



Foto Ansa



Scaffali di verdura e latte vuoti nei supermercati di Napoli

Napoli, il prefetto ordina: rifornite la città di carburanti

Sempre più difficile la situazione nel Paese per il blocco dei Tir: scarseggiano benzina e generi alimentari, mentre il conto dei danni economici è salato. Il prefetto di Napoli intanto ordina di rifornire di carburante i distributori.

MARZIO CENCIONI

ROMA

Benzina quasi a secco, scaffali dei negozi e dei supermercati desolatamente vuoti e perfino 600.000 euro di danni per il comparto della mozzarella di bufala: il conto dei blocchi dei Tir è sempre più salato per i consumatori e per i produttori. Intanto, però, a Napoli interviene il prefetto, Andrea De Martino. Al termine di una riunione tecnica, De Martino ha disposto ai sensi dell'art. 2 del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza una ordinanza per riprendere immediatamente il servizio di rifornimento dei distributori della provincia di Napoli. Il provvedimento è destinato alle società Esso e Q8, i cui rappresentanti avevano partecipato alla riunione.

Il prefetto ha ritenuto che l'interruzione del servizio di distribuzione di carburanti, non più possibile perché negli ultimi due giorni i depositi si sono svuotati, «rischia di pregiudicare diritti di libertà fondamentali e di primario interesse per la collettività» e che il protrarsi di questa situazione potrebbe avere ricadute sul piano dell'ordine pubblico.

In Toscana, per i carburanti, una delle situazioni più critiche. Le zone in cui la situazione presenta disagi maggiori sono quelle costiere che normalmente vengono rifornite con autobotti che caricano ai depositi di Livorno e Arcola (La Spezia). A scarseggiare manca soprattutto il gasolio. Difficoltà per gli automobilisti vengono registrate, secondo una associazione di categoria, nelle province di Livorno, Pisa, Grosseto, Lucca e Massa Carrara. Alcune autobotti sono state fermate dalla protesta ai caselli autostradali di Montecatini Terme, sulla A11, e Valdarno in A1. Il rifornimento di prodotti ortofrutti, provenienti dal Sud, è diminuito del 25%. Anche il pesce dell'arcipelago toscano è destinato a manca-

re dalle tavole: continua il blocco delle marinerie a Porto Santo Stefano, Viareggio, Livorno.

In Puglia, i blocchi stradali rischiano di mandare nel caos anche i tribunali. Una cancelleria dell'ufficio gip-gup del Tribunale di Bari ha ricevuto una comunicazione via fax dal carcere di Taranto in cui si dichiara l'impossibilità a tradurre quattro detenuti dal penitenziario ionico. Nel fax si sottolinea il «mancato rifornimento di carburante vista la nota situazione». Il processo, che si sta celebrando con rito abbreviato nell'aula bunker di Bitonto, è quello nei confronti di 33 presunti affiliati al clan Strisciuglio di Bari accusati di associazione mafiosa, traffico di sostanze stupefacenti, detenzione e porto di armi clandestine e da guerra, rapine, estorsioni. Se i detenuti non saranno accompagnati dalla polizia penitenziaria all'aula d'udienza, il processo non potrà essere celebrato.

Mozzarelle d'oro Al comparto delle «bufale campane» danni per 600mila euro

Il blocco dei Tir comporta un'erosione del valore della produzione alimentare italiana dello 0,3% ogni settimana. Lo afferma l'area research di Banca Mps, che ha realizzato un rapporto sull'industria alimentare. I ricercatori hanno calcolato il dato sulla base delle stime di Coldiretti, secondo cui ogni giorno di blocco causa una perdita di fatturato pari a 50 milioni di euro al giorno, dovuta ai prodotti deperibili.

Le conseguenze del blocco dei Tir si ripercuotono, come detto, sul comparto della mozzarella di bufala campana Dop, con danni sul fatturato stimati finora in 600mila euro. Come spiega il Consorzio di tutela del comparto sono stati 4900 i quintali di latte di bufala non raccolti negli allevamenti che rientrano nel sistema della Dop, e quindi 750 i quintali di mozzarella non prodotti nelle ultime 24 ore.

Ma in questa protesta non c'è lotta di classe perché, spiega Sebastiano Fiume, coordinatore regionale dell'unica sigla attestata sulla posizione del blocco ad oltranza, almeno fino a venerdì, «le differenze tra padroni e sottoposti sono minime, e i primi stanno perfino peggio dei secondi». Per verificarlo, basta un rapido giro d'orizzonte: «Qua il più fesso di noi tiene congelati investimenti per centinaia di migliaia di euro», racconta Bartolomeo Zottoli, titolare di una ditta di Nocera Inferiore. «Quando ci fu la liberalizzazione delle licenze mi lanciai: ne acquistai cinque. Ora sono carta straccia. Agitando l'alibi della crisi i committenti, che prima pagavano a 60 giorni, ora liquidano a 120. Nell'attesa, bisogna anticipare il gasolio, i pedaggi autostradali, le multe, che diventano sempre più salate. Ciascun autista ha un monte ore a disposizione per ogni viaggio: sfiorarlo anche solo di qualche minuto significa esporsi a un bagno di sangue». «Ormai - incalza Stefano Sorrentino - è la Stradale a decidere quando ti devi fermare e quando puoi viaggiare. Nella stragrande maggioranza dei viaggi a lunga percorrenza, sono costretto a fermarmi alle 2 del pomeriggio e ad aspettare 9 ore. Se non ho sonno, sono affari miei. Se non ho fame idem».

Il resto l'ha fatto l'ultima grande crisi finanziaria. Il Leviatano morente si è aggrappato alle cavie del settore: dal 2008 le banche richiedono il

rientro dalle esposizioni. «Su duecentomila euro di scoperto si arriva a pagare anche 18 mila euro di interessi, più le commissioni di massimo scoperto», rivela Orlando. È stato così che molti padroncini dell'Italia meridionale si sono buttati tra le braccia della criminalità organizzata. Hanno «comprato» i soldi necessari per tacitare le banche da chi in quel momento ne aveva grande disponibilità. Quante sono le ditte che, silenziosamente, sono passate di mano, andando ad incrementare il volume d'affari delle mafie meridionali? Sui picchetti al casello di Mercato San Severino, dove l'Italia, sull'onda di una recrudescenza della protesta, rischia da un mo-

Problemi I committenti prima pagavano a 60 giorni ora liquidano a 120

mento all'altro di spezzarsi in due, cala il silenzio. Occhi bassi, che però dicono tutto. «Il governo Monti - prova a riassumere Fiume - non può girarsi dall'altra parte, e sbaglia a considerare questa lotta solo un problema di ordine pubblico. Gli autotrasportatori vogliono essere uno dei pilastri di Crescititalia: senza una più razionale regolamentazione, questo settore è destinato sempre più ad essere solo evasione fiscale, lavoro nero e riciclaggio». ♦