

Effetti collaterali

Oggi Coldiretti regalerà nelle piazze frutta e verdura rimaste nei campi e nei magazzini e che rischiano di andare a male

La paralisi costa 200 milioni al giorno

Il blocco dei Tir colpisce agricoltura, industria e distribuzione - Rischio speculazione sui prezzi

PAGINA A CURA DI
Emanuele Scarci

Industria, agricoltura e distribuzione sull'orlo del collasso. Non bastava la crisi economica, ci si mette anche Tir selvaggio. E i conti sono presto fatti: i danni per la paralisi dell'autotrasporto possono essere stimati in almeno 200 milioni di euro al giorno. Sono 50 milioni di danni al giorno per frutta, verdura, latte e fiori e, per di più, bisogna sostenere i costi di smaltimento dei prodotti freschi che rimangono nelle aziende; tanto che oggi gli agricoltori della Coldiretti regaleranno nelle piazze frutta e verdura rimasta nei campi e nei magazzini mentre gli scaffali sono semi vuoti e i prezzi sono alle stelle. Le catene commerciali lamentano i disagi generati da un'Italia spaccata e di un ciclo logistico impazzito: è in crisi il rifornimento di merci nei punti vendita sia quello proveniente direttamente dai fornitori sia quello che arriva attraverso i centri di distribuzione. Per iper e super in fumo il 40% dei prodotti deperibili.

Effetto domino invece nell'industria: nell'auto alcuni stabilimenti Fiat ieri hanno soppresso i primi due turni con una mancata produzione di 4.200 vetture. Oggi salta almeno il primo turno. Molto peggio nell'industria degli elettrodomestici: il gruppo Indesit ha sospeso la produzione, per mancanza di componenti, negli stabilimenti di Carinaro, Teverola e None; il polo Whirlpool di Napoli è chiuso da lunedì mentre Electrolux ha dovuto bloccare l'impianto di Forlì. Funziona, sia pure a rilento, la distribuzione di farmaci grazie ai varchi aperti dai camionisti; nel calzaturiero diversi produttori lamentano l'assenza di consegne di materie prime e l'impossibilità di effettuare consegne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alimentare. Consegne con il contagocce

I problemi maggiori nei prodotti freschi

Agroalimentare e distribuzione colpite in pieno dallo sciopero dei camionisti. Secondo Coldiretti ogni giorno i danni ammontano a 50 milioni per i prodotti alimentari deperibili: latte, fiori, frutta e verdura che da aziende agricole e stalle non riescono a raggiungere i mercati e le industrie di trasformazione. Perché un conto tanto salato? Semplice: ogni giorno viaggiano su camion e Tir circa 525 mila tonnellate di prodotti agricoli e alimentari (di cui quasi il 10% è deperibile) pari all'86% delle merci. Ma oltre al danno c'è la beffa: la perdita di credibilità con la grande distribuzione europea pronta a sostituire l'ortofrutta e

pazioni diventerebbero molto serie».

Federdistribuzione lamenta la frattura tra il Nord e il Sud del Paese. I problemi maggiori si registrano attualmente nei prodotti freschi, in particolare l'ortofrutta, che rischiano di marcire nei centri di stoccaggio se non consegnati nei tempi corretti. Complessivamente, a livello nazionale, si può stimare che venga consegnato nei punti vendita circa il 60% del quantitativo abituale dei prodotti deperibili, con situazioni però molto diverse tra aziende localizzate prevalentemente nel Meridione, dove la situazione resta più complicata, e aziende che operano invece al Nord o comunque su scala nazionale.

Trattandosi di prodotti freschi destinati al consumo giornaliero, Federdistribuzione stima una perdita del 40% delle vendite, con conseguente disagio per i consumatori, che hanno difficoltà nel trovare assortimento e quantità adeguate nei punti vendita. «Se si considera che i prodotti freschi relativi a carne, pesce, ortofrutta e formaggi equivalgono a circa 40 milioni di euro di vendite al giorno realizzate da ipermercati e supermercati, l'impatto può essere quantificato, nella situazione attuale, in una perdita di circa 16 milioni al giorno per le aziende della grande distribuzione».

Gli operati della Gdo segnalano inoltre che i blocchi in corrispondenza dei porti stanno creando ritardi nelle consegne anche per i prodotti non alimentari provenienti dall'estero.

E se il blocco dei Tir si prolungasse per tutta la settimana? Secondo Federdistribuzione la situazione si complicherebbe fino a diventare critica, con forti disagi per i consumatori e maggiori costi per le imprese, anche solo per ricostituire le scorte nei magazzini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL DANNO

Federdistribuzione stima una perdita del 40% delle vendite con forti disagi per i consumatori, che hanno difficoltà nel trovare assortimento e quantità adeguate

i fiori made in Italy con quelli provenienti rispettivamente da Spagna e Olanda. E poi i costi di smaltimento del prodotto che marcisce.

Per nulla tranquillizzante la situazione nel resto della filiera. Coop lamenta danni rilevanti nei punti vendita in Sicilia e carenze nel resto della rete. «Ora - rileva Vincenzo Tassinari, presidente del consiglio di gestione di Coop Italia - registriamo una normalizzazione della situazione che però rimane a macchia di leopardo sia per territori, e in particolare al Sud, sia per settori, specie nei prodotti freschi. Certo, contiamo tutti sulla ricomposizione della situazione da parte del Governo ma se domani la situazione non si risolvesse le preoccupazioni

L'ANALISI

Alberto Orioli

Quali sacrifici intende fare chi organizza le barricate?

Dialogo nella fermezza. Come è tradizione nelle trattative che interessano il settore strategico e delicatissimo dell'autotrasporto, è sempre stato questo atteggiamento mantenuto dai Governi di ogni colore. Significa trattare, se del caso, solo dopo che i blocchi siano rimossi e la situazione logistica ripristinata in modo ottimale. L'annuncio fatto ieri dai "ribelli" di Trasportouniva nella direzione giusta: via i blocchi. Non resta che verificare se anche la realtà seguirà questo indirizzo. Solo allora sarà, eventualmente, il tempo del confronto. E solo se non sarà strumentale, come fa invece pensare la scelta, da parte di chi organizza la protesta, di alzare l'asticella dopo avere scoperto che le richieste della prima ora erano già state tutte esaurite proprio nel decreto contestato dai padroncini dei Tir. La trattativa poi deve tenere conto della effettiva rappresentatività dei "ribelli": 7mila iscritti su 120mila aziende che, per il 93%, non approvano per nulla l'iniziativa della protesta.

Gestire i blocchi dei camionisti è un incubo per ogni amministratore. Non a caso tra le norme di autodisciplina del settore figura proprio la rinuncia a esercitare la facile protesta affidata alle "barricate di camion". Il codice è stato sottoscritto da tutte le organizzazioni del settore nell'ambito dell'attività di moral suasion che esercita la Commissione di garanzia sul diritto di sciopero, una normativa di civiltà, all'avanguardia in Europa (proprio in questi giorni è

oggetto di imitazione in Francia). Di qui la giusta fermezza annunciata dal ministro dell'Interno, Annamaria Cancellieri. Fermezza ancor più necessaria nel momento in cui l'economia si rende conto di quanto sia stata profonda la ferita aperta da quelle agitazioni. Sono ingenti i danni procurati al mondo delle imprese, alla grande distribuzione, all'agricoltura.

La Fiat, come spesso le capita, diventa l'azienda simbolo. Negli stabilimenti dove si è consumata l'aspra dialettica dei metalmeccanici sui margini di produttività, da aumentare anche grazie a operazioni millimetriche sui tempi di lavoro, il blocco dei Tir ha portato all'azzeramento di ben tre turni in cinque impianti (anche oggi). In un colpo solo è probabile che sia stata erosa una parte non banale di quei margini di miglioramento che l'intero accordo aveva garantito al gruppo. Diventa evidente quanto il conflitto sociale, se esasperato in forme selvagge, si possa rapidamente trasformare in conflitto tra classi, tra lavoratori. Una guerra tra interessi (diseguali perché i lavoratori delle fabbriche "hanno già dato") nel momento in cui il Paese chiede a tutti di imparare a riconoscere una nuova nozione di "bene comune": la capacità di un popolo di riconoscere quali siano le possibilità di sacrificio di ciascun suo cittadino.

Industria. Stop al primo turno e 4.200 auto in meno

Fiat, oggi si fermano cinque stabilimenti

Effetto domino nell'industria. Il blocco del trasporto merci e delle forniture di componenti paralizzano uno dopo l'altro gli stabilimenti che lavorano senza magazzino: produzione ferma e addetti dritti in cassa integrazione.

A causa dello sciopero degli autotrasportatori resteranno fermi anche oggi gli stabilimenti Fiat, almeno per il primo turno. L'attività produttiva sarà sospesa a Melfi, Pomigliano, Cassino, Sevel e Mirafiori. A Melfi e alla Sevel ieri sono saltati i tre turni quotidiani, compreso quello notturno. Secondo il Lingotto sono 4.200 le automobili non prodotte

ci, settore in cui l'Italia è leader europeo: dal gruppo Indesit comunicano che gli stabilimenti casertani di Carinaro e Teverola e quello torinese di None sono stati bloccati in seguito alle mancate forniture di componenti. Oggi potrebbe toccare anche agli altri tre stabilimenti italiani, tutti nelle Marche, qualora il blocco delle forniture dovesse continuare. Problemi anche per gli altri player del comparto: da ieri Whirlpool ha fermato gli impianti di Napoli e oggi potrebbe essere costretta a prendere altri provvedimenti, mentre Electrolux ha sospeso la produzione nel polo di Forlì.

ELETTRODOMESTICI

Indesit blocca l'attività in tre siti e oggi potrebbe fermarne altrettanti. Whirlpool sospende la produzione a Napoli ed Electrolux a Forlì

solo ieri negli stabilimenti italiani.

Per il presidente dell'Unione industriale di Torino, Gianfranco Carbonato, «il blocco dei Tir sta determinando una situazione pesantissima: il sistema degli approvvigionamenti industriali è in tilt. Molti stabilimenti, non solo quelli Fiat, sono bloccati e con essi buona parte dell'indotto auto che pesa per oltre il 50% dell'apparato industriale torinese. E poiché è impossibile lavorare per il magazzino, non è escluso che, nelle prossime ore, molte aziende si trovino costrette a dover mettere in libertà gran parte delle maestranze».

Pesantissimi i riflessi anche nell'industria degli elettrodomesti-

Meno difficile, per ora, la situazione nel settore della meccanica, dove la costruzione delle macchine più complesse è meno soggetta alle forniture quotidiane di componenti. Ucimu, l'associazione dei produttori di macchine utensili, segnala che le forniture di ghisa provenienti dall'estero non hanno subito intoppi, anche perché i Tir rumeni hanno varcato il confine italiano passando dalla Francia. Tuttavia se il blocco dei Tir si prolungasse ancora potrebbero sorgere problemi. Se ne saprà di più giovedì o venerdì.

Difficoltà invece per l'industria calzaturiera e della pelletteria. «Questo non è il picco stagionale - premette Rossano Soldini, titolare dell'omonimo calzaturificio di Arezzo ed ex presidente dell'Anci - e l'attività è piuttosto ridotta. Tuttavia finora abbiamo sfruttato un po' di scorte di magazzino ma siamo alla fine. È anche vero che sarebbe inutile produrre per il magazzino, visto che non riusciamo a effettuare le consegne, ma, da domani in poi, senza forniture rischiamo il blocco».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

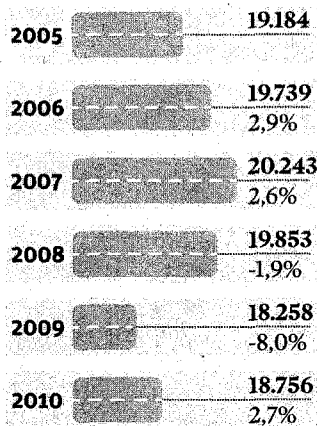
Le manifestazioni e le contromisure
 Continuano i blocchi sulle strade, il Viminale pronto a intervenire
 Sanzioni in arrivo dall'Autorità anti-scioperi, per ora niente precettazione

La protesta in cifre

TRAFFICO VEICOLI MERCI

(veicoli pesanti)

Milioni di Km percorsi sulla rete autostradale italiana e variazione percentuale rispetto all'anno precedente



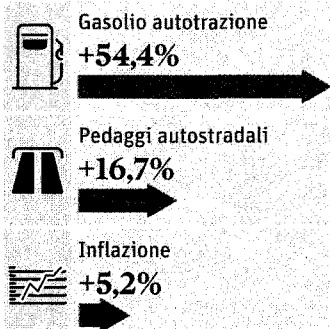
CONSISTENZA DEL PARCO VEICOLARE PER CATEGORIA

Dati in migliaia

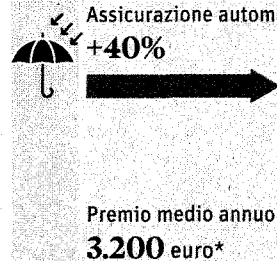
	Merchi	Speciali
2005	3.638	542
2006	3.763	569
2007	3.843	595
2008	3.915	620
2009	3.945	639
2010	3.984	657

LE RAGIONI DELLA PROTESTA: I COSTI A CARICO DEGLI AUTOTRASPORTATORI

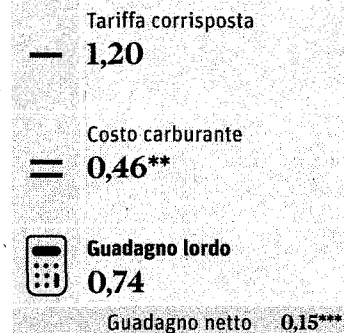
Aumento costi autotrasporto
 Dal 2008 al gennaio 2012



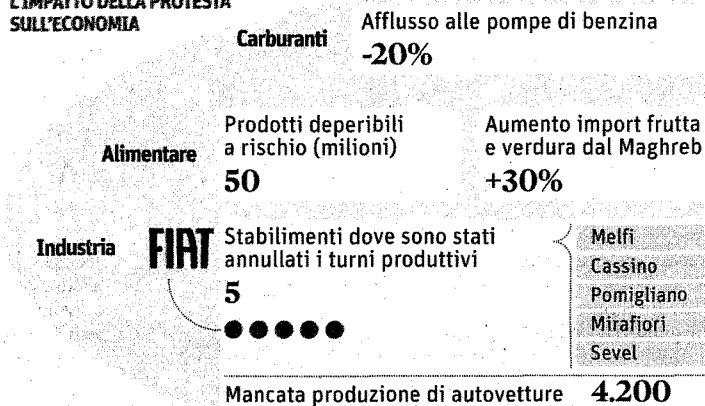
Costo assicurazione autoarticolati
 Variazione di prezzo medio 2011/2010



Tariffe, costi e guadagni
 Euro/km. Dati 2012



L'IMPATTO DELLA PROTESTA SULL'ECONOMIA



DANNI ALL'ECONOMIA 200 milioni di euro al giorno

(*) 3.000 euro circa è il premio medio annuo a carico della motrice, 200 euro circa, invece, quello riferito al rimorchio; (**) da questo importo si è scorporata l'Iva, ma non le accise che le imprese del settore possono recuperare solo sui mezzi che superano le 7,5 tonnellate di peso; (***) importo al netto degli altri costi di gestione (ammortamento dell'automezzo, assicurazione, bollo, pneumatici, manutenzione-riparazione e pedaggi) Fonte: CGIA Mestre; Aiscat; Aci Annuario Statistico; Federtrasporto; Confetra

DIECI GIORNI DI PROTESTE DAI FORCONI...

Inizio gennaio
 Nasce il Movimento dei Forconi. Nella prima settimana di gennaio, un "volantino" diffuso su Facebook e intitolato «La rivoluzione parte dalla Sicilia» annuncia: «Il 16 gennaio la Sicilia si ferma». È l'atto di nascita del Movimento dei Forconi.

16 gennaio
 La protesta blocca la Sicilia. Pur tra divisioni fra la base e i leader, la protesta parte e continua per diversi giorni. La Sicilia è pressoché bloccata, inizia a mancare il carburante (nella foto, code a Palermo) e ci sono problemi nella distribuzione dei generi alimentari.

21 gennaio
 Il fronte si divide. Diversi autotrasportatori tolgono i blocchi del traffico e la protesta si sposta a Roma, ma il movimento si spacca. Uno dei leader, Mariano Ferro, viene contestato da alcuni esponenti della "base", e a Catania i blocchi continuano.

23 gennaio
Scattano i blocchi
 Strade nel caos, i tir bloccano l'Italia per protestare contro il piano delle liberalizzazioni (nella foto, Napoli). Tra i motivi dello scontro, il caro-carburante e il credito d'imposta, sui quali però sono già stati "accontentati" dal Governo.

24 gennaio
L'Esecutivo in campo: linea dura
 Il Governo annuncia la linea dura contro i blocchi dei tir. L'indicazione arriva ai prefetti dal ministro dell'Interno, Annamaria Cancellieri (foto). Intanto il premier Monti invita a contemperare il diritto di sciopero con il rispetto della legalità.

25 gennaio
Ancora problemi alla Fiat
 Oggi potrebbero esserci ancora difficoltà, soprattutto per i turni della mattinata, per l'approvvigionamento e le forniture degli stabilimenti del Lingotto, tra Mirafiori, Cassino, Pomigliano e Melfi.