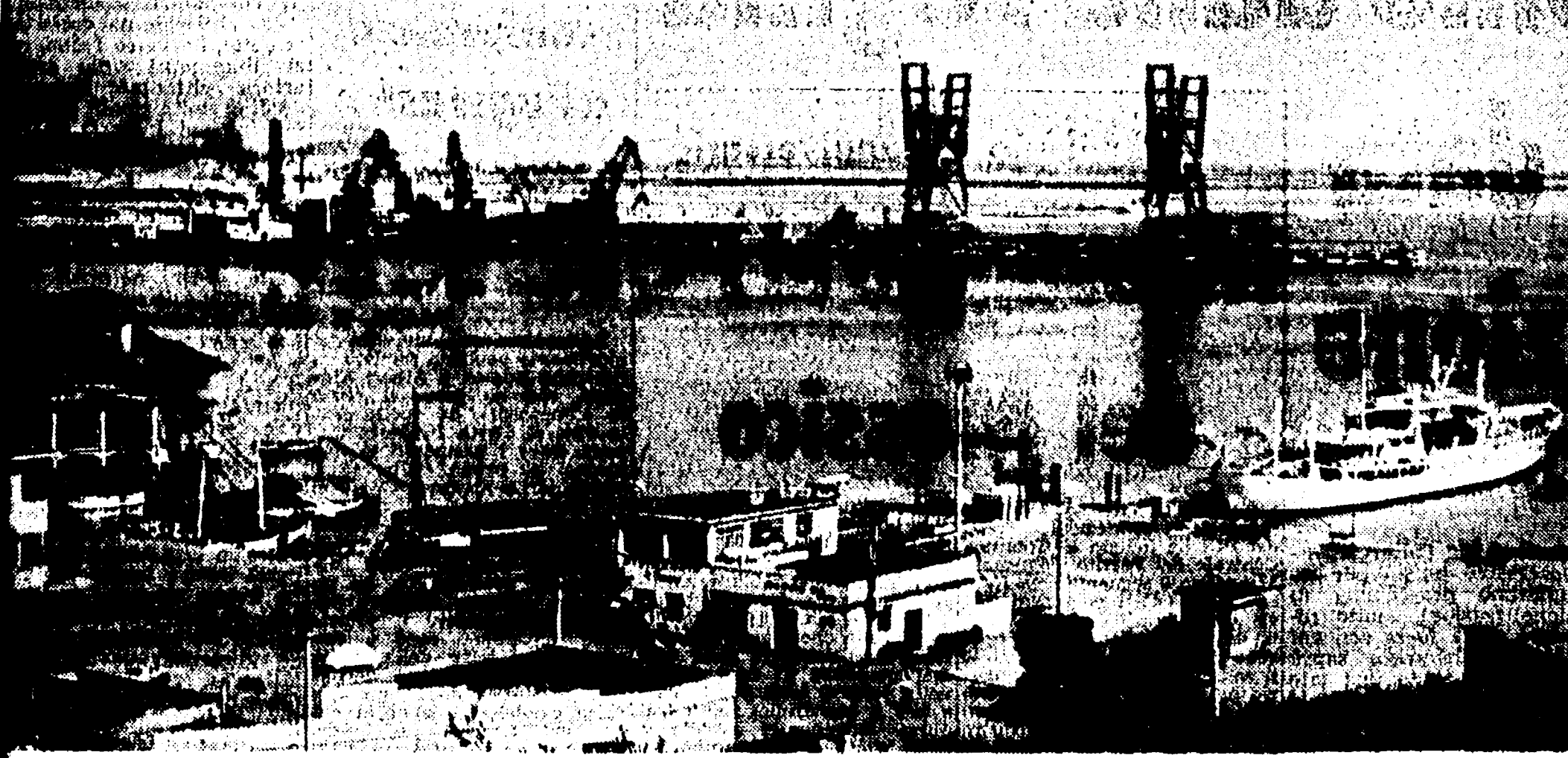


L'INCHIESTA DELL'UNITA' SUGLI SCALI MARITTIMI



Una veduta del porto di Piombino

L'Italsider (azienda dello Stato) apre il varco ai monopoli nei porti

Battistrada della Montecatini e della Edison per imporre le « autonomie funzionali » - Le proposte dei sindacati e l'esempio di Piombino: due elementi che mettono a nudo la manovra politica contro i porti

III. cinegiornale numero 2603 «Settimana Incom»... quale abbiamo fatto cenno... ha suscitato e suscita proteste dei portuali e dei sociati. E' una protesta legittima e puntuale. Dedicato, tutti, all'Italsider e ai suoi stabilimenti a ciclo integrale che sorgono a Genova, Piombino, Napoli... E' stato girato col dichiarato fine di evitare la siderurgia di Stato. In realtà, il vero scopo della pellicola è un altro: di contribuire alla campagna di denigrazione del portuale... Spettacolo l'aspetto scarno della iniziativa della Simana Incom... Il film è, in effetti, girato col contributo finanziario dello Stato. E' ammissibile che il danaro contribuenti (tra i quali anche i portuali) sia stato per montare una campagna... fondata su calunnie infondate... contro una categoria di lavoratori... vero scandalo non è qui... è tanto qui. Il primo scandalo è dato dal fatto... un grande complesso dell'Italsider... diviso dall'essere di una rivendica di fondo dei gruppi monopolistici privati... questo, i massimi dirigenti dell'Italsider... si fanno portavoce tesi della Confindustria... i lavoratori portuali. E fanno con un lavoro... fazioni sorprendenti. Il maggio scorso, a Milano, si... una « tavola rotonda »... Ordine di porzioni... sviluppo dell'economia... per iniziativa dell'unione Camere di commercio. In... occasione furono chiacchiere... le loro... due docenti universitari... Feliciano Benvenuti... ario di diritto amministrativo all'università cattolica... e il prof. Innocenzo... preside della facoltà di economia e commercio... Foscari a Venezia. Questioni... affacciano... discusse... furono svolte, sia per il... che per il tono, ad... e con una correttezza... richiesto in un... democratico e civile... discussione e gli interventi... rimasero a questo livello... un caso: il discorso di... Ernesto Manuelli, presidente della Finisider.

de essere punito con una condanna almeno di sei mesi di lavori... portuali. Tanto più se si tratta di un cittadino investito di responsabilità pubbliche come il Manuelli. Ma non è la questione di costume che ci importa di più qui. Ci interessa — invece — l'argomento tecnico-economico sviluppato dal Manuelli. Sono fondate le sue tesi? Ecco la questione cui si deve rispondere. Che la siderurgia di Stato, che conta i propri stabilimenti in grandi porti, abbia un problema di costi relativo anche al carico e alla scarica dei materiali è ovvio. Questo problema non può certo essere ignorato. Ma forse che i portuali si sono rifiutati di affrontarlo? Per quel che riguarda l'aspetto economico — e cioè il problema del costo, della produttività di queste operazioni portuali necessarie alla Italsider — i sindacati (formati da molti anni) hanno formulato ripetute proposte che, se

accolte, avrebbero consentito di risolvere il problema senza ricorrere alle « autonomie funzionali » e cioè senza spezzare il carattere pubblico dei porti. Anche oggi la posizione dei sindacati è chiara: « Ci impegniamo — essi hanno detto in sostanza — a compiere le operazioni che vi interessano a una lira meno del costo che affrontate in regime di autonomia funzionale ». E allora? Come mai queste proposte sono state e continuano ad essere respinte? L'argomento economico — non ha dunque fondamento. E lo dimostra ampiamente — del resto — l'esempio che viene da Piombino. Qui non vi è l'istituto dell'autonomia funzionale. Italsider e compagnia portuale hanno raggiunto da anni un accordo e i portuali della Compagnia di Piombino compiono le operazioni di carico e scarico per conto della azienda di Stato a prezzi che i tecnici ritengono convenienti e

con prestazioni giustificate economicamente. Perché a Piombino si è fatto così? Ma accanto all'« argomento economico », il prof. Manuelli pone la questione tecnica — organizzativa. Ma dicono, i dirigenti della Finisider, noi abbiamo speso miliardi per fare i nostri pontili. Quei pontili non sono vostri, né i pontili costruiti sono un fatto privato dell'azienda. Così come, in base alla Costituzione — non sono un fatto privato gli investimenti dei gruppi monopolistici. Sono soldi creati dallo Stato e dal lavoro dell'intera collettività. Debbono essere investiti nell'interesse della collettività, in un quadro di politica economica che si affronta e si risolve i problemi più angosciosi del Paese. cioè nel quadro della programmazione democratica. Ciò deve essere fatto in prima luogo dalle aziende pubbliche come l'Italsider, ma anche dai grandi gruppi privati. Sono posizioni responsabili, unitarie. Dunque, l'argomento economico, né l'argomento tecnico-organizzativo, addotti dall'Italsider per ottenere — assolutamente — le « autonomie funzionali », hanno fondamento. Del resto, utilizzando la manodopera portuale alle condizioni indicate dai sindacati, rispettando l'ordinamento pubblico dei porti e del lavoro che in essi si svolge, l'Italsider economicamente — e cioè — non fa nulla che non faccia con l'autonomia funzionale. Infatti, le navi non stanno sotto banchina da un giorno per tutti i giorni del mese (esse non sono « magazzini galleggianti » ma navi). E in un mese le operazioni di sbarco e di imbarco per l'Italsider non occupano più di 15-18 giorni, spesso meno. Non è forse vero che tenere, come fa l'Italsider, un proprio organo per queste operazioni di carico e scarico costituisce un appesantimento dei costi? E' d'altra parte, non ha forse riflessi positivi sulla produttività il fatto che i gruppi privati e aziende a partecipazione statale utilizzino gli spazi demaniali, le banchine e gli impianti in « autonomie funzionali » solo parzialmente. E questo mentre nella restante parte dei porti c'è « congestione, mancanza di spazio, affollamento, carichi »? (Quante navi hanno sostato fuori dei porti in questi anni?) Si calcola che queste « soste forzate » siano costate 40 miliardi di lire, cioè quanto

zando a spese dei complessi sterzi dell'Italsider, sottraendo a questi complessi macchine, gru o magazzini. Ma dicono, i dirigenti della Finisider, noi abbiamo speso miliardi per fare i nostri pontili. Quei pontili non sono vostri, né i pontili costruiti sono un fatto privato dell'azienda. Così come, in base alla Costituzione — non sono un fatto privato gli investimenti dei gruppi monopolistici. Sono soldi creati dallo Stato e dal lavoro dell'intera collettività. Debbono essere investiti nell'interesse della collettività, in un quadro di politica economica che si affronta e si risolve i problemi più angosciosi del Paese. cioè nel quadro della programmazione democratica. Ciò deve essere fatto in prima luogo dalle aziende pubbliche come l'Italsider, ma anche dai grandi gruppi privati. Sono posizioni responsabili, unitarie. Dunque, l'argomento economico, né l'argomento tecnico-organizzativo, addotti dall'Italsider per ottenere — assolutamente — le « autonomie funzionali », hanno fondamento. Del resto, utilizzando la manodopera portuale alle condizioni indicate dai sindacati, rispettando l'ordinamento pubblico dei porti e del lavoro che in essi si svolge, l'Italsider economicamente — e cioè — non fa nulla che non faccia con l'autonomia funzionale. Infatti, le navi non stanno sotto banchina da un giorno per tutti i giorni del mese (esse non sono « magazzini galleggianti » ma navi). E in un mese le operazioni di sbarco e di imbarco per l'Italsider non occupano più di 15-18 giorni, spesso meno. Non è forse vero che tenere, come fa l'Italsider, un proprio organo per queste operazioni di carico e scarico costituisce un appesantimento dei costi? E' d'altra parte, non ha forse riflessi positivi sulla produttività il fatto che i gruppi privati e aziende a partecipazione statale utilizzino gli spazi demaniali, le banchine e gli impianti in « autonomie funzionali » solo parzialmente. E questo mentre nella restante parte dei porti c'è « congestione, mancanza di spazio, affollamento, carichi »? (Quante navi hanno sostato fuori dei porti in questi anni?) Si calcola che queste « soste forzate » siano costate 40 miliardi di lire, cioè quanto

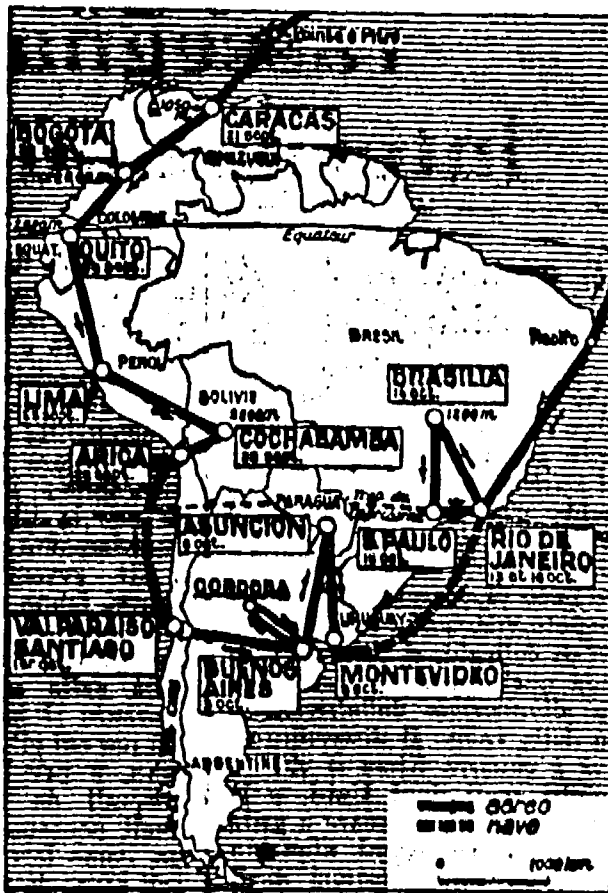
più dell'intero monte salari dei portuali in un anno! E come se una costosa macchina venisse fatta lavorare solo 15 giorni su 30 e solo di giorno. Questa parziale utilizzazione può soddisfare pienamente l'esigenza di produttività di chi ha avuto quella stessa macchina a suo uso? Per la produttività globale del porto? Ecco a che cosa conduce una politica di cedimento alle « esigenze » dei monopoli. Il ministro delle Partecipazioni statali preme sul ministero della Marina mercantile e sul governo per ottenere dall'Italsider quelle « autonomie funzionali » che sono il cavallo di battaglia dei monopoli. Come se il problema della produttività dei porti non fosse un problema di tutto il governo e quindi anche — e precisamente — del ministro delle Partecipazioni statali e dell'Italsider. Ecco come nascono i documenti della Settimana Incom. Ecco perché il Corriere della sera scrive, senza riserve smentite che « l'Italsider è un interessante esempio di neocapitalismo » e che essa « è schiettamente monopolistica ». Siamo, dunque, all'assurdo. E ci siamo perché il secondo governo di centro-sinistra del '60, il Moro, è proprio finito (il miracolo) di parare la seconda restaurazione capitalistica. Questa « involuzione politica » si riflette anche nel porto. Qui una prova che il governo subordina ai monopoli i più efficaci strumenti che lo Stato ha nelle sue mani: il servizio postale. Il Protocollo dell'Eliseo informa che uno speciale « Caravella » di soccorso seguirà l'aereo del capo dello Stato, con le carte, i documenti e bagagli a non finire, compreso lo intero guardaroba di Madame Yvonne, paragonato a quello di una diva in tournée. Nel velivolo speciale viaggeranno anche i medici personali del generale. Ma anche i più famosi specialisti delle grandi capitali sudamericane sono già stati tutti mobilitati, camere speciali sono state attrezzate nelle più celebri cliniche ed ospedali, nel timore che un malore possa colpire il Generale. Si afferma che De Gaulle ha trascorso l'estate a Colombay apprendendo a memoria interi discorsi in spagnolo. Il Generale si è immerso con lo stesso scrupolo tanto nelle gesta di Simon Bolivar come in quelle di Porfirio Diaz. Una frase del generale Diaz sembra lo abbia particolarmente colpito: « Povero Messico, così lontano da Dio e così vicino agli Stati Uniti! ». Ma è improbabile che egli la pronuncerà. La cura che l'Eliseo pone nel non irritare il colosso americano, mentre il Presidente della Repubblica visiterà una terra di cui gli USA sono gelosi come un sultano lo è di un harem, non è mai stata più attenta e scrupolosa.

New York. Boicottaggio razzista nelle scuole. L'anno scolastico si è aperto oggi a New York con l'assenza dalle aule di 275.000 iscritti (27 per cento). Le autorità scolastiche attribuiscono questo eccezionale assenteismo del primo giorno di scuola al boicottaggio organizzato dai genitori razzisti contro il nuovo sistema di integrazione razziale. I bus che trasportano i ragazzi a scuola.

Nicosia, 14. Un accordo per i soccorsi alla comunità turco-cipriota di Kokkina sembra essere stato raggiunto oggi fra il governo di Cipro e quello turco, con la mediazione del comando dell'ONU. I turchi consentono, a quanto si apprende, a dirigere verso il porto di Famagosta (invece che direttamente a Kokkina) una nave carica di vetoviglie, che saranno poi sbarcate e inoltrate dalle autorità cipriote, con l'assistenza e il controllo delle forze dell'ONU. Frattanto sono giunte a Kokkina le prime due tonnellate di viveri, fornite dal comando dell'ONU che ha provveduto al trasporto con propri elicotteri. La decisione del governo turco di dirottare la propria nave verso Famagosta, è stata accolta con favore dalla riunione, questa sera: precedentemente lo stesso Inonu aveva affermato che la Turchia avrebbe provveduto direttamente a rifornire Kokkina, ciò che avrebbe costituito atto di aperta ostilità contro Cipro e contro la Grecia. Si conferma comunque ad Ankara l'espulsione di quasi duemila residenti greci per mercoledì 16 settembre, e di altri 3000 alla scadenza del rispettivo permesso di soggiorno. In una intervista alla agenzia di stampa ocoelovacca, l'arcivescovo Makarios osserva, da una parte, che « il governo di Ankara non provocherebbe in questo modo se non fosse appoggiato da altri paesi della NATO, che sono anch'essi responsabili per l'attuale crisi di Cipro ». L'arcivescovo ha affermato che, ove Cipro decidesse di unirsi alla Grecia, « non permetteremo l'installazione di alcuna base straniera: ha ripetuto il principio secondo il quale « la maggioranza governa e la minoranza è garantita » e l'esperto razzista turco dell'URSS per l'appoggio alla indipendenza dell'isola.

Adriano Aldomoreschi. In quattro settimane - dal 21 settembre al 16 ottobre - il generale percorrerà 30 mila chilometri, parteciperà a 47 banchetti, pronuncerà 53 discorsi sperando di suggerire ai latino-americani una « terza via » fra gli Stati Uniti e la rivoluzione cubana. De Gaulle alla « conquista » dell'America latina. Dal nostro inviato PARIGI, 14. Tra sette giorni — esattamente il 21 settembre — De Gaulle lascerà la Francia, a bordo di un « Boeing », per compiere in America Latina il più spettacolare viaggio che Capo di Stato francese abbia mai fatto all'estero. In quattro settimane — il ritorno è previsto il 16 ottobre — De Gaulle visiterà dieci Repubbliche dell'America del Sud, a partire da Venezuela, poi gli Stati dell'America Latina della Costa del Pacifico, la Colombia, l'Equador, il Perù, la Bolivia. Il 29 settembre, il Generale si imbarcherà sul « Colbert » ed attracherà il 1. ottobre a Valparaiso (nel Cile), e da questo porto il corteo presidenziale raggiungerà Santiago dove De Gaulle resterà fino al 3 ottobre. Per poi precipitarsi in Argentina (3-4-5-6), nel Paraguay (6-7-8) ed in Uruguay (8-9-10).

scelte che si pongono nel continente latino-americano oggi sono, secondo De Gaulle, troppo semplificate o semplicistiche o gli yankee o Castro. E' un quadro politico ben preciso, quello della insoddisfazione del terzo mondo per il predominio americano, e quello della gara concorrenziale della Francia contro l'egemonia degli Stati Uniti nel mondo. L'occasione storica di rafforzare la Francia, di darle un nuovo « impulso ideologico », è forse un giorno economico-politico, tenta il Generale a dismisura. Il desiderio di giocare un ruolo nel « terzo mondo », il desiderio di profittare dell'indebolimento della leadership monopolistica dell'America a conferire a Parigi un prestigio internazionale, si preliscono all'atto di una svolta nella storia. De Gaulle sa che per perseguire questi obiettivi di dominio del mondo sotto nuove forme, la sola maniera valida è quella di sposare la causa della liberazione di quei popoli. Nel « terzo mondo » De Gaulle pretende di realizzare la sintesi tra il suo dominio autoritario in Francia, la celebre divisa della rivoluzione e eguaglianza, libertà, fraternità », con la quale egli muove oggi, a braccia tese, verso i popoli oppressi, o che avvertono il peso delle loro catene. L'ambizione della Francia è quella di scoprire, in America Latina, la via di un « castri-mo non comunista », che riconosca in De Gaulle il suo padre putativo. Maria A. Macciocchi



Editori Riuniti ER. Gian Carlo Ferretti Letteratura e ideologia Bassani Cassola Pasolini. Nuova biblioteca di cultura pp. 280 L. 3.800. Una guida degli anni cinquanta, una piccola somma di discorsi e motivi che hanno caratterizzato la nostra letteratura del secondo dopoguerra. Carlo Bo, L'Europeo. Una lettura tra le più avvincenti di questi ultimi anni. Ferretti è critico di vocazione come pochi altri, è cercante tra i più dotati della sua generazione. Luigi Baldacci, L'Europeo. Un libro vivo e coraggioso, un franco e documentato contributo alla sistemazione di un dibattito tuttora vivo tra le diverse correnti della critica letteraria contemporanea. A. Sala, Il Corriere dell'informazione. Una analisi minuziosa, rigorosa a tutti i livelli e criticamente seconda. Walter Pedullà, L'Avanti. Editori Riuniti - Via dei Frenetani, 4 - Roma

PIOMBINO — Il pontile Italsider dove le operazioni di carico e scarico per conto dell'azienda di Stato vengono attuate — grazie all'accordo da tempo raggiunto — dai lavoratori della Compagnia portuale.