

Piovere sul bagnato

di Filippo Bovo

Fonte: Filippo Bovo



A ben vedere, agricoltori, autotrasportatori e filiera della logistica sono in subbuglio già da prima di settembre, tanto da averne data prova anche in altre passate e forse ormai dimenticate occasioni. Da settembre, però, le proteste sono tornate a ripresentarsi con un rinnovato vigore, in particolare in Calabria (con snodi critici presso l'A2, allo svincolo tra Falerna e la provincia di Cosenza), in Puglia (nei grandi piazzali logistici e snodi di Brindisi e Foggia) e in Sicilia. Le cause non sono certo ignote: la crisi energetica, impattando sul prezzo dei carburanti, ha reso insostenibili i margini per le aziende d'autotrasporto e i conducenti di mezzi agricoli, che chiedono alle autorità interventi su IVA, accise e crediti d'imposta per alleggerirli. Nel frattempo, sempre gli agricoltori avvertono che a causa dei forti aumenti energetici, gasolio per primo, sarà difficile coprire i costi

produttivi, con difficoltà anche nell'organizzare le spedizioni delle merci deperibili per via dei subentrati fermi logistici. Il carburante appare, dunque, il primo nodo del problema, anche se non l'unico.

In diverse zone, come nella provincia di Cosenza ed altre aree del Mezzogiorno, si registrano già oggi forti disagi con benzinai a corto di benzina e gasolio; mentre le associazioni di categoria, seppur in modo "istituzionale", comunicano la possibilità di nuovi ed ulteriori perdite per la fornitura a supermercati e per gli agricoltori che, dati i blocchi logistici, potrebbero rischiare di vedere il prodotto raccolto andare in deperimento senza neppure quei risicati ricavi odierni. Il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) nel frattempo ha convocato i rappresentanti di settore ad un tavolo interministeriale di confronto che si terrà a Roma per il prossimo 27 ottobre, nella speranza di disinnescare la protesta ed evitare un fermo nazionale prolungato. Vi parteciperanno le varie rappresentanze di categoria, come Confatrasporto, oltre alla Presidenza del Consiglio, al MEF (Ministero dell'Economia e della Finanza) e al MIMIT (Ministero delle Imprese e del Made in Italy). Precedentemente, vi erano stati incontri e presidi di delegazioni autonome davanti alle sedi delle Prefetture e dei Consigli Regionali, soprattutto in Sicilia e Calabria, proprio per stimolare l'immediata intermediazione del Governo.

Oltre allo svincolo di Falerna (uno dei più critici per l'Autostrada del Mediterraneo, bloccato a più riprese dai trattori con conseguenti deviazioni alla viabilità ordinaria e a Lamezia Terme), anche nelle province di Cosenza e Catanzaro si notano azioni di protesta di forte impatto sulle direttrici per i litorali ionico e tirrenico: solo per fare un esempio, a Spezzano Albanese e Davoli Marina. In Sicilia, invece, s'assiste al fermo dei tir nei varchi portuali e nei principali piazzali di sosta, con azioni annunciate e presidi presso lo Stretto di Messina che vedono una mobilitazione congiunta col settore della pesca. Vi è poi la parallela dorsale adriatica, dove i presidi e i rallentamenti riguardano soprattutto la Puglia, a cominciare dagli snodi di Foggia, Brindisi e Taranto: in quel caso le proteste degli agricoltori e dei trasportatori si sovrappongono invece a quelle del comparto olivicolo e alle non meno leggere vertenze industriali locali.

Tale è la criticità della situazione, e ciò che in potenza può andare ad alimentare perdurando, è che progressivamente sempre più si svuotino stazioni di servizio e magazzini dei supermercati a causa dei blocchi delle autocisterne e dei camion dei rifornimenti, anche in altre aree ad oggi non ancora coinvolte dal fenomeno. Inoltre, il livello d'exasperazione popolare e delle varie categorie tutto appare fuorché passeggero, potendosi facilmente estendere anche ad altri grossi centri distributivi logistici nazionali, con effetti a catena. Non a caso, nel tentativo di rallentare un'emulazione delle proteste, per evitare che vedendo i loro colleghi fermi

in strada anche altri a loro volta s'aggiungano, i media preferiscono trattare queste vicende in modo piuttosto frettoloso, se non di nasconderle proprio. Non per sembrare maligni, ma pare un altro indice di come le autorità, oggi di fronte ad un problema che non sanno come gestire e di cui sono tuttavia corresponsabili, pensino che forse il modo migliore risieda nell'abbassare le tendine e fingere che vada tutto bene, o quasi. Gli agricoltori, nel mentre, manifestano soprattutto da soli o fuori dai circuiti tradizionali: anche questo sembra denotare la scollatura creatasi, negli anni, tra loro e quelle associazioni di categoria che, in altri anni, erano nate per rappresentarli. In queste settimane, tra cortei, blocchi agli svincoli e presidi coi trattori, si sono mossi con comitati territoriali e movimenti autonomi di base, spesso nati in modo spontaneo. Le sigle tradizionali, come Confagricoltura, CIA e Coldiretti, non hanno proclamato né organizzato blocchi stradali "selvaggi", da cui spesso hanno preso distanza pur riconoscendo le motivazioni di fondo legate al caro-carburanti e al rischio d'impresa alla loro base, e prediletto il confronto istituzionale diretto e i tavoli tecnici col governo. Lo stesso si può dire per gli autotrasportatori, con le loro associazioni di rappresentanza che preferiscono inviare note e lettere ai Ministeri avvisando del rischio di una crisi logistica sempre più vasta. Insomma, la scollatura tra rappresentanze oggi sempre più istituzionali ed istituzionalizzate, e rappresentati, in un contesto precario come l'odierno appare davvero innegabile e tale, soprattutto, da non incontrare la pazienza e la comprensione di agricoltori e trasportatori. Le sigle e i comitati regionali autonomi (Comitato Trasporto Siciliano, Fedralog Calabria, MTA), con la loro proclamazione del fermo dal 16 al 20 ottobre, ne sono una prima testimonianza.

A margine di tutto questo, dobbiamo ricordare che per i settori oggi in protesta le ultime novità derivanti dalla crisi non solo energetica corrispondono al famoso "piovere sul bagnato". Prima che le guerre in Ucraina e all'Iran avessero inizio, erano già comparti fortemente in sofferenza: il gasolio, i fertilizzanti, la concorrenza, tutto pesava già, e nemmeno poco. Dire che molti di loro siano "esasperati" è un eufemismo. Basterebbe chiedere ad un agricoltore quanto gli sia pagato il grano al quintale, o ad un trasportatore quanti km faccia un camion di oggi con un litro di gasolio, per farsene un'idea; e si tratterebbe, comunque, solo di un lato di un ormai ben più vasto problema sistemico.