



AEROPORTI

Malpensa, 230 voli cancellati Disagi e ritardi per lo sciopero

MILANO In mattinata tutto sembrava andare senza eccessivi intoppi, poi il caos è arrivato all'ora del the: 230 voli cancellati, l'80% di astensioni tra i lavoratori di Malpensa, soprattutto nel settore bagagli, ritardi pazzeschi dei voli in serata e il sistema aeroportuale italiano in tilt, di conseguenza. Questo il bilancio dello sciopero proclamato dal sindacato Sulta-Cub del personale di terra Alitalia a Malpensa e Linate. Il caos è derivato soprattutto dalla cancellazione preventiva, da parte delle compagnie che hanno informato i loro passeggeri, di 200 voli sugli 840 previsti ieri nell'hub milanese. Nello scalo internazionale l'adesione complessiva è stata valutata intorno al 70% tra il personale della Sea, la società che gestisce gli scali milanesi, con punte che arrivano anche all'80% in alcune aree di lavoro come appunto quella della movimentazione dei bagagli. Situazione invece più tranquilla a Linate, dove le adesioni sono intorno al 40% e dove infatti è stato cancellato un solo volo in arrivo. Anche i ritardi sono stati abbastanza contenuti a Linate, mentre sono stati rilevanti a Malpensa soprattutto dopo le 18 con il congestionamento di decolli e atterraggi. Il 50% circa dei voli

partiti o arrivati hanno avuto ritardi che oscillavano tra mezz'ora e tre ore. C'è però da considerare, almeno per quanto riguarda le punte massime di questi ritardi, che si è trattato spesso di spostamenti di orario decisi dalle stesse compagnie per poter effettuare il volo negli orari delle fasce protette, cioè tra le 7 e le 10 del mattino e le 18 e le 21 di questa sera. Secondo la Sea, il disagio per i passeggeri sarebbero stati comunque contenuti. Il Sulta-Cub ha parlato di «massiccia adesione allo sciopero» e ha spiegato: «Se scioperiamo, rispettando continuamente le regole con grande senso di responsabilità, è perché abbiamo dei seri e gravi motivi che abbiamo ormai più volte manifestato ma che l'azienda non vuole discutere con noi. Se questi problemi fossero affrontati e risolti non saremmo certo qui a scioperare». «Abbiamo cercato di far fronte allo sciopero arreando meno disagi possibili ai passeggeri», il presidente della Sea Giorgio Fossa, ha commentato a Milano a margine di un convegno, lo sciopero - però sicuramente ci sono stati dei problemi. Non gravi, ma quello che è pesante è che ci sono state adesioni importanti, al di là delle nostre previsioni».

Tir, blocchi e picchetti ma si tratta Il ministro Bersani convoca i camionisti, pronto un decreto

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA A motori spenti hanno «ruggito» di più che con quelli accesi. Lo sciopero indetto dagli autotrasportatori delle sigle riunite nel Cuna ha ottenuto l'adesione del 90% dei mezzi pesanti, anche grazie a interventi (non sempre pacifici) di «convincimento» nei confronti di chi non voleva partecipare. Le prime 24 ore di «fermo» segnalano blocchi stradali, file chilometriche ai caselli, ingorghi e anche allarme per l'approvvigionamento dei carburanti in Abruzzo e Marche. Inoltre, avverte il segretario nazionale Uilm Roberto Di Maulo, c'è anche il rischio che la Fiat metta in cig 35mila persone. «La Fiat utilizza prevalentemente i Tir per spostare auto e semilavorati - spiega - Con lo sciopero si bloccano entrambe queste fasi e dunque si ferma anche la produzione».

Ma per le prossime ore è probabile una «schiarita». Nella serata di ieri, infatti il ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani ha convocato le due sigle al ministero. L'appuntamento è per stamane alle 10.30. In quella sede il governo intende avanzare «una proposta seria nel merito e anche nel merito», ha spiegato lo stesso ministro. Il quale non esclude l'ipotesi di un decreto legge. «Si vedrà domani» (oggi, ndr) taglia corto Bersani, che è intenzionato a presentare un percorso - magari accelerato - per arrivare a quei famosi provvedimenti che gli autotrasportatori dicono di attendere da sette mesi. Secondo indiscrezioni sarebbe proprio il decreto l'asso nella manica del governo, uno strumento finora inutilizzabile, visto che per Costituzione si può adottare solo in presenza di indifferibilità ed urgenza. Elementi presenti a sciopero in corso, visto che la protesta rischia di paralizzare l'intera Penisola. Inoltre finora restava l'incognita della copertura finanziaria per alcuni provvedimenti (come i 40 miliardi per l'abbattimento dei premi Inail), una voce su cui si sarebbe lavorato pre-

prio in queste ore.

La partita, dunque, si gioca oggi. Non si apre una trattativa - avvertono al ministero - ma si mette sul tavolo una proposta: prendere o lasciare. La controparte non sembra affatto morbida e c'è da sperare che non giochi al rialzo. Il Cuna ha già fatto sapere di volere tutto. «Dopo aver messo in piedi una pretesa così», dichiara il segretario Paolo Uggè - ci mancherebbe che facciamo sconti. Vogliamo quello che aspettiamo da sette mesi: i provvedimenti accordati con il governo D'Alema che ancora non ci sono. Ci si dice che c'è bisogno di un passaggio parlamentare, ma molto si può fare per via amministrativa, oltre che con un decreto».

Per il momento c'è il bilancio di una giornata da dimenticare per gli automobilisti italiani. In ogni regione, specie in quelle che hanno valichi di frontiera, porti e vie di grande comunicazione internazionale, i camionisti hanno effettuato dei «blocchi spontanei» a cura dei «Comitati di convincimento». I «pasdaran» della protesta sono andati a caccia della striscia bianca, il segno di riconoscimento dei camion interessati alla protesta (quelli con striscia rossa sono autotrasportatori in proprio e quindi possono viaggiare, come gli stranieri). A Milano hanno presidato ieri mattina il terminal Fs di via Rogoredo dove vengono trasbordati dai treni i container. File di camion lunghe chilometri si sono alle barriere della tangenziale di Torino e al traforo italo-francese del Frejus, dove per prevenire ulteriori problemi i camionisti diretti in Italia sono stati bloccati in territorio francese. Al valico autostradale di Ventimiglia il traffico è stato rallentato fino a sera inoltrata. Andando a Sud la situazione non è cambiata. In Basilicata un centinaio di autotrociolati, organizzati in più presidi, hanno bloccato per tutta la giornata l'accesso agli stabilimenti dell'area industriale di San Nicola di Melfi, fra i quali quelli della Fiat e della Barilla, i camionisti che non aderiscono alla manifestazione.

LE REAZIONI

D'Amato attacca: «Non si può bloccare il paese» E Ronchi: «È un ricatto, no ad ulteriori regali»

IL PIANETA DEI TIR			
150.000 le imprese di autotrasporto in Italia			
7% la percentuale di Pil rappresentato dalle merci spostate dagli autotrasportatori			
85% le merci che si muovono in Italia tramite trasporto su strada			
LE DUE RAPPRESENTANZE SINDACALI			
■ CUNA (Coordinamento unitario autotrasporto)		■ UTI (Unione trasporti italiani)	
Sigla	Imprese	Sigla	Imprese
Conf. Tras.	35.000	Fita-Cna	35.000
Sna-Casa	8.000	Anita	6.000
Fai	25.000	Fiap	3.000
Unitai	1.300	Legacoop	consorzi
Fiap - L.	7.300	Agci	consorzi

P&G Infograph

BENZINA

Super, dal 1985 mai così cara

sto per il 21 giugno a Vienna, la benzina aumenta anche negli Usa: in alcuni Stati ha raggiunto i 2,5 dollari al gallone, pari a 1.300 lire al litro, un salasso per gli americani che solo un anno fa la pagavano un dollaro al gallone (500 lire al litro). L'Antitrust Usa sta iniziando un'indagine per scoprire se ci sia o meno un cartello petrolifero. Una commissione emetterà il suo primo giudizio entro pochi giorni. Anche la Procura anticorruzione di Madrid sembra abbia aperto un'inchiesta contro le compagnie sospettate di essersi accordate per aumentare artificialmente il prezzo del carburante negli ultimi mesi sull'esempio dell'Italia.

■ Nuovo record per i prezzi della benzina, con la super a quota 2.260 lire e la verde a 2.175 lire al litro nei distributori Api. Si tratta del nuovo massimo storico a livello assoluto mentre a livello di potere d'acquisto era dal 1985 che la benzina non era così cara. A pesare, ancora, l'andamento delle quotazioni del greggio. E mentre si attende il vertice Opec previsto per il 21 giugno a Vienna, la benzina aumenta anche negli Usa: in alcuni Stati ha raggiunto i 2,5 dollari al gallone, pari a 1.300 lire al litro, un salasso per gli americani che solo un anno fa la pagavano un dollaro al gallone (500 lire al litro). L'Antitrust Usa sta iniziando un'indagine per scoprire se ci sia o meno un cartello petrolifero. Una commissione emetterà il suo primo giudizio entro pochi giorni. Anche la Procura anticorruzione di Madrid sembra abbia aperto un'inchiesta contro le compagnie sospettate di essersi accordate per aumentare artificialmente il prezzo del carburante negli ultimi mesi sull'esempio dell'Italia.

ROMA «Il blocco degli autotrasportatori mostra una delle debolezze formidabili di questo Paese: non è possibile che una categoria blocchi un intero Paese, un intero sistema economico e ci si riduca ancora una volta a trattative corporative di questo tipo». Così il presidente di Confindustria Antonio D'Amato commenta la vicenda del blocco dei Tir. «Questa vicenda dimostra - aggiunge - la sostanziale incapacità ad affrontare problemi che d'altro tempo si trascinarono».

Il presidente di Confcommercio Sergio Billè ha chiesto di «ripulire il più presto le condizioni per dare seguito agli impegni assunti». Billè si dice preoccupato per il danno che lo sciopero degli autotrasportatori sta provocando anche alle imprese. «Quello degli autotrasportatori è un problema strettamente legato a quello della defiscalizzazione dei prodotti petroliferi - dichiara - Quello su gomma equivale all'85%-90% del trasporto merci globale. Bloccare quello significa creare notevoli disagi alle imprese». Billè chiede quindi agli autotrasportatori di sospendere l'agitazione per dare al governo la possibilità di intervenire, evitando «alle imprese blocchi della loro normale attività e quindi anche dei rifornimenti di prodotti di prima necessità».

L'iniziativa di Bersani di convocare le parti per oggi è «un segnale positivo» per il presidente di Legacoop Ivano Barberini. «Era quello che avevamo sperato fin dall'inizio - spiega - che il governo scongiurasse il protrarsi della protesta». Secondo Barberini l'esecutivo deve cogliere «le ragioni serie che sono alla base del fermo e dare pronta attuazione agli impegni assunti verso la categoria nel recente passato. Gli spazi per un accordo si possono trovare. Serve naturalmente la volontà di entrambi». La Ancst-Lega coop, cioè la cooperativa di camionisti aderente alla Lega che non ha aderito alla protesta, ha espresso ieri la propria insoddisfazione per «l'assenza ad oggi del-

la accelerazione promessa dal governo - dichiara una nota - in direzione dei provvedimenti atti a sbloccare la vertenza». Quanto alla convocazione al ministero, Franco Tumino vicepresidente dell'Ancst annuncia fin d'ora che «in caso di esito insoddisfacente dell'incontro si inviteranno le cooperative associate a partecipare al fermo».

Durissimo il commento di Edo Ronchi, esponente dei Verdi nonché ex ministro dell'Ambiente. «La battaglia dei Tir è un purorricatto - dichiara senza mezzi termini - Bisogna avere il coraggio di fare un referendum per chiedere alla gente se è d'accordo nel sovvenzionare con 1.400 miliardi questo settore. È una cosa del tutto anomala. Non ci si può avvitare così e subire le pressioni di una categoria. Né si può investire come stiamo facendo in porti ferroviari e poi sovvenzionare il trasporto su gomma sviluppando una concorrenza sleale. Gli incentivi vanno dati al trasporto merci su ferrovia e via mare, come ha autorevolmente sostenuto il presidente Ciampi, e non per scoraggiarlo e penalizzarlo». Stessa posizione espressa da Legambiente. «Ogni ipotesi di ulteriori agevolazioni per i Tir è un insulto al buon senso, sia dal punto di vista economico che ambientale», dichiara il direttore generale dell'associazione Francesco Ferrante. In tutta Europa, spiega Ferrante, «le politiche più avanzate nel campo dei trasporti destinano risorse allo sviluppo della mobilità su rotaia, in Italia invece, la percentuale di merci che viaggiano su gomma è pari al 72% del totale ed il traffico merci su rotaia si è ridotto drasticamente: dal 25% del 1960 all'attuale 9%». Il braccio di ferro in corso tra autotrasportatori e governo conferma che l'Italia è un Paese «ostaggio dell'autotrasporto, mentre la modalità «deboli» di trasporto, non sono in condizione di far pesare allo stesso modo le loro esigenze», aggiunge Anna Donati, responsabile trasporti del Wwf.

SEGUE DALLA PRIMA

LA LEGGE DELLA GIUNGLA

artigiani possessori di un veicolo da trasporto - Paolo Uggè, ex Cisl, ex Dc, è diventato ora simpatizzante di Forza Italia. L'equazione è presto fatta: un complesso di Berlusconi che dal covo di Arcore decide di dare, anche così, manovrando i camionisti, un colpo alle sorti del centrosinistra retto da Giuliano Amato, novello Allende... Appare davvero un'ipotesi fantascientifica, del tutto smontata se oggi la convocazione delle parti al ministero dei Trasporti avesse buon esito. Anche perché tra gli organizzatori della protesta non c'è solo Paolo Uggè. C'è anche, ad esempio, Alfonso Trapani, già comunista, ora Dsese, segretario della Fita-Cna, l'associazione degli artigiani trasportatori. L'accusa di essere un emulo di quelli che volevano far

cadere Allende, usando i Tir come arma di lotta politica, sfiancando un Paese stremato, lo indigna. «Io so bene come andò quella storia cilena. Furono gli americani a sovvenzionare le sette settimane di blocco totale. Ogni volta che ci muoviamo tirano fuori questo spettro, invece di ragionare sulle nostre richieste... La nostra è una categoria di imprenditori legata al tessuto democratico del Paese, senza asseversive». Non avete sovvenzioni da qualche miliardario italiano? Trapani non ride, ma ricorda con rancore: «Sono sette mesi che aspettiamo, avevamo concordato alcune misure con il governo. Sono rimaste sulla carta. Basterebbe qualche atto preciso e tornerebbe la tranquillità».

Il Paese, intanto, deve fare i conti, però, con forme di lotta estreme, insopportabili, come lo sono quelle nei servizi pubblici (e ieri è stata una giornata disastrosa per il trasporto aereo). Ma il blocco dei Tir quali esiti avrà per una popolazione che non ha nul-

la a che vedere con i motivi della protesta? Le assicurazioni tranquillizzanti non vengono solo dai promotori. Lo stesso ministro Pierluigi Bersani fa sapere che non c'è alcun pericolo per prodotti come il latte, come le medicine e altri generi di prima necessità.

Una vicenda complessa, collegata a mali nuovi e antichi. Non ci sono solo le multe di Bruxelles che fanno impallidire i camionisti come gli allevatori di mucche. C'è anche il fatto che si tratta di una categoria, come altre, lanciata in una guerra commerciale ormai spietata. La conquista dell'Unione europea, la cancellazione delle frontiere, ha anche questi corollari poco piacevoli. Viviamo come in un Paese unico. La miriade di «padroncini», a bordo dei propri autocarri, oggi deve competere con altri colleghi provenienti da lontano. La liberalizzazione dei trasporti ha liberato le strade del vecchio continente. Ecco arrivare, senza fermarsi più alle dogane, colossi ben dotati dal centro Europa, dalla

Germania, dall'Olanda, dalla Francia, pronti ad offrire servizi efficienti e a buon mercato. È un campionato europeo in grande stile, fatto di merci e non di palloni. Ed ecco poi arrivare, magari su decrepiti veicoli, martoriati dalle guerre, i camionisti dell'Est, disposti a lavorare a prezzi bassissimi, un piccolo esercito che ricorda un po' i protagonisti di un celebre film, «Vite vendute» di Clouzot. Loro, i nostri «padroncini» italiani, oltre a questi due diversi e temibili concorrenti, devono, inoltre, fare i conti con un terzo «nemico» le grandi imprese che dominano il settore, impongono prezzi, condizioni, orari.

Questa dell'autotrasporto su strada è, infatti, una vera e propria giungla, dove esistono maxi società e poi giù, a cascata, imprese piccolissime, come in una catena di sant'Antonio, da committente a committente. C'è la Fiat, ad esempio, che ha assegnato alla Tnt-Traco i suoi servizi di approvvigionamento. La Traco, a sua volta, af-

fida il lavoro ad altri intermediari. Una frammentazione enorme, dove non tutti sono uguali, non tutti hanno gli stessi problemi e le stesse angosce, dove esiste una flessibilità esasperata, quella che piace tanto ai finti modernizzatori del nostro Paese. Esistono 800 consorzi, racconta Alfonso Trapani, ma sono pochi. Il problema è che questa azione «esagerata» dei camionisti italiani non mette in luce tali contraddizioni, non tende a colpire interessi e soprusi dei padroncini potenti, ma si risolve in un danno soprattutto nei confronti di milioni di cittadini, utenti e consumatori...

E, comunque, la vicenda appare emblematica di certe situazioni italiane. Qui dovrebbe volgere il suo sguardo ad esempio Antonio D'Amato il nuovo presidente della Confindustria, quando lancia le proposte tese fare dell'Italia un Paese moderno. C'era, racconta Roberto Vezzali, l'uomo che nella Cgil trasporti si occupa dei dipendenti delle società di autotra-

sporto, un progetto voluto dall'ex ministro Burlando, la legge 454. Un progetto che parlava di ristrutturazioni necessarie, ipotizzava anche quattro mila preposizioni per i camionisti. È rimasto fermo per intralci burocratici e perché l'Unione Europea aveva denunciato presunti aiuti impropri alle imprese. Un'altra scommessa non portata a termine, una testimonianza di come sia difficile innovare. Altre se ne potrebbero raccontare.

Dove sono finiti tutti i tentativi di soppiantare l'egemonia del trasporto su merci lungo le nostre superintestate arterie ricorrendo ad alternative? Numerosi esponenti «verdi» hanno ieri rilanciato la scelta del trasporto su ferro, i treni. Qualcuno potrebbe aggiungere quel trasporto su acqua così fiorente in altri Paesi europei, oggetto di tanti convegni, studi, proposte... Ha sempre vinto l'ossessione del Tir.

BRUNO UGOLINI

