

## TIR SELVAGGIO

Aiuti contro il caro-gasolio, misure anti-dumping e un fondo di 70 milioni di euro per il prossimo triennio sono i provvedimenti decisi ieri

La tensione si allenta verso sera, con la decisione di togliere il fermo attorno alle città. Ma c'è anche chi non vuole tornare al lavoro

# Il governo convince i camionisti: via il blocco

Prodi: Non abbiamo ceduto alle provocazioni. La Procura di Roma apre un'inchiesta

di Laura Matteucci

**SBLOCCHI** «La questione è risolta. Contiamo che la situazione possa tornare alla normalità nelle prossime ore». La notizia arriva alle sette di sera: gli autotrasportatori di Cna Fita

e Confartigianato, le sigle più battagliere, lasciano la presa e decidono la sospensione del fermo. Le merci hanno ricominciato a circolare in tutta Italia, anche se lentamente e con gradualità: per frutta e verdura ci vorrà una settimana per rifornire le scorte, per i carburanti un paio di giorni. Il governo propone un documento in dodici punti, tra concessioni contrattuali, misure anti dumping e contro il caro gasolio, un fondo di 70 milioni per tre anni e forza la mano: prendere o lasciare. Ma la chiave di volta è stata anche la procura di Roma, che ha aperto un fascicolo ipotizzando il reato di interruzione del pubblico servizio per i blocchi al casello autostradale di Roma Sud. E le decine di segnalazioni della polizia al Viminale per possibili revoche delle licenze.

Il presidente del Consiglio Romano Prodi si dice «soddisfatto» perché la vertenza è stata risolta «senza aver ceduto a parole e comportamenti che non erano appropriati alla situazione, né al lavoro degli autotrasportatori». «Ha vinto il confronto», dice, e «il lavoro di squadra». Di certo, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Enrico Letta e il ministro ai Trasporti Alessandro Bianchi chiudono la giornata con un respiro di sollievo, dopo quasi 72 ore di delirio stradale che hanno piegato l'intero paese. Anzi, Bianchi guarda avanti: «Usciamo da una situazione di crisi, entriamo in una situazione di massimo rilancio», afferma, aggiungendo che, adesso, «è necessario mettere mano in maniera organica al settore».

«Preso atto delle proposte avanzate dal governo che vanno nella direzione delle richieste della categoria, come ad esempio il contratto obbligatorio scritto, le tariffe minime, l'osservatorio sui costi, la strategia dei controlli e gli interventi sul gasolio», Confartigianato Trasporti e Cna Fita, le due associazioni più rappresentative, decidono di deporre le armi per prime. Poi, a sera inoltrata, anche Confrtrasporto si arrende, fermo restando che oggi si incontreranno tutti i vertici sindacali per chiarire la loro posizione.

Non era partita benissimo. Con il governo che aveva presentato il documento alle sigle di categoria, e queste che avevano confermato i blocchi riservandosi di sciogliere la prognosi solo stamattina. Il commo del leader dell'autotrasporto Paolo Uggè (alla guida della Fai e anche deputato di Forza Italia) era stato sarcastico: «Il governo si è presentato con quattro fogli contenenti proposte sullo sviluppo dell'autotrasporto. Si tratta sostanzialmente delle stesse

proposte già contenute nel protocollo presentato a febbraio e mai attuate. Non ci sembrano documenti concreti, ci è stato detto "valutate e firmate"; in pratica è un prendere o lasciare». D'accordo che erano stati garantiti i rifornimenti di beni di prima necessità, latte, medicine e benzina. E che, tra le segnalazioni della



Autotrasportatori, ieri mattina nei pressi del casello di Fiano Romano. Foto Ansa

### IL CORSIVO

## La sindrome Villarin

Negozi dagli scaffali vuoti, non c'è benzina. Vigilia di Natale che ricorda il Cile 1973. La serrata dei camionisti aveva inginocchiato Salvador Allende mentre i cronisti (anche italiani, in transito dal Corriere al Giornale) raccontavano la disperazione delle pentole vuote che le signore suonavano in piazza. Colpa del governo rosso se le città restavano senza niente. Leo Villarin guidava lo sciopero dei camionisti, ma non solo lo sciopero: aveva bloccato

ogni strada d'ingresso a Santiago e Santiago tirava la cinghia. Automobili a secco, vetrine senza niente. Villarin era il sindacalista che non riusciva a mettersi d'accordo col governo. Via le tasse altrimenti continuavamo. Prima di Allende le tasse erano una piccola formalità e con Allende si rapportavano ai redditi come in ogni paese del mondo. Povero Presidente che alzava la voce: da domani o smettono o arriva l'esercito. Ma Villarin rideva coi

giornalisti: «nessun ministro può ordinare di riaccendere i camion perché nessun ministro ha la forza di far rispettare il suo pezzo di carta». Negli anni di Pinochet, Villarin veniva ricordato come l'uomo che aveva salvato il Cile dal comunismo. Voci ormai lontane dalla sua nuova vita ad Alexandria, Virginia, due passi da Washington dove il Dipartimento di Stato lo ospitava in una casa nel bosco. L'Italia di oggi è lontana da quel Cile, eppure certe pieghe coincidono: blocchi rissosi con chi vuol rompere la serrata mentre il Natale già magro diventa magrissimo nei supermercati più spogli. Cambiano i protagonisti, eppure le tendenze restano.

Quando Paolo Uggè, presidente di un'associazione che guida la protesta, era sottosegretario di Forza Italia del governo Berlusconi, spiegava l'inutilità del regolare la vita dei camion con la disciplina pretesa dall'Europa. Teorizzava di affidare al libero mercato il privilegio di plasmare il gioco di costi, concorrenza, ore di lavoro. Adesso è sulle barricate: stop a tasse e accise altrimenti non smettiamo. Per curiosa coincidenza, Fabrizio Cicchitto, notabile Forza Italia, gli dà una mano ironizzando sul governo che vorrebbe premettere i rivoltosi ma non è in grado di farlo. Insomma, Prodi sempre più debole. Chissà dove ha sfogliato il codice Villarin. (m.ch.)

## Supermercati e benzinai, lento ritorno alla normalità

La Fiat riapre oggi, ma la Barilla è senza materie prime. Timori sui prezzi

di Luigina Venturelli / Milano

**DAY AFTER** Dopo due giorni di parapiglia, ieri sera i camionisti hanno abbandonato i presidi e sono tornati per la loro strada. Ma quello che gli autotrasportatori si lasciano alle spalle è un vero e proprio campo di battaglia: supermercati e negozi vuoti da riempire, distributori senza un goccio di benzina da rifornire, buchi economici da milioni di euro da rattoppare alla meno peggio. Sarà un lento ritorno alla normalità quello che aspetta l'Italia, assistito da oltre 2.500 agenti di polizia, mobilitati per garantire il regolare afflusso delle merci e l'ordinata ripresa della mobilità.

Al primo posto nella lista delle emergenze da risolvere c'è il capitolo alimentare. Il ministro dei Trasporti, per favorire il rapido approvvigionamento delle merci, ha decretato la circolazione eccezionale dei mezzi pesanti anche per le giornate di sabato e domenica prossimi. Gli scaffali dei prodotti freschi sono stati ridotti a lande desolate; latte, ortofrutta, carne e pesce, lasciati a marcire nei magazzini, sono diventati quasi introvabili; molte industrie alimentari, come la Barilla e la Bauli, hanno dovuto fermare la produzione. «Ci vorrà circa una settimana per ristabilire la completa normalità nella distribuzione di prodotti alimentari - afferma la Coldiretti - occorre vigilare per fermare accaparramenti, rincari e speculazioni che si stanno ve-

rificando». I danni al settore ammontano a circa 50 milioni di euro, senza contare il rischio che diventino strutturali, visto che nel frattempo «importanti fette di mercato sono state occupate da concorrenti stranieri». Un discorso simile vale per i distributori di benzina: ci vorranno almeno 48 ore per avere un livello di servizio sufficiente presso le stazioni di rifornimento dei carburanti. I benzinai rimarranno aperti anche nel fine settimana per consentire una

Ci vorrà almeno una settimana per tornare alla regolare distribuzione dei prodotti alimentari

più ampia distribuzione del carburante e, probabilmente, per dimenticare il caos a cui hanno assistito: risse ai distributori per aggiudicarsi le ultime gocce di gasolio, cisterne scortate dalle volanti della polizia, ambulanze che fanno rifornimento tra i fischi degli automobilisti lasciati all'asciutto, stazioni chiuse per esaurimento materiale e per esasperazione degli esercenti. Non è andata meglio su strade e autostrade bloccate dai presidi degli autotrasportatori: chilometri di code e traffico fermo sulle principali arterie del paese, reso più scorrevole nel pomeriggio dall'intervento delle forze di polizia per far rispettare la precettazione; chiusi il passo del Frejus e la frontiera di Ventimiglia; disagi nei collegamenti marittimi nel golfo di Napoli; porto di Genova intasato dai container scaricati dalle navi; bloc-

che dovrebbero venire attuati entro marzo 2008». «Siamo fiduciosi, i contenuti così come sono possono andare bene». Per ripristinare un livello accettabile di rifornimenti, il ministro dei Trasporti ha firmato il decreto che consente la circolazione eccezionale dei mezzi pesanti anche per la giornata di domenica,

mentre la Fegica-Cisl, una delle sigle dei gestori di distributori benzina, è pronta a tenere aperti tutti gli impianti nel fine settimana. Contro il fermo degli autotrasportatori, intanto, anche Adoc, Adušeb e Federconsumatori hanno presentato esposti-denunce alle dieci principali procure della Repubblica per risarcimento danni.

RITRATTO

## Uggè, il forzista che accende la protesta

/ Milano

«Resistere, resistere, resistere»: questo l'invito-appello che il presidente della Fai-Confrtrasporto Paolo Uggè ha rivolto in questi giorni di tir selvaggio alla categoria. E chissà se lo sa che a dirlo per primo fu l'ex magistrato Francesco Saverio Borrelli, e che con questo si riferiva alla situazione della magistratura italiana così come si stava trasformando col governo Berlusconi. Ovvero, col governo del suo capo, il referente politico che lo chiamò a Roma come sottosegretario al ministero delle Infrastrutture con delega ai trasporti. Un'esperienza politica di cui evidentemente ha saputo far tesoro, visto che anche oggi resta deputato di Forza Italia (ma non amava definirsi un «tecnico», ma non diceva che lui la tessera azzurra non l'aveva mai avuta?). Comunque, un'esperienza che non riesce a riempire la vita come dovrebbe, dato che ha voluto tornare anche ai vertici della Fai, Federazione Autotrasportatori Italiani, carica che peraltro ricopre da una trentina d'anni. Parentesi governativa a parte. Del resto: «Credo che agli italiani del mio conflitto d'interessi non gliene freghe proprio niente», ha dichiarato giusto l'altro giorno a Repubblica tv. Paolo Uggè, 60 anni, milanese di nascita, valtellinese d'adozione, è di sicuro un profondo conoscitore della materia ed in particolare di ogni tematica che riguarda l'autotrasporto delle merci. Ma è il gioco su più tavoli la sua vera passione. Nasce sindacali-



sta della Cisl. Poi, negli ultimi anni '70 l'estremismo per lui diventò eccessivo, e se ne andò. Va capito, perché già a vent'anni sembra si fosse appassionato a De Gasperi, e lo scudo crociato, finché è esistito, è stato la sua unica fede politica. Di fatto, entra nella Fai, fa rapidamente carriera e sale ai vertici, diventando in sostanza il Montezemolo dei camionisti. Nel '94, nel corso del primo governo Berlusconi, lo conosce e simpatizza. Al governo lo chiamerà Gianni Letta. E, dal suo punto di vista, di certo azzeccò la mossa. Perché la periodicità regolare delle proteste dei camionisti sembra spezzarsi solo quando Uggè è al governo. Anche perché, sia come sottosegretario sia come sindacalista, l'uomo mostrava certo un volto più mite rispetto a quello oltranzista che si è visto in questi giorni. Vale la pena riportare un passo di un'intervista rilasciata a Repubblica nel 2000: i blocchi stradali? «Iniziativa da fare con molta attenzione... I blocchi vanno senza dubbio condannati».

la.ma.

VERDI

Protesta inaccettabile privilegiare i treni

«È una protesta inaccettabile. È inammissibile che venga messa sotto scacco l'Italia intera bloccando la circolazione su strade e autostrade impedendo di garantire i servizi essenziali e limitando la sicurezza nel Paese». Lo afferma in una nota il capogruppo dei Verdi alla Camera Angelo Bonelli. «Non assicurare alla popolazione il rifornimento di generi alimentari e medicinali nonché di carburante è un atto irresponsabile. Ancora nel 2007 l'80% dei trasporti delle merci nel nostro Paese avviene su gomma - prosegue il Verde Bonelli - quando negli altri Stati si svolge principalmente su ferro. È necessario un piano di ristrutturazione dei trasporti merci a livello nazionale per incrementare quelli su rotaia».