INCHIESTA SUGLI SCALI MARITTIMI ITALIANI

Lo ha detto anche il CNEL

Quale sia la causa fondamentale degli elevati costi delle operazioni portuali in Italia lo ha detto — e da tempo — anche il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL). Nel primo punto delle «*Osservazioni finali*» relative alle «*Proposte concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani*» formulate dall'assemblea del 9 dicembre 1963 si possono leggere le seguenti parole:

«Dallo studio effettuato e dalle discussioni svoltesi, il CNEL ha tratto il convincimento che nel suo complesso la crisi funzionale che travaglia l'intero sistema portuale italiano sia dovuta principalmente alla insufficienza di attrezzature per opere marittime (moli, banchine, fondali, ecc.), per gli arredamenti (magazzini, gru, ponti elevatori, ecc.) e per i mezzi complementari (bacini di carenaggio, chiatte, rimorchiatori, ecc.). A questa insufficienza strutturale che si farà sempre più acuta se, come si prevede, continuerà ad aumentare il movimento complessivo dei porti, si aggiunge una parziale incompletezza funzionale nell'ordinamento dei servizi pubblici e privati che aggrava la situazione di disagio e contribuisce ad aumentare le strozzature nel movimento delle merci in arrivo e in partenza via mare, e a riflettersi negativamente sui costi finali delle merci stesse».

«Per ridare a questo importante settore dell'economia nazionale un ritmo efficiente di funzionamento è necessario che lo stato di congestione che già oggi caratterizza la vita di molti dei principali porti italiani, abbia al più presto termine attraverso la realizzazione di un vasto ed organico piano di sviluppo e di ammodernamento delle opere portuali di ogni genere».

E più oltre: «Il problema del riassetto dei grandi porti è indubbiamente il più rilevante e il primo da risolvere perchè la politica di sviluppo dei porti italiani deve essere imperniata su un concetto di produttività ed avere un indirizzo propulsivo a carattere nazionale e regionale... Occorrerebbe quindi, in sostanza, predisporre con priorità un piano organico di potenziamento che si riferisca essenzialmente ai principali porti italiani (Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Messina, Catania, Augusta, Taranto, Bari, Brindisi, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Cagliari) i quali esauriscono l'85% del traffico nazionale complessivo».

UN NUOVO «FRONTE DEL PORTO»

Il salario dei lavoratori nei porti incide solo per il 10% sul costo totale delle operazioni portuali! — Anche se i portuali lavorassero gratis il problema delle alte tariffe sussisterebbe in pieno — Arretratezza delle strutture e speculazione privata causa della crisi — Chiara responsabilità dei governi d.c. — Le «autonomie funzionali»: la via dei monopoli per privatizzare i porti e togliere al Paese una leva essenziale della programmazione democratica

I

Che cosa succede nei porti italiani? Perchè i problemi portuali occupano sempre maggior spazio sui giornali di ogni tendenza? Perchè si sciopera nei porti? Il traffico tende a calare. Come è ovvio, i sintomi recessivi non risparmiano le attività marittime. I porti sono, del resto, tra i punti più sensibili della economia come dimostra il fatto che dai porti passa il 90 per cento delle importazioni e esportazioni del paese. Il traffico cala, anche se non si può parlare di secche cadute. E in tempi di difficoltà — di congiuntura bassa — avviene per i porti quel che avviene per le imprese: resistono meglio le più forti, le più attrezzate, quelle che hanno livelli di produttività più elevati e dunque minori costi. Perciò, meglio dei porti italiani resistono i porti stranieri (inglesi, francesi, danesi, tedeschi ecc.) le cui attrezzature sono moderne, non risalgono — come da noi — al 1945 (nel migliore dei casi!).

Malattie croniche

Ciò che durante gli anni del «miracolo» restava celato ora viene alla luce. La congiuntura difficile mette a nudo gli acciacchi, le magagne, le malattie croniche dei porti italiani. Di che acciacchi e magagne si tratta? Ogni porto italiano — e ci riferiamo ai quindici-sedici porti più importanti — presenta cahiers des doléances che pur nella varietà delle esigenze elencano tutti — monotonamente — le stesse cose, con richieste ai governi che danno da anni e anni. E queste cose indicate nei monotoni elenchi sono: mancanza di moli e banchine, bassi fondali, insufficienza dei magazzini, mancanza di gru, antiquata rete di trasporti all'interno e all'esterno dei porti, mancanza di bacini di carenaggio ecc. Se i cahiers des doléances leggiamo lo sguardo al paese reale dei porti constatiamo — per esempio — che a Genova (porto di rilevanza internazionale) su 50 gru in generale non l'altezza delle esigenze, ne sono 60 che portano la data di nascita indicata: il 1890! Questo porto ha un solo «silos» nato anch'esso in quegli anni, il 1900 per la precisione. Napoli, tanto per fare un altro esempio, su quattro elevatori per la discarica del carbone in porto, tre non funzionano. Sovente si lavora a mano. Ma anche a Napoli — definito «il porto più scassato d'Italia» — da anni e anni perfino la diga foranea è spezzata e tale è rimasta e rimane. Non ci vuole molto per capire che attrezzature inadeguate e insufficienti — strutture decrepite — significano per i porti (come per qualsiasi altra azienda colpita da mali analoghi) costi elevati, elevate tariffe. E' un rilievo ovvio. Così come ovvio che alti costi ed elevate tariffe contrano più marcatamente a declinare i traffici dei porti quando c'è in giro «vento di recessione», e dunque maggiore concorrenza tra tutti i porti del mondo, rispetto a quando la congiuntura favorevole tutti gli armatori vogliono imbarcare o sbarcare le merci, non importa se alte od elevate tariffe, perchè alti guadagni sono comunque assicurati.

Ma già questo giornale ha messo più volte in evidenza che gli alti costi delle operazioni portuali in Italia non hanno solo questa componente relativa alla situazione strutturale dei porti, all'abbandono fisico in cui i porti sono stati tenuti dai governi dc succedutisi, in quasi vent'anni, alla sommità del potere. Vi è un'altra causa delle elevate tariffe portuali: è la presenza nei porti delle grosse imprese capitalistiche che adempiono ai servizi transitori tra la nave e lo spedizioniere. Il porto di Napoli (in modo sfacciato) così come quello di Genova (in modo altrettanto clamoroso nella sostanza) offrono — a questo riguardo — un quadro impressionante. Per iniziativa di queste imprese le merci anzichè esser sbarcate o imbarcate rapidamente o impiegando il tempo strettamente necessario, sono sospinte a compiere giri viziosi, itinerari inutili e fittizi (attraverso chiatte, banchine, magazzeni ecc.) al solo fine di consentire a tali imprese di caricare oltremodo le tariffe. Spesso — come succede a Napoli — questi giri viziosi non vengono nemmeno materialmente fatti compiere alla merce ma risultano poi nel computo delle tariffe. Così a Napoli è risultato che spesso una merce che potrebbe (e dovrebbe) essere sbarcata a 600 lire o poco più alla tonnellata, è sbarcata a 4000 lire la tonnellata!

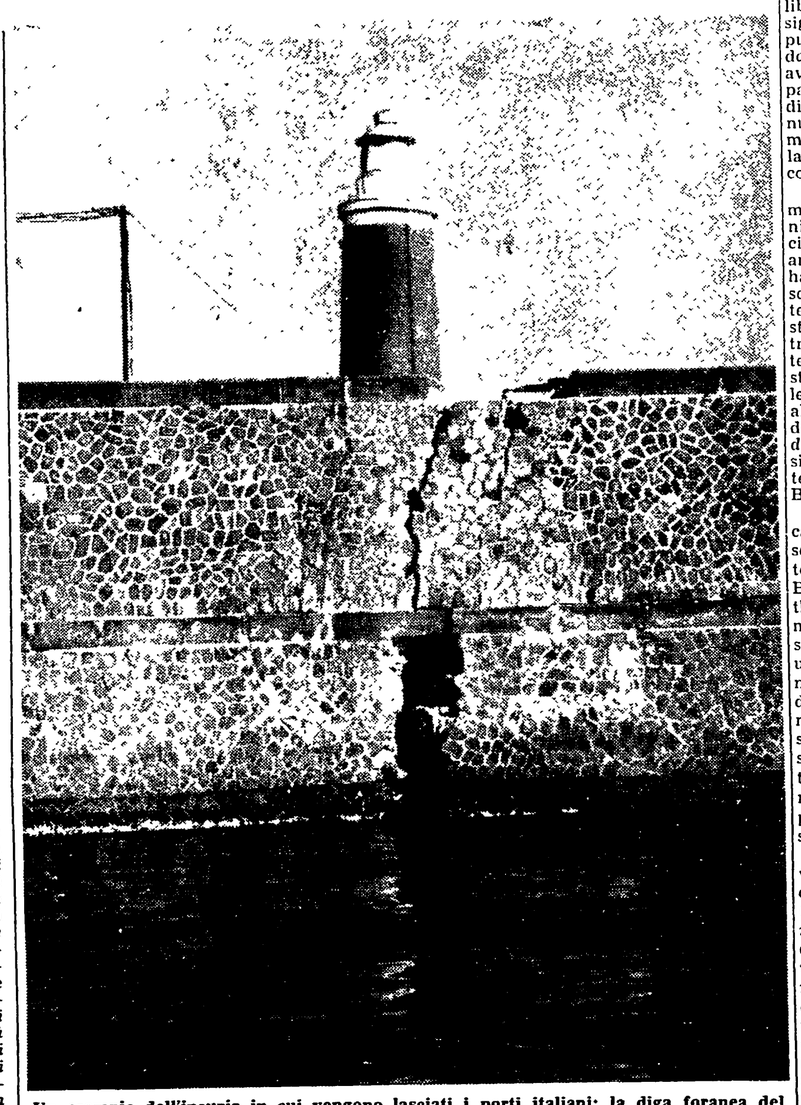
Speculazione a Genova, camorra a Napoli, la sostanza è una sola: le tariffe portuali vengono gonfiate per la presenza del capitale privato nei servizi portuali, in gara anche qui per la conquista di superprofitti e rendite parassitarie. Certo, di rendita parassitaria si tratta. Giacchè queste imprese sono superflue, i «servizi» che esse compiono o meglio quelli che esse dovrebbero — onestamente — compiere, potrebbero essere compiuti dall'ente pubblico portuale in base a gestioni non speculative volte al reale interesse del porto e della economia marittima. Ma anche in questo caso la responsabilità è dei governi dc poichè la legge consente — anzi stabilisce di regola — che anche queste operazioni siano svolte da servizi pubblici e non da imprese private. Perchè a Genova, a Napoli, altrove le autorità portuali, il ministero della Marina mercantile — il governo in una parola — non sono intervenuti e non intervengono per eliminare dal porto una simile piaga? Perchè si è trattato — ieri come oggi — di governi di classe schierati a difesa degli interessi retrivi e dei privilegi. E così come il pubblico danaro, anzichè essere investito a rinnovare i porti e ad affrontare gli altri problemi strutturali del paese, è andato a foraggiare lo sviluppo delle concentrazioni monopolistiche, allo stesso modo ci si è guardati bene dal levare la mano contro il grosso capitale che gestisce i servizi nei grandi porti. Eppure — come già abbiamo avuto occasione di segnalare e non ci si deve stancare di ripetere — carenza delle strutture portuali, da un lato, e presenza del capitale privato nei porti, dall'altro, determinano quasi il 90 per cento del costo totale delle operazioni portuali in Italia. I salari incidono su quelle tariffe — ripetiamolo — per il solo 10-12 per cento!

Questa è la verità sui costi e sulle tariffe portuali. Anche se i portuali lavorassero gratis il problema degli alti costi nei porti continuerebbe a sussistere con immutata gravità! E' una verità che non può essere smentita e che affiora — qua e là — perfino negli scritti dei giornali confindustriali impegnati a rovesciare sui lavoratori portuali (definiti «prepotenti», «esosi», «scansafatiche») la responsabilità totale della crisi dei porti. Questa campagna ha dell'incredibile tanto è fondata sulla menzogna sistematica e sulla falsificazione di dati e concetti, sulla ripetizione ossessionante della calunnia. Si tratta di una propaganda caratteristica degli anni più bui del centrismo democristiano e che era andata smorzandosi col tempo. Ancora qualche anno fa, perfino il Corriere della Sera pareva disposrsi a portare avanti la linea dei gruppi monopolistici col riconoscimento — almeno — di qualche verità, sia pure sottolineata a fini strumentali. Scriveva infatti il giornale dei Crespi in un servizio sul porto di Genova che esiste lì una «ben precisa centrale di egoismi» e — rilevato che il problema non è più tanto quello dei salari portuali — indicava tale centrale nel monopolio di quelle imprese private delle quali noi abbiamo parlato più sopra. «Tutte le operazioni di sbarco, di imbarco, di trasbordo e di magazzinaggio — scriveva l'articolista — sono eseguite in condizioni di monopolio o quasi tra tre imprese di capitale privato: l'IMAR, la SAI, la SISA che concorrono a formare costi portuali che incidono sulle tariffe in modo pesante». Questi gruppi — si aggiungeva nello scritto del Corriere — «non hanno convenienza a decongestionare il porto. Conviene loro congestionarlo. Più c'è affollamento, più sale il prezzo dei servizi».

Colpire i salari

Come mai tanta «audacia» — nel passato recente — da parte del Corriere della Sera? Era ancora il tempo in cui ci si illudeva sull'eternità dei ritmi di espansione del «miracolo» e si pensava di poter compiere operazioni di razionalizzazione monopolistica senza dover pesantemente colpire i salari e puntando alla rottura della unità della classe operaia. In quell'articolo il giornale dei Crespi (rilevato che lo Stato «non sa intervenire nei porti», che è «impotente», nonchè «velleitario» e «donchisciottesco» nell'eliminare le centrali di egoismo costituite dalle imprese) caldeggiava — ecco lo strumentalismo di quel discorso apparentemente obiettivo — la creazione del famoso porto di Rivalta Scrivia, il porto di Genova prolungato — oltre Appennino — nella pianura padana nei pressi di Tortona. Un pezzo — vitale — del porto di Genova da crearsi (col contributo dello Stato) ad opera dei privati (Costa ed altri armatori oltre alla FIAT) e da gestire, si intende, privatamente!

Ma quei tempi sono rapidamente mutati. Al «miracolo» è succeduto il «contromiracolo». Il centro-sinistra si è fatto sempre più morodoroteo fino a modellarsi (nel programma innanzitutto) a misura della destra monopolistica.



Un esempio dell'incuria in cui vengono lasciati i porti italiani: la diga foranea del porto di Napoli sta crollando giorno dopo giorno.

La linea generale è mutata, essa si articola su due precise direttrici: attacco ai salari e all'occupazione con la politica dei redditi; subordinazione piena dell'intervento pubblico all'intervento privato e in primo luogo all'intervento dei gruppi monopolistici. Ora il Corriere della Sera *caldeggia sempre più la creazione del «porto privato» degli armatori e della FIAT a Rivalta Scrivia, ma non riconosce più che il salario dei portuali non c'entra col problema degli alti costi delle operazioni in porto. Certe verità che erano appena affiorate, tornano sullo sfondo, dietro le quinte. Ed ecco, invece, farsi avanti — nuovamente — la propaganda reazionaria e fascisteggiante contro i lavoratori, l'attacco ai salari e all'occupazione dei portuali, l'attacco alle Compagnie e all'ordinamento pubblico dei porti.*

Ai giornali della Confindustria si affiancano i rotocalchi, perfino il cinema viene mobilitato. Su gli schermi un documentario della INCOM «dimostra» che i portuali non vogliono consentire alla Finsider di sbarcare e imbarcare il materiale per i complessi a ciclo integrale di Genova, Bagnoli, Piombino e Taranto con proprie maestranze, su propri privati pontili. Non solo, dunque, i portuali «rovinano» i porti, ma vogliono anche «soffocare» la siderurgia, spina dorsale dell'economia del Paese. Il termine «autonomia funzionale» (la facoltà riconosciuta a gruppi industriali privati e pubblici di crearsi un proprio porto privato nel porto che per legge è pubblico, rompendo così l'unità degli empori marittimi che sono e devono essere insieme commerciali e industriali, proprio al fine di garantire una generale alta produttività delle prestazioni sia commerciali che industriali) diventa la parola d'ordine dei monopoli, dell'Italsider e delle partecipazioni statali. Questa parola d'ordine viene poi fatta propria senza esitazioni (nello scorso mese d'agosto) dal governo attraverso i decreti del ministro Spagnolli che riconsegna Porto Marghera ai gruppi monopolistici e concede nuove autonomie funzionali all'italsider di Genova e all'ENEL a La Spezia.

In tal modo il fronte economico si salda al fronte politico e governativo: è il nuovo «fronte del porto» che attraverso le «autonomie funzionali» si apre la via per scalzare dai porti lo Stato «donchisciottesco e velleitario» e per sostituirvi il dominio dei gruppi privati.

E' il nuovo «fronte del porto» che si apre la via all'ulteriore allargamento — con i soldi dello Stato — di quella gigantesca «autonomia funzionale» che è il Porto di Marghera per lo insediamento di una terza zona industriale in quel punto; e che mira alla creazione del «porto privato» dei Costa e della FIAT a Rivalta Scrivia. I porti insomma continuano ad essere una leva economica fondamentale ma anzichè giuocare il ruolo di strumento della programmazione regionale e nazionale diventano il fulcro della programmazione monopolistica che «è sempre collegata (sono parole di Togliatti che la realtà ogni giorno conferma anche in questa vertenza dei porti) a tendenze antidemocratiche e autoritarie».

Occorre impedire che questo disegno del nuovo «fronte del porto» sia portato a compimento. I lavoratori portuali (che non sono affatto responsabili degli alti costi portuali e che anzi — e lo dimostreremo nei prossimi articoli — hanno consentito ai porti italiani di essere all'altezza dei traffici pur con tutte le carenze strutturali) sono impegnati in una lotta che non è corporativa nè è tesa a difendere solo giusti diritti economici e sindacali di una grande categoria calunniata dal padronato italiano ma ammirata per le sue qualità in tutto il mondo. E' — quella dei portuali — una parte della battaglia per la programmazione democratica dello sviluppo economico. La battaglia contro i monopoli. Perciò non bisogna, nemmeno per un momento, consentire che le calunnie contro i portuali abbiano libero corso. Quelle calunnie non sono dirette a colpire solo i diritti dei portuali ma gli interessi dell'economia e del Paese.

Adriano Aldomoreschi

Si invitano le Federazioni e i singoli compagni in possesso di materiale cinematografico su Togliatti o di registrazioni magnetiche dei suoi discorsi, a darne comunicazione telefonica o telegrafica all'Ufficio cinema della Direzione del P.C.I.

Il materiale verrà utilizzato per completare un documentario in corso di realizzazione e per l'incisione di dischi e sarà immediatamente restituito ai possessori.

Alla Corte Federale di Bonn

40 giudici su 48 sono ex nazisti

Coraggiosa analisi di un professore berlinese: a 15 anni dalla nascita la RFT è un paese autoritario con forti caratteri fascisti

Dal nostro corrispondente

BERLINO, 9

La Repubblica federale tedesca compie 15 anni. Il 7 settembre 1949 si riunirono a Bonn gli organi legislativi del Bundestag e del Bundesrat eletti nell'agosto precedente nei «Laender» (regioni) che costituivano le tre zone occidentali di occupazione. Cinque giorni dopo il liberale Theodor Heuss fu designato presidente della Repubblica. Il 20 settembre, il dc Konrad Adenauer (che aveva avuto l'investitura dal parlamento con un solo voto di maggioranza, il suo) annunciò la formazione del primo governo. La divisione della Germania divenne un fatto compiuto.

I tedeschi sono particolarmente sensibili ai compleanni, ma sulla stampa e nei circoli politici di Bonn i 15 anni della «Bundesrepublik» hanno sino ad oggi trovato scarsa eco. C'è indubbiamente ancora tempo, ma nella sostanza quale bilancio si potrà trarre? In attesa che gli interessati diano la loro risposta, vale la pena di riportare le impressionanti conclusioni alle quali è giunto sul quotidiano di Berlino ovest *Spandauer Volksblatt* il prof. Ossip K. Flechtheim, insegnante alla «libera» università di Berlino ovest.

1) La struttura democratica dello Stato di Bonn viene sempre più svuotata dall'interno. Nelle assemblee del Bundestag — scrive Flechtheim — le decisioni ultime non vengono quasi mai prese. Il Bundestag è diventato un foro «nel quale determinati avvenimenti vengono drammatizzati e dove si annunciano determinate decisioni che sono già state discusse e trattate altrove, dietro le quinte, e precisamente nelle commissioni e nei gruppi parlamentari del Bundestag».

«Il potere legislativo si trova persino in pericolo di perdere i suoi diritti primari (decisione sul bilancio, iniziativa per la formulazione delle leggi, controllo sul governo e sulle amministrazioni pubbliche) a vantaggio dell'esecutivo e dei più potenti gruppi di pressione che minano i partiti e i gruppi parlamentari, che affidano costantemente le commissioni parlamentari a persone di loro fiducia e che cercano di porre direttamente sotto pressione i capi di governo, i ministri e i burocrati».

Tra i gruppi di pressione, il professor Flechtheim cita in modo specifico i dirigenti dell'industria dell'armamento.

2) Di fronte a questa realtà è chiaro, come scrive il prof. Flechtheim, che «agli elettori rimane soltanto il diritto, in una specie di plebiscito ogni quattro anni, di stabilire il capo di governo e la sua squadra». In effetti, aggiunge lo studioso, nella conclusione del suo articolo, «il concorso e la partecipazione attiva dei cittadini e delle sue organizzazioni alla vita politica, fattore decisivo per la vita democratica, non vengono oggi sollecitati, ma al contrario scoraggiati. In special modo ogni atteggiamento critico o di opposizione nelle questioni decisive della politica estera, dell'ordinamento economico e sociale ed anche della politica culturale, è sempre esposto al pericolo di venire diffamato come nemico dello stato, come comunista ed ateo».

3) Eccezionalmente severo è il giudizio di Flechtheim sui partiti politici. Come sempre, egli scrive, la CDU-CSU (le due ali della democrazia cristiana tedesco-occidentale) è il partito di gran lunga più forte. La sua egemonia non deriva soltanto dai suoi successi elettorali, ma è anche espressione dell'appoggio della costellazione dei gruppi di potere nella sfera economica, sociale e culturale, a cominciare dalle organizzazioni degli industriali, fino alla chiesa cattolica.

Ed ecco quanto scrive lo studioso a proposito della socialdemocrazia: «Nel 1945, il socialismo in una Germania unita era, sia per la SPD come pure per vasti settori della CDU, una esigenza. Nel 1964 non solo la CDU e la CSU ma anche e sempre di più la SDP prendono posizione per "l'economia sociale di mercato". All'interno dei due grandi partiti il barometro si è spostato a vista d'occhio verso destra. Oggi, tutti i partiti della Repubblica federale — anche se in misura differente — si identificano con lo *statu quo* e la SDP cerca sempre più frequentemente di "superare a destra" la FDP (liberali) e la CDU».

4) Un'ampia parte dell'articolo del prof. Flechtheim è dedicata alla presenza di ex nazisti nelle posizioni chiave del governo. Egli ricorda fatti noti come quello, per esempio, che i segretari di Stato Globke, Vialo e Hopf, furono tra i più solerti servitori del terzo Reich, e fatti meno noti, ma ugualmente significativi, come quello che 40 dei 48 giudici della Corte Federale di Giustizia, furono membri del partito nazista. La giustizia tedesca, egli conclude su questo punto, «come ai tempi di Weimar è totalmente cieca dell'occhio destro: mentre due donne che avevano organizzato viaggi di bimbi nella RDT vengono condannate come "comuniste" alla pena di un anno di carcere, a un ex dirigente delle SS, che aveva ucciso 19 prigionieri polacchi, si danno 15 mesi, considerando undici mesi di carcere preventivo. E un nazista che per la morte di 15 mila persone viene condannato — in considerazione delle preoccupazioni straniere — a dieci anni, non viene privato dei diritti civili e politici».

r. c.

Londra

Cremata la salma di Velso Mucci

LONDRA, 9

Si sono svolti oggi a Londra i funerali del compagno Velso Mucci. Ad accompagnare la salma al crematorio di *Golder's Green* erano Dora, compagna di Velso, e un ristretto gruppo di compagni, amici e parenti del poeta scomparso oltre a un rappresentante del Consolato d'Italia di Londra e al responsabile della commissione culturale del Comitato Centrale del Partito comunista britannico.

Hanno telegrafato fra gli altri: Cesare Zavattini, Ernesto Treccani, Ottavia e Francesco Menzio, Paola Masino, Gabriella e Natalino Sapegno, l'Istituto italiano di cultura di Londra, Eduardo Arroyo, Gaetano Trombatore, l'Istituto Gramsci e gli Editori Riuniti. Le ceneri del compagno Mucci verranno successivamente trasportate a Roma.

Da sabato 12 su l'Unità

la nuova generazione

supplemento settimanale de l'Unità
a cura della Federazione
Giovanile Comunista Italiana

Ogni settimana le due pagine del supplemento illustreranno le condizioni di vita, di lavoro, di studio della gioventù italiana, porteranno a decine di migliaia di giovani la voce della Federazione Giovanile Comunista, indicheranno gli obiettivi di lotta, chiameranno alla battaglia e all'impegno politico.

Tutti i circoli della Fgci si mobilitino affinchè sabato 12 «la nuova generazione» giunga in tutti i posti di lavoro, sia letta e discussa dai giovani.

OGNI SABATO SU l'UNITA' SARA' PUBBLICATO IL SUPPLEMENTO A CURA DELLA FEDERAZIONE GIOVANILE COMUNISTA

i FRATELLI FABBRI EDITORI
comunicano che
è in corso in tutte le edicole

IL SERVIZIO ARRETRATI PER LE COPERTINE E I FASCICOLI

di tutte le loro pubblicazioni

controllate e completate le vostre raccolte

chi possiede un'opera dei Fratelli Fabbri Editori possiede un'opera di pregio internazionale destinata a valere sempre di più