

La crisi dell'economia marittima al centro della giornata di lotta

Una politica per salvare la nave Italia

LA FORTE iniziativa di lotta organizzata oggi a Roma dal movimento sindacale unitario parte dai drammatici problemi di salario e di occupazione dei lavoratori, ma punta su un obiettivo più generale, di grande interesse nazionale: la temibile crisi della economia marittima, e la battaglia per uscirne e per operare un forte rilancio.

Certamente oggi tutto il sistema marittimo mondiale è nella morsa di una crisi, originata dalla pesante recessione economica, dopo un ventennio di ininterrotto e poderoso sviluppo, che ha triplicato i flussi di traffico. Ma l'economia marittima italiana, che ha seguito l'andamento mondiale nello sviluppo e nella recessione, se ne distacca poi per una sua marcata e crescente condizione di inferiorità. Negli anni Settanta siamo cresciuti assai meno degli altri, abbiamo avvertito prima degli altri la crisi, sopportiamo una recessione più dura, e rischiamo di non agganciarci ad una prossima ripresa perché le condizioni strutturali del nostro sistema sono ormai fondamentalmente inadeguate.

Per comprendere la vera natura del problema, occorre affermare un concetto essenziale: l'economia marittima non si riduce ai porti, ma è invece un sistema complesso le cui componenti sono la flotta, i porti nella loro struttura fisica e nella loro gestione, i cantieri navali, le grandi infrastrutture di trasporto, la politica commerciale, la politica estera, la politica di ripartizione organizzata delle correnti di traffico mondiali. Sotto tutti questi punti di vista la politica dei governi italiani è stata un disastro. Gli investimenti nei porti sono stati minimi e dispersi in modo clientelare, con sprechi incredibili. Le gestioni sono invecchiate nel modello, paranoico e burocratico. Non vi è nessuno che diriga l'economia marittima perché le competenze relative sono frammentate tra più ministeri ed enti. La flotta è stata emarginata, tanto che ormai la nostra bilancia dei voli è gravemente passiva, mentre i cantieri navali sono stati avviati alla liquidazione. Del tutto carenti sono le grandi infrastrutture di trasporto: ferrovie,

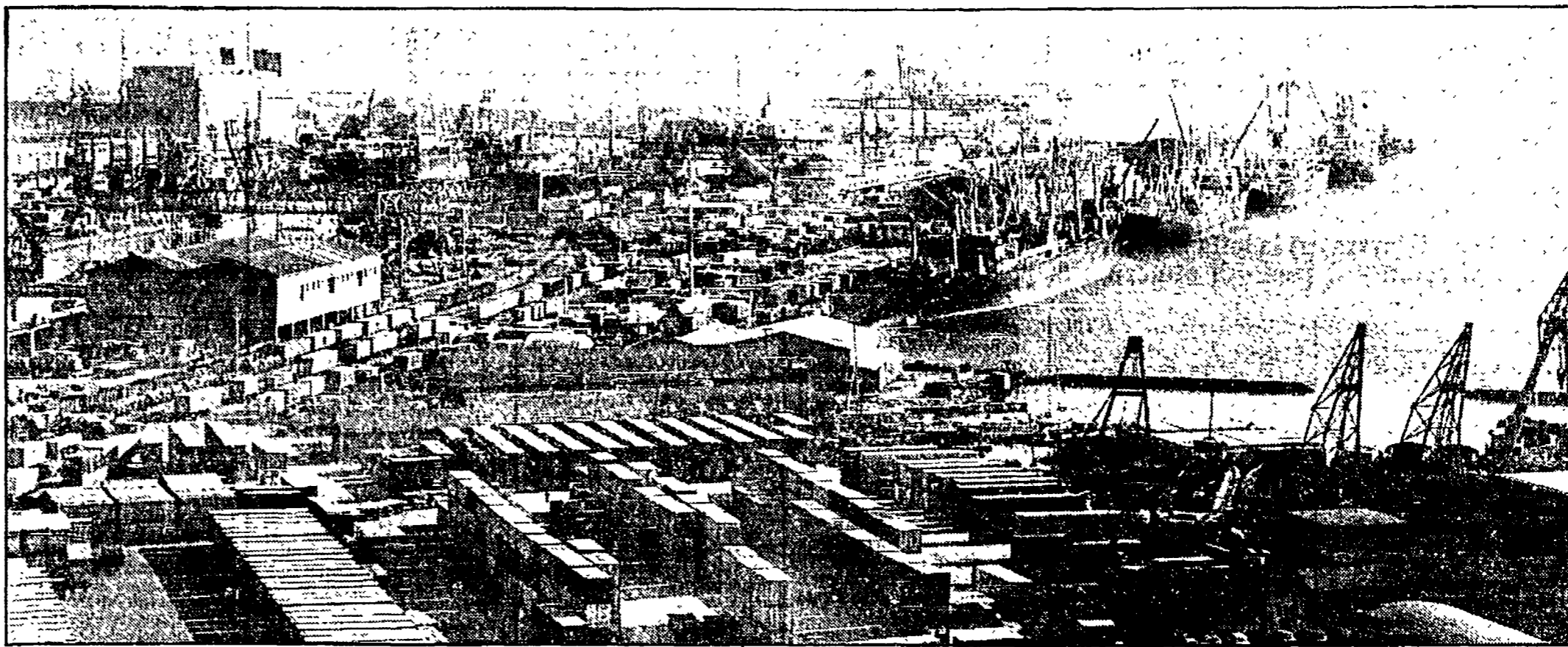
raccordi viari, centri intermodali. Nelle sedi internazionali la presenza dell'Italia o non c'è stata, o è stata debolissima.

Tutto ciò ha fatto sì che, al di là della recessione, imponenti correnti di traffico (milioni di tonnellate) hanno abbandonato i porti italiani e si sono dirette e si dirigono sempre più verso i grandi porti concorrenti del Nord Europa e di Marsiglia. L'Italia è anche esclusa dai grandi programmi europei di trasporto, ed in pratica viene emarginata dalla divisione del lavoro europea.

Il governo italiano sembra incapace di uscire da questa logica distruttiva in ragione dei vincoli che lo serrano a potenti corporazioni di interessi particolari e ad un sistema di potere corrotto. Alcuni suoi provvedimenti parziali sono un aborto, come lo è la legge sull'esodo dei portuali, altri sono atti di rinuncia come lo è il cosiddetto piano Fincantieri. E, invece, da parte di questo governo si continua ad agitare la bandiera del costo del lavoro e si promette una fantomatica legge assistenziale dei bacini di crisi. Non sono due bandiere, sono due stracci. Viene da sorridere all'idea che l'economia marittima esca dalla crisi complessiva che abbiamo indicato solo riducendo un costo orario del lavoro che, tra l'altro, è del tutto a livello internazionale. I problemi veri, compreso quello del lavoro, sono problemi di produttività, di investimenti, di strutture, di gestione. E quanto ai bacini di crisi non si capisce come misure assistenziali, promesse a cento città proprio mentre si tagliano i bilanci dello Stato, possano surrogare gli investimenti e le scelte strategiche che mancano.

Dunque, i lavoratori della economia marittima sono oggi in piazza per difendere salari e occupazione, ma soprattutto per rivendicare una nuova politica. Essi sanno che l'uscita dalla crisi non sarà comunque indolore, che molto dovrà cambiare dell'organizzazione del lavoro nei porti e che ciascuno dovrà assumersi le sue responsabilità. Ma sanno anche che il governo ha in mano la chiave per aprire la porta dello sviluppo. E intendono costringerlo ad usarla, o strappargliela di mano.

Lucio Libertini



LIVORNO

Una staffetta di 315 km Sono portuali e cantieristi

I maratoneti dallo scalo toscano raggiungeranno stamane Roma dove porteranno la protesta delle città marinare - La carovana si riunisce a quella che viene dal Mezzogiorno

Dal nostro inviato LIVORNO - Trentotrecento chilometri e 700 metri da Livorno a Roma. O meglio dalla sede della compagnia lavoratori portuali di Livorno a piazza Santi Apostoli dove stamane si svolge la manifestazione nazionale dei lavoratori dei trasporti. Una «maratona» del lavoro, percorsa a tappe di 13 chilometri ciascuna da una coppia di tedofori, che portano sulle maglie le stesse scritte «Portuali» o «Cantieristi». A fianco di queste i nomi di tutte le città marinare d'Italia. Sono partiti ieri mattina alle 9,30 in punto a pochi metri dalla frontiera doganale del porto mediceo e dell'ingresso dei cantieri Orlandi. I 50 staffettisti, che hanno trasformato l'hobby della domenica in mezzo di protesta e di sensibilizzazione della gente, sono impazienti. L'azzurro delle loro tute da ginnastica si mescola con quello dei lavoratori dei cantieri navali.

Al via, dato dal segretario della Camera del Lavoro, Vittorio Cioni, sono venuti in quasi 5.000. Assieme ai portuali, ai lavoratori dei cantieri, del trasporto marittimo, un ciclo unico dall'origine alla destinazione. Anche sole — si commenta nella carovana — è con noi. Poi però durante la notte il ritmo è stato rallentato.

I tedofori tutti assieme giungeranno stamane in piazza S. Apostoli attorno alle 11. Alle porte di Roma ai maratoneti dei porti del nord si sono aggiunti quelli degli scali marittimi del Mezzogiorno. La carovana è composta da alcune auto, che funzionano da staffetta, da un'ambulanza e da

un pullman che trasporta gli «atleti». Chiude la carovana un altro carro che trasporta un rimorchiatore simbolo del porto. Non è di cartapesta ma di ferro. Su una fiancata un grande nome: «Guido Rosso». Ai bordi per tenerlo a galla, contro la minaccia di due macigni («IRI» e «governo»), ci sono le braccia alzate di alcuni pupazzi che rappresentano i lavoratori dei cantieri, dei trasporti marittimi, i portuali. La gente si ferma in curiosità. Poi da quel carro comprende tutto.

A Cecina, a S. Vincenzo, a Grosseto, a Orbetello la carovana si è fermata per incontrarsi con la gente. In ogni paese della costa tirrenica ha ricevuto attestati di solidarietà.

Sono stati chiariti i motivi di questo emnesito solo dopo di 48 ore. «Negli ultimi due anni — ci dice Mauro Penco della federazione

trasporti CGIL-CISL-UIL — ne abbiamo fatti tanti che abbiamo perso il conto delle ore. Molti di più comunque di quanti ne siano stati fatti da dopoguerra ad oggi».

C'è già stato un precedente

Ma com'è nata quest'idea della maratona? Radio, televisione e giornali — proseguono — parlano dei portuali soltanto quando occupano le strade o bloccano il ministro che sta inaugurando qualche mostra. Volevamo spiegare alla gente le nostre richieste. Molti pensano che vogliamo solo i soldi. Non è così. La proposta della maratona è partita dal consiglio delegato dei portuali di Livorno ed ha avuto l'adesione di tutti i porti italiani».

Questa maratona aveva

già avuto un precedente. Nel 1955 i portuali di Genova andavano a Roma in bicicletta per rivendicare il riconoscimento della categoria. I maratoneti che stanno per giungere stamane in piazza S. Apostoli portano un documento, che sarà letto durante la manifestazione, nel quale denunciando la grave crisi che attanaglia il sistema portuale italiano, si chiamano in causa i governi che finora si sono succeduti alla guida del paese. «L'aggravamento della crisi — vi si legge — è derivato dall'assoluta assenza della cultura del mare e di conseguenza dalla mancanza di una linea di sviluppo delle infrastrutture adeguate ai tempi e rispetto ai paesi industrializzati. La nostra arretratezza non ha permesso e non permetterà, se non si cambia indirizzo, lo sfruttamento della posizione geografica dell'Italia nel Mediterraneo, ed impedisce ed impedirà ai porti di essere parte attiva e fondamentale del processo di produzione e quindi della ripresa economica nazionale. Pertanto le richieste che formuliamo non sono di stretto interesse di categoria, ma riguardano l'interesse di programmazione marittima e portuale tesa allo sviluppo della cantieristica, della flotta e dei porti».

La «maratona del lavoro» è ormai giunta alle porte di Roma. La stanno attendendo migliaia di lavoratori. Ben arrivata.

Piero Benassi



LIVORNO — La staffetta dei portuali alla partenza per Roma, accompagnata per le vie della città, da una nutrita folla di lavoratori

GENOVA Abbiamo perso la sfida con i containers

Dalla nostra redazione GENOVA - Venticinquemila posti di lavoro persi nell'ultimo ventennio, un calo continuo dei traffici che ha portato la media delle giornate lavorate per addetto ogni mese a 7. Questo è il porto di Genova oggi. Vent'anni fa il diverso: Genova era il principe del Mediterraneo, il numero uno nella movimentazione dei containers che si affacciavano con irruenza sulle banchine di tutto il mondo. Lo slogan in voga era «tanto de chitù devon passà, tant'è de quèllo de lassà», le navi, perché Genova è la porta dell'Europa industriale sul Mediterraneo.

Adesso di qui non passano più, e alla base di tutto questo c'è proprio l'avvento dell'era nuova aperta dai containers. Genova, infatti, porto storico cresciuto pezzo per pezzo nei secoli, offriva nel passato alle merci trasportate con navi container una micida esplosiva. I cantieri navali rappresentavano il naturale contorno dei traffici portuali. Calano questi, si riducono quegli altri. È una spirale senza fine. Nel giro di cinque anni sono andati persi centinaia di posti di lavoro, con un'emorragia lenta, inesorabile.

Che fare? Il sindacato punta sulla carta della spe-

cializzazione: i «containers» per il porto di Napoli, i traghetti per i cantieri di Castellammare. Si preme inoltre per la realizzazione nell'entroterra partenopeo dell'interporto per le merci. Progetti di grosso respiro, capaci di risolvere i mali del settore. Se noi guardiamo il problema-porto entro i suoi confini municipali — dice il segretario della FILT-CGIL campana, Giovanni Zeno — non andiamo molto lontano. La questione è un'altra: fare a Napoli il centro di un sistema integrato di trasporto. È solo in questa prospettiva che possiamo garantire non solo la sopravvivenza del nostro porto, ma contribuire a fare di Napoli e della Campania un punto di riferimento europeo per i trasporti, realizzando effettivamente una delle condizioni per lo sviluppo complessivo economico e sociale.

Un progetto ambizioso, ma solo con grandi idee si potrà superare questa crisi.

ha provocato uno spostamento dei centri decisionali dal porto alle zone di origine e destinazione delle merci, in omaggio alla filosofia dominante nel trasporto, quella del «door to door», porta a porta, un ciclo unico dall'origine alla destinazione della merce tanto più conveniente quanto più rapido. Il porto, insomma, non è stato adeguato alla nuova realtà dei traffici, anche perché i governanti dell'Italia del dopoguerra hanno sempre considerato il mare un ingrediente delle canzoni per gli emigranti, piuttosto che una ricchezza di valore inestimabile per l'economia nazionale. Basta vedere i criteri con cui si sono spesi i miliardi pubblici negli ultimi trent'anni in Italia: oltre cento porti classificati, il denaro pubblico è stato suddiviso in mille rivoli, un molo qui, uno là, in ossequio alla comoda equazione «opere pubbliche = appalti = voti». Risultato: tanti bei porticcioli dove non attraccare mai nemmeno un peschereccio, una concorrenza interna furibonda, mentre i traffici ricchi, quelli internazionali, non sfiorano nemmeno le coste italiane.

E per Genova è stata crisi nera, soprattutto crisi della fame di spazi, visto che anche oggi, in tempi di vacche magrissime, basta un aumento degli arrivi per congestionare i due miseri terminali. Ma i governi niente. Anzi: tante promesse, tantissime, basti pensare che del porto di Voltri si parla dal 1948, ma per ottenere i 129

miliardi che costituiscono l'unica «entrata» per il nuovo scalo di ponente, c'è voluta una battaglia parlamentare dei comunisti. Ma le colpe non sono tutte «storiche». Anche a Genova si è sbagliato. I due «soggetti» protagonisti della vita del porto appaiono oggi organizzati in modo anacronistico. Il CAP, nato nel 1903, è appesantito da una struttura burocratica che soffoca ogni giro (se me ne sono) di efficienza manageriale. Aggiungiamo che grazie alla ben nota pratica della lottizzazione il Consorzio è stato lasciato per due anni senza presidente (e proprio nei due anni di crisi più acute) ed ecco che si scopre come e perché le cose non vanno, in barba al lavoro degli oltre tremila dipendenti.

La CULMV (Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie), strumento di autogestione operaia, risente anch'essa di un'organizzazione pensata e realizzata per un'epoca lontana dalla nostra. Non è certamente il caso di risalire ai tempi della nascita della «Compagnia dei Caravani»: si era infatti nel 1340 e i soci erano per legge bergamaschi di nascita. Ma il fatto che nell'epoca dei computers della quinta generazione la Compagnia sia ancora strutturata in sezioni che portano nomi come «barili», «cassati», «spessorini» rende presente la necessità di una rapida riorganizzazione: un'esigenza che i cinquemila soci sventurati ormai come inderogabile.

A complicare il tutto c'è la ben nota crisi finan-

ziaria, con i rischi per i salari, la tensione e la preoccupazione tra i lavoratori. La prima necessità è quindi quella di un intervento di emergenza da parte del governo, per poi promuovere un'opera di risanamento mirata verso l'efficienza e la competitività. Ma prima occorre porre un freno al disastro finanziario che porterà il passivo dei «Fondi Centrali» per l'erogazione del salario garantito a 140 miliardi alla fine dell'83 e che ha già portato quello degli Enti portuali a 400 miliardi (100 ed oltre sono del CAP di Genova). Per il futuro le chances sono assegnate alla realizzazione del porto di Ponente, nella speranza di essere ancora in tempo nella competizione con i porti di Marsiglia e del Nord Europa, ma — di pari passo — nell'affermazione di una logica industriale che veda il porto come punto di transito veloce delle merci.

Occorre poi porre mano ad una riorganizzazione del lavoro e dei servizi: il CAP dovrà sempre essere strumento di governo, di programmazione, di imprenditorialità. La Compagnia, profondamente rinnovata nelle strutture interne e nell'organizzazione, dovrà assumersi gli oneri e gli onori dell'unico soggetto operativo sulle banchine portuali. L'alternativa è la scomparsa del porto dalle cronache dei nostri giornali come una defunta consuegna alla storia. Ma a quella del passato, non del futuro.

Sergio Farinelli

NAPOLI Per lo scalo sarà l'anno più nero?

Dalla nostra redazione NAPOLI - Un bilancio «in rosso» per sei miliardi, circa 600 dipendenti da prepensionare, il diagramma dei traffici in costante discesa. Il porto di Napoli, da anni in crisi, ma il 1983 rischia di essere ricordato come l'anno più «nero» per lo scalo marittimo partenopeo.

Ancora negli anni 70 Napoli occupava le posizioni di testa della graduatoria tra i porti d'Italia. Ora è scomparsa dal gruppo dei primi dieci. La crisi è resa ancora più acuta dalla

manca nomina del presidente. La poltrona è vacante da due anni, da quando cioè Franco Salerno, un tecnico vicino all'allora ministro della Marina Mercantile Francesco Compagna, dette clamorosamente le dimissioni. È iniziato così un estenuante braccio di ferro tra i partiti di governo per imporre un loro uomo al vertice del CAP e la sigla con cui viene indicato il consorzio portuale. I democristiani napoletani pretendono che la poltrona venga assegnata ad un loro

uomo; si è fatto anche il nome, tra i tanti, dell'ex deputato Camillo Federico, trombato alle elezioni di giugno, al quale, dunque, va trovata una «sistemazione». Con la nomina di D'Alessandro al porto di Genova, è probabile che la situazione si sblocchi anche a Napoli. Ma si riuscirà a far prevalere la competenza e la professionalità? Non è azzardato dire che la scelta sarà anche condizionata dall'esito delle imminenti elezioni comunali della città.

Ma la crisi del porto non è, purtroppo, isolata. È lo specchio di un più generale deterioramento dell'apparato produttivo ed economico della regione, commenta il segretario regionale della CGIL, Eduardo Guarino.

Flotta Lauro e cantieri navali sono gli altri due anelli deboli della catena delle attività marittime napoletane. «Il mare dà lavoro ad almeno 30-40 mila persone. Tuttavia c'è anche il rischio di farne un grande

settore assistito», continua Guarino. «La verità è che in tutti questi anni è mancata una politica marinara degna di questo nome. Così, ora che la congiuntura è sfavorevole a livello internazionale, saltano per prima le economie deboli come quella napoletana».

A Castellammare di Stabia, dove c'è uno dei più antichi cantieri navali italiani, la Fincantieri progetta l'espulsione di 300 lavoratori su un organico di 2 mila unità. Alla SEM, i bacini di riparazione cittadini, l'eccezione è stata calcolata in 140 dipendenti. «Tagli che rischiano di inscalfire una micida esplosiva. I cantieri navali rappresentano il naturale contorno dei traffici portuali. Calano questi, si riducono quegli altri. È una spirale senza fine. Nel giro di cinque anni sono andati persi centinaia di posti di lavoro, con un'emorragia lenta, inesorabile».

Che fare? Il sindacato punta sulla carta della spe-

cializzazione: i «containers» per il porto di Napoli, i traghetti per i cantieri di Castellammare. Si preme inoltre per la realizzazione nell'entroterra partenopeo dell'interporto per le merci. Progetti di grosso respiro, capaci di risolvere i mali del settore. Se noi guardiamo il problema-porto entro i suoi confini municipali — dice il segretario della FILT-CGIL campana, Giovanni Zeno — non andiamo molto lontano. La questione è un'altra: fare a Napoli il centro di un sistema integrato di trasporto. È solo in questa prospettiva che possiamo garantire non solo la sopravvivenza del nostro porto, ma contribuire a fare di Napoli e della Campania un punto di riferimento europeo per i trasporti, realizzando effettivamente una delle condizioni per lo sviluppo complessivo economico e sociale.

Un progetto ambizioso, ma solo con grandi idee si potrà superare questa crisi.

TRIESTE

In 5 anni scomparsi 11 mila posti

Dalla nostra redazione TRIESTE - Nell'area giuliana, che sarà rappresentata a Roma nella manifestazione nazionale dei portuali e dei marittimi, scendono oggi in sciopero tutte le aziende che partecipano al cantiere, esse portante dell'economia locale. Una manifestazione è in programma nella mattinata a Trieste. L'industria pubblica è da mezzo secolo la maggior fonte di lavoro per questa zona di confine. Sono molti anni che si registrano colpi e tagli pesanti in questo comparto, a Trieste e nell'entroterra. Se si

boom del commercio di confine ha fatto giustezza di facile illusione, ecco i nuovi colpi di scure inferti dall'IRI.

Sono 1750 posti di lavoro in meno nella navalmeccanica (cantiere di Monfalcone, Arsenale San Marco e Grandi Motori Trieste) 1700 alla Terzi, la ferriera che attende ancora l'arrivo della diversificazione produttiva; 1050 in meno al Lloyd Triestino, nella siderurgia; l'eliminazione delle compagnie di navigazione facenti capo alla Finmare; 200 in meno all'Ansaldo di Monfalcone. Si aggiungono poi i pericoli incalcolabili su CMI e la VM di Trieste e sulla SBE di Monfalcone, nonché i 650 lavoratori che si accingono a lasciare i porti delle due città in applicazione della legge sull'esodo. Ci si renderà allora conto come si profili a breve scadenza una vera e propria delindustrializzazione dell'area giuliana, con conseguenze incalcolabili sul tessuto sociale. È un ingente patrimonio di esperienze, di professionalità, di presenza democratica di una classe operaia di grande tradizione che si vuole distruggere irrimediabilmente. Ne può avere alcuna prospettiva un discorso di sviluppo di un terziario avanzato se a questo viene fatto mancare qualsiasi supporto industriale.

Le lotte operaie di questi anni rivendicano investimenti per l'introduzione di innovazioni tecnologiche nella cantieristica e l'attivazione della domanda di naviglio: l'individuazione di una nuova produzione per la Terzi; una riforma dell'Ente Porto di Trieste, affogato nel debito; un sostegno della Regione alla politica tariffaria flessibile adottata dalla Compagnia dei lavoratori portuali; un rinnovo dell'armamento pubblico così da rendere competitivo.

La caratteristica fondamentale dell'economia di questa zona è stata ed è quella di essere legata in larga misura al mare e alle attività marittime. Colpire il complesso di queste attività significa ridimensionare ulteriormente il ruolo di Trieste e di Gorizia, impedendo loro di svolgere una funzione internazionale nell'interesse di tutto il paese.

Fabio Irwinli

Luigi Vicinanza