



Ad Asti una camionista tedesca travolge un collega, arrestata. La difesa: «È stato un errore»

Governo: fermeremo i blocchi

Staino



Una protesta dura che spacca il Paese e suscita sospetti

Un blocco che invece di unire crea abissi, che mette contro cittadini e lavoratori. La spontaneità è vera? Eppure alcune richieste dei camionisti sono state già accolte dal governo

Il commento

ORESTE PIVETTA

→ SEGUE DALLA PRIMA

Conta niente la nazionalità: contano il luogo, la situazione, quei camion in coda, forse l'esasperazione. Si poteva temere che qualcosa di terribile sarebbe prima o poi accaduto. Una morte terribile e inutile nei giorni di una protesta senza politica, di una protesta che confonde le sue ragioni, che diffonde l'immagine di una condizio-

ne da terzo mondo golpista, che invece di unire crea abissi tra una categoria di lavoratori e gli altri, cittadini e lavoratori che non capiscono o possono capire poco e quindi non condividono o addirittura osteggiano. Sono fantasie le infiltrazioni? La preoccupazione è solo la conseguenza della «nascita siciliana» di un movimento disordinato e spontaneo? La spontaneità è solo apparente?

Secondo il leader della più potente organizzazione di autotrasportatori la protesta si sbricolerà alla svelta, perché le richieste sono già state tut-

te accolte dal governo, perché il rimborso trimestrale delle accise sul gasolio e il taglio del premio Rc auto sono già previsti dal decreto che si contesta, insieme con il rimborso dei crediti. Basterebbe leggere.

Questa semplice constatazione legittima anche la domanda sul «retroscena», retroscena che non è sempre oscuro e ambiguo, ma che, in chiaro, dice della crisi che stiamo vivendo, di una sofferenza reale, anche delle conseguenze di una trasformazione che ha colpito ovunque, una trasformazione non sempre vissuta come occasione di crescita (per alcuni settori produttivi lo è stata, con grandi sacrifici, con perdite, ma garantendo un futuro e intanto una sopravvivenza nei tempi della recessione), ma troppo spesso in forma di difesa, arroccamento, rivendicazione di assistenza (che diventa assistenzialismo). In estrema debolezza, al di là dell'arroganza delle manifestazioni, anche in uno sciopero che rifiuta le regole e che cerca di imporsi sulla volontà di chi la vede in modo diverso.

Della realtà qualcosa sappiamo. Il gasolio costa caro, le autostrade costano care, i percorsi sono lenti, al ritorno spesso si viaggia vuoti e quindi il bilancio a fine corsa è magro. Non ci si arricchisce più, probabilmente, guidando sulle nostre intasate autostrade e se l'economia rallenta, come sta accadendo, quasi si ferma, qualcuno paga il prezzo prima di altri. C'è stato forse un tempo dell'oro. Come definire l'impresa autonoma del «padroncino», che in rimessa schiera diciassette autoarticolati? Sarà stato ricco, lo sarà un po' meno. È vero che nessuno lo ha aiutato a «industrializzare» la sua impresa, a renderla economicamente vantaggiosa in un'epoca di concorrenza spietata e ormai globalizzata (almeno entro i confini europei). Però quel che vale per i telefoni o per le automobili o per l'arredamento vale anche per i camion: innovazione, che non significa ammodernare i motori (anche questo, naturalmente), ma aggiornare le reti, costruire sistemi, piattaforme logistiche, integrare modalità diverse di trasporto, cooperare, fare impresa insomma.

Non possiamo chiedere questo al «padroncino», ma la sua voce incontrerebbe ben altro ascolto se non parlasse solo di sconti e di sgravi fiscali,

ma si riferisse anche ad un disegno nuovo di un paese, che avrebbe bisogno di altre infrastrutture e di altra organizzazione. Altrimenti non ci sarebbe via di scampo al declino. Le mance non possono ripetersi all'infinito.

Al padroncino con diciassette autoarticolati non possiamo neppure chiedere di riflettere sul passato non lontano, su scelte che hanno condizionato lo sviluppo, lo hanno guidato malamente, conducendolo sulla strada di un colossale ingorgo, quando in omaggio alla moltiplicazione delle linee Fiat si privilegiò il trasporto su gomma, lasciando decadere le possibili alternative, ferrovie, navi, canali navigabili.

Però, rivendicando quanto si potrebbe ritenere necessario per so-

La crisi del settore
Per la logistica non nascono in Italia grandi industrie

Il rifiuto delle regole
Di fronte alle crescenti difficoltà la risposta è l'arroccamento

pravvivere oggi (come ha riconosciuto il governo), si dovrebbe aggiungere qualcosa che riguardasse tutti, quel progetto, che dovrebbe delinearsi dentro una comune e condivisa visione di progresso contro la nostra storica arretratezza. Invece pare di assistere soltanto ad una questua violenta, che, invocando privilegi, isola, lascia ai margini, esclude persino, sottraendo alla discussione comune temi di vitale interesse. Fare politica, anche per chi conduce un camion, dovrebbe significare questo: parlare con le proprie parole la lingua di tutti. Sarebbe una svolta, quando per risollevarsi sarebbero necessarie, prima di tutto, unità e responsabilità. Questo ad esempio chiedono i sindacati, quando insistono mettendo in guardia anche il governo da iniziative che potrebbero colpire la «coesione sociale».

Immaginare il futuro bisognerebbe. Altrimenti viene da credere davvero a certi sospetti. ❖