quali sono questi benefici provvedimenti? «L'aumento del 7,9% delle tariffe, l'adeguamento di alcuni rimborsi, il recupero di premi assicurativi, ecco

l'urgenza, ma basterebbe una sola di queste richieste, un segnale concreto, tangibile come un decreto legge per convincerci che il governo fa sul serio e che è finito il balletto delle chiacchiere a palazzo Chigi dove Amato, e parlo di due giorni fa, ci ha promesso uno sgravio di 10 lire al litro sul gasolio». Perché, dieci lire sono poche? «Ci siamo messi a ridere, il gasolio in questi ultimi tempi è aumenta-

to del 26%, e poi non è il solo problema: siamo all'emergenza anche strutturale, lavoriamo di più e guadagniamo meno dei colleghi europei che intanto, specie al Nord, vengono a fare concorrenza direttamente a casa nostra».

Tutto sembra dar ragione a Bersani: si sa cosa fare, ci sono anche un po' di soldi (ad esempio i 40 miliardi per i premi assicurativi), c'è l'intesa con le associazioni. Qui

L'ANALISI

E il «padroncino» arriva al capolinea Storie di tasse, gasolio e strade roventi

ALESSANDRO GALIANI

ROMA I bisonti scalpitano nella grande prateria stradale. Tir selvaggio? L'Italia come il Cile? «Studiaggini, gli autotrasportatori italiani sono persone civili» assicura il ministro dei Trasporti, Pier Luigi Bersani, che non vuol neanche sentir parlare di scenari cileni. Tuttavia l'Italia, per via del blocco dei tir, rischia la paralisi. I camionisti sono incavolati neri. Il grosso non si fida delle intese col governo. Le associazioni di categoria sono divise. Il Cuna, il coordinamento unitario autotrasporto, accusato di strizzare l'occhio al Polo, tira la volata dei falchi, soffiando sul fuoco della protesta e cavalca il malcontento della base, mentre Anita e Lega Coop si dissociano e chiedono di continuare a trattare. «È una defezione ininfluente» assicura Paolo Uggè, leader del Cu-

na, secondo il quale l'80% dei camionisti aderirà allo sciopero. Insomma, l'esercito dei padroncini di tir è sceso sul piede di guerra. La goccia che ha fatto traboccare il vaso è il rimborso del bonus fiscale. È un vecchio problema. In Italia il gasolio costa circa 200 lire al litro più che negli altri paesi europei. Così negli anni '92, '93 e '94 il governo, per compensare questo gap, ha dato ai camionisti italiani un bonus. L'Ue però l'ha considerato un aiuto illegittimo e ora i padroncini dovranno ridare indietro allo stato i soldi ricevuti: oltre 1500 miliardi, circa 25 milioni a testa. Il governo si è detto pronto a trovare

delle forme di compensazione e nel protocollo d'intesa del novembre '99 ha già stanziato un bel pacchetto di misure, dirette soprattutto a ridurre i costi d'esercizio delle imprese, primo fra tutti il prezzo dei carburanti. Ma i camionisti non si fidano e hanno indetto la serrata.

Fin qui la cronaca. Ma per spiegare il malessere dei camionisti la cronaca aiuta fino a un certo punto. I loro problemi, in effetti, vanno inquadrati in un orizzonte più vasto e sono legati all'estrema polverizzazione del sistema dei trasporti su gomma italiano, intorno al quale gravita l'85% dello smistamento delle nostre merci. In Italia operano circa 150mila imprese di trasporto, l'80% delle quali è monoveicolare, cioè è composta da padroncini, proprietari di un unico tir. Solo in Italia e Grecia il trasporto merci è così frantumato. In Francia, in Spagna e soprat-

L'INTERVISTA

Cavalli (Cuna): «Non siamo in Cile Ma se serve, pronti al blocco a oltranza»

ROMA «Eravamo contenti, persino ottimisti per il futuro. Avevamo fatto un patto col Governo che ci dava due certezze. Una era l'immediata normalizzazione dei costi, l'altra, più in prospettiva, la soluzione dei molti problemi della categoria. A sei, sette mesi da quel patto non è successo nulla e la nostra pazienza è terminata, perciò scioperiamo». Elio Cavalli è certo di una cosa, non ci sono alternative al black-out delle consegne, al blocco dei tir. «Il Governo è responsabile, se prende degli accordi e non li mantiene, il minimo che si deve aspettare è l'astensione dal lavoro». Elio Cavalli è il massimo leader dei camionisti italiani, il presidente del Cuna, il Coordinamento unitario autotrasporto, associazione cui aderiscono 62mila imprese più o meno familiari, quasi tutte «monoveicolari», cioè con un solo camion in ditta, tutte compatte e fermamente a favore del lungosciopero.

Linea durissima, 7 giorni di lotta contro un avversario che dice di aver già accolto le vostre richieste e di essere pronto o quasi a pagarle il conto.

«È qui il punto, siamo stanchi di aspettare: quali provvedimenti sono in corso? cosa si è fatto da quando l'intesa è stata firmata? quando arrivano i miliardi promessi? A parte la carbon tax, che per altro è ferma alla Commissione europea, non abbiamo visto nulla, soltanto ineria e altre promesse su costi, sgravi fiscali, tariffe...».

Allora è anche una questione politica, di sfiducia in

questi governanti, un segnale per l'opposizione e per chi si augura che, come ai tempi del Cile di Allende, siano i camionisti a mettere in ginocchio il paese.

«No, sappiamo bene che potremmo essere strumentalizzati, ma noi siamo imprenditori, fermiamo i camion per una settimana, giorno e notte, ci rimettiamo un sacco di soldi e il Cile non c'entra: il fatto è che non ce la facciamo più, vogliamo scuoterlo questo governo e se ci saranno risposte concrete, appena avremo notizia di decisioni certe, appena vedremo dei fatti non andremo avanti, ci fermeremo e riprenderemo il lavoro».

Altrimenti?

«Altrimenti andremo avanti. La protesta proseguirà e anche chi tentenna oggi ci seguirà, e poi il 30 abbiamo in programma un'altra assemblea con un ordine del giorno già scritto: se non cambia l'atteggiamento di questo governo proclameremo un altro sciopero, forse più duro».

Quanto potreste resistere?

«Non mi auguro uno sciopero a oltranza, ma non posso escluderlo in queste condizioni. Quello che so è che siamo una categoria compatta e insieme responsabile, quando, anni fa, ci fu lo sciopero delle bisarce (i tir per il trasporto delle autovetture, ndr), alla prima settimana di blocco non successe niente, la seconda si cominciò a parlare, alla terza ottennero tutto».

G. Ce.

che manca Bersani lo definisce «insufficiente immediatezza delle misure». Per i camionisti manca la fiducia, manca il rispetto per una

categoria «piccola e responsabile che negli anni si è fatta carico anche di problemi non suoi e che è sopravvissuta solo grazie a qual-

che espediente, il camion sovraccarico, le ore in più al volante, la guida oltre il limite di velocità e la manutenzione come si può». Ora però, con la minaccia della concorrenza dei più organizzati «che fanno viaggiare ininterrottamente i mezzi contro le 10, 12 ore dei nostri e hanno enormi economie di scala», la situazione è insostenibile, «o il Governo batte un colpo, o anche noi ci fermiamo».

300 milioni, ma il guadagno è buono e oscilla tra i 5 e i 10 milioni al mese. Il lavoro va ad alti e bassi. C'è un mese buono, come novembre e dicembre, prima di Natale, o marzo e aprile, prima di Pasqua, e mesi di stacca come quelli estivi, quando chiudono le fabbriche. Il grosso dei camionisti è formato da artigiani che versa contributi più bassi dei dipendenti. Il tir è la loro casa. Questo sistema del «piccolo è bello» ha retto bene a lungo, ma ora è in declino. Da una parte c'è la doppia concorrenza e dall'altra c'è la cronica mancanza di regole nei rapporti con le imprese. I padroncini lavorano parecchio senza contratti scritti e spesso le imprese gli impongono condizioni caparzio. Qualche esempio? Per risparmiare molte imprese costringono i camionisti a fare anche i facchini, inoltre nei momenti di affollamento, quando le vendite vanno bene, i camion sono costretti a fare la fila per scaricare e perdono anche 8-9 ore, in attesa che i colleghi abbiano finito.

Insomma, l'Italia non è come il Cile, ma il sistema arranca. E lo sciopero non è solo un segnale del malcontento dei camionisti, ma anche il campanello d'allarme di un sistema troppo frantumato, che sta arrivando al capolinea.

