

A colloquio con il console Italo Piccini: «Qui la Compagnia non è sotto accusa»

Autogestione & managerialità

Mentre nel resto d'Europa i governi sceglievano su quali scali marittimi puntare per lo sviluppo in Italia si è preferita una politica di interventi a pioggia sparpagliando gli investimenti su 120 approdi su Casciolino come su Genova

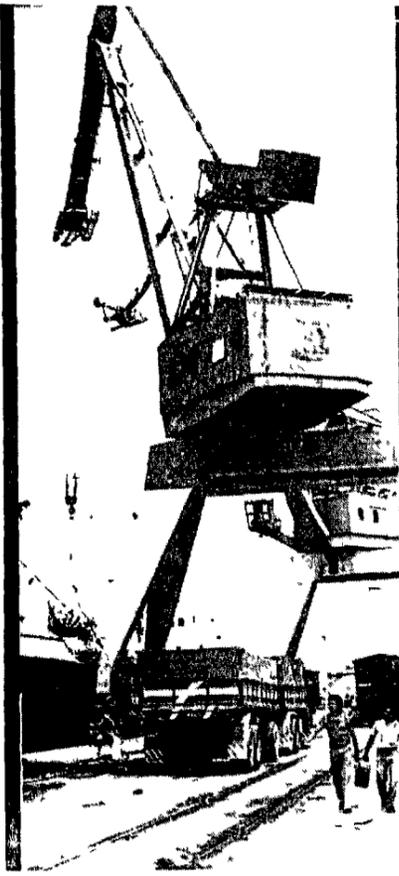
quando il proposito, che ha determinato lo scontro, era quello di surrogare tutte le attività imprenditoriali annullando così l'autogestione.

Perché lo scontro a un certo punto è apparso quasi fra Genova e Livorno? «Perché sono due simboli di una situazione più generale: il rapporto di una linea di privatizzazione del settore che riporterebbe i porti a semplici prestatori di opera, anche se con l'accordo di Genova firmato dai sindacati ancora in discussione con le Compagnie portuali si sono con qualche alcune modifiche sostanziali, ed un porto come Livorno che insieme al Coordinamento e con le Compagnie portuali, cerca di consolidare la scelta dell'autogestione puntando ad un aumento della professionalità e delle tecnologie, recuperando ritardi e incertezze la dove si è manifestato».

Ci sono però notevoli squilibri fra porto e porto, pensiamo alle squadre. «Si tratta anche di superare lo scontro in merito del passato, che oltre tutto è servito per mettere spesso le Compagnie in concorrenza fra di loro. Uno dei primi atti che compremo sarà quello di formare squadre e di stabilire rese di tonnellaggio uniformi in tutta Italia. La concorrenza non dovrà essere più sullo scontro tariffario o sulle retribuzioni ma sulla professionalità e sulla funzionalità del porto».

In questo scontro il governo come si colloca? «Il governo ha due gravissime responsabilità: di non aver programmato, disperdendo in migliaia di miliardi e facendo diventare il settore marittimo una palla al piede dell'economia quando anche per posizione geografica poteva essere trainante. La seconda di non riconoscere che le conseguenze di questa sua politica sono state in parte attenuate dall'impegno, di intelligenza, dal lavoro delle Compagnie portuali per cui, anziché valorizzate, a tutta le forze che si schierano contro di loro».

Renzo Cassigoli



PORTO DI LIVORNO

Dal nostro inviato
LIVORNO — «Si attacca l'autogestione per colpire le Compagnie dei lavoratori portuali quando sarebbe opportuno che qualità, esperienza, risultati fossero visti a vantaggio della produttività del costo del lavoro della stessa democrazia». Con quel suo parlare senza pause quasi leggesse nella memoria, Italo Piccini, console della Compagnia portuale livornese da poco eletto presidente del coordinamento unitario fra le Compagnie portuali italiane, mette subito il dito sulla piaga. «È stata una polemica dura in queste settimane che ha avuto come oggetto il porto di Genova ma che si riferiva a due esperienze precise: quella genovese appunto, che si vuole fondare sull'Ente porto e l'altra, livornese, che da sempre ha scommesso sulla Compagnia portuale che, in questi decenni, sfruttando fino in fondo le possibilità offerte da un ampio codice della navigazione ha consentito ai lavoratori di acquistare professionalità, esperienza, fino a divenire imprenditori attraverso l'autogestione. In questa politica sostiene Piccini, hanno creduto non solo i lavoratori ma anche altri operatori del porto, giungendo a collaborazioni fruttuose che hanno portato a risultati evidenti consentendo a Livorno di navigare un po' meglio fra le secche della crisi che ha investito i porti italiani e stranieri. Forse, aggiunge, anche per il carattere di questa città, per il suo tessuto democratico diffuso, che non ha confini fra lavoratori e ceti medio produttivi. Una managerialità estesa — insiste il Console descrivendo con le cifre Ogni portuale livornese ha sottoscritto 20 milioni di quota sociale per gran parte trattate in busta paga, 40 miliardi circa disponibili per intervenire nelle scelte che intuitivamente anticipatrici, consentendoci di avere una attrezzatura fra le più avanzate per la manipolazione delle merci e un ufficio tecnico-amministrativo dove si è da tempo introdotto l'informatica e l'elaborazione elettronica».

Ma questa non è la condizione generale dei porti? «In altre situazioni le difficoltà sono state maggiori, soprattutto nei 5 o 6 porti dove l'Ente, sovrastruttura governativa, trasformata in una organizzazione burocratica e clientelare ha finito per rovinare il rapporto fra costi e ricavi, sommando moltissimi debiti».

Dove sono allora le origini della crisi? «Nella mancanza di una politica governativa innanzi tutto. Dal dopoguerra non è mai esistita una programmazione portuale seria e il settore, uno dei più vitali, ha vissuto su interventi sporadici frutto di pressioni spesso spesso clientelari, senza scelte economiche e produttive intelligenti da operare in un quadro complessivo nel quale ogni provincia, ogni porto ha compiuto scelte svariati per adeguare le prestazioni tecniche al rapido mutare delle condizioni di mercato e delle tecniche. Qualche esempio? In questi anni sono apparsi anche sulla stampa. Mentre la Francia puntava su due porti, Le Havre e Marsiglia, così come faceva l'Olanda e mentre la Germania puntava su Amburgo, l'Italia dopo anni di provvedimenti a pioggia non sceglieva e su 120 porti era indifferente a puntare su

Casciolino come su Genova. Una politica suicida. E di chi è la responsabilità, dei portuali? L'accusa, però, è anche di un comportamento corporativo delle Compagnie che avrebbe contribuito alla crisi come è avvenuto dove a gestire era l'Ente porto? L'attacco allora è politico? «Certo, perché si vuol cancellare una organizzazione autogestita, con grandi capacità professionali, tecnologicamente avanzata. La si vuol togliere dalle mani dei lavoratori in nome di interessi ben precisi. C'è uno scenario politico anche esterno. Basta fare la storia dei porti. Dove agisce la Compagnia essa influisce positivamente su tutta la vita sociale, sui rapporti di forze, sulla solidarietà. Ma nell'attacco ci



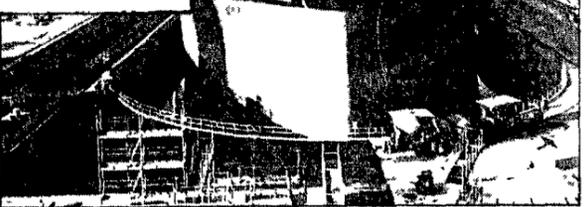
Il console Italo Piccini

PERIODO	CONTENITORI PIENI		CONTENITORI VUOTI		TOTALE CONTENITORI		DIFFERENZA	
	1986	1985	1986	1985	1986	1985	N°	%
GENNAIO	17 230	14 249	9 411	7 738	26 641	21 987	+4 654	
FEBBRAIO	19 605	21 407	9 526	10 624	29 131	32 031	-2 900	
MARZO	20 779	19 253	7 941	6 530	28 720	25 783	+2 937	
APRILE	23 528	19 923	9 142	7 068	32 670	26 991	+5 679	
MAGGIO	19 632	17 777	9 040	8 630	28 672	26 407	+2 265	
GIUGNO	23 262	20 209	9 667	11 376	32 929	31 585	+1 344	
LUGLIO	22 991	23 266	8 908	10 809	31 899	31 075	-2 176	
AGOSTO	16 401	16 707	8 807	10 654	25 208	27 361	-2 153	
SETTEMBRE	17 041	16 734	8 400	7 329	25 441	24 063	+1 378	
TOT PARZIALI								
Contenitori	180 469	169 525	80 842	80 758	261 311	249 983	+11 328	+4,53
Teus	261 680	244 116	117 221	116 291	378 901	360 407	+18 494	+5,13

Il «voltafaccia» del ministero

Dal nostro inviato
LIVORNO — Roberto Benvenuti sindaco di Livorno dall'85 è irritato col ministero dei Lavori pubblici e con la Capitaneria di porto che, scavalcando diavolamente l'amministrazione comunale, stanno capovolgendo le indicazioni del Piano regolatore del porto che puntavano su uno sviluppo a mare, da realizzare attraverso il completamento della Darsena Toscana un nuovo sbocco a mare per il Canale dei Navicelli creando le condizioni per la ventuale realizzazione della Darsena Europa, che avrebbe consentito di triplicare la movimentazione delle merci. Tutto è partito da una lettera della Capitaneria di porto al Comune di Pisa nella quale, ignorando il Comune di Livorno e la stessa Regione si chiedeva in sostanza di intervenire sul Piano regolatore per cambiare la destinazione del terreno al di là dello Scalmato che fanno parte del progetto più complesso del parco di Migliorino ormai acquisito da tutti gli enti del comprensorio. Si indicava sostanzialmente così una diversa direzione dello sviluppo del porto di Livorno verso terra. «La commissione comprensoriale della quale fanno parte gli enti locali di Livorno e di Pisa, dice Benvenuti consultando carte e appunti: il 18 dicembre scorso ha confermato le sue precedenti deliberazioni per uno sviluppo a mare del porto. Ha ribadito le priorità Fondi Fio per il completamento della Darsena Toscana realizzazione dei collegamenti viari e ferroviari, con la costruzione della variante Aurelia e della Firenze porto e la realizzazione del Centro intermodale. La commissione ha invitato il ministero a licenziare il nuovo Piano regolatore del porto per poter avviare i lavori di approvazione degli Enti locali. Contemporaneamente tutte le forze politiche livornesi, compresa la Dc e il Psi, confermarono la scelta dello sbocco a mare. La cosa sembrava chiusa quando invece pochi giorni or sono l'ufficio del Genio Civile opere pubbliche che fa capo al ministero dei Lavori pubblici ha inviato al sindaco di Pisa e per conoscenza alla Capitaneria di porto, scavalcando ancora una volta Livorno e la Regione una

L'improvvisa proposta di indirizzare verso terra lo sviluppo portuale rischia di azzerare tutti i progetti di potenziamento



lettera nella quale, facendo propria in sostanza la proposta della Capitaneria per uno sviluppo a terra, si invita l'amministrazione comunale di Pisa a rivedere il suo Piano regolatore in funzione di questa nuova scelta. Una violazione dell'autonomia insostenibile, dice Benvenuti mostrando la copia della lettera del Genio Civile che ha potuto leggere «Il dopo averla chiesta al sindaco di Pisa. La lettera è stata inviata a tutti gli enti del comprensorio per una valutazione comune, contemporaneamente il comune confermava le sue scelte al ministero invitandolo ad approvare il Prg del porto. Benvenuti richiama la storia di questo Piano regolatore che fa da cartina di tornasole alle contraddizioni del ministero. «Ne gli anni scorsi, dice abbiamo lavorato alla redazione di un nuovo Piano regolatore del porto. Proprio in questo senso, ricorda Benvenuti, sono state

effettuate una serie di prove che hanno dimostrato la non influenza né positiva né negativa dell'intervento. Gli studi sono stati licenziati due anni or sono da altri incaricati del ministero perché esprimeva il suo parere. Oggi ci troviamo ad un ribaltamento di posizioni che rischia di rimettere in discussione anche tutta una serie di interventi che al Prg del porto sono collegati».

Questo capovolgimento di indirizzi rimette in discussione anche le decisioni relative alle infrastrutture e alla viabilità? «In tanto può rimettere in discussione anche il Centro intermodale di Guastalla, che nasce come centro di stoccaggio e smistamento delle merci al servizio non solo dei porti di Livorno ma anche degli interessi più vasti e generali della Toscana. Un Centro intermodale che è nato sulla base della filosofia dello sviluppo a mare».

Centro intermodale e via emmeranda».

Una diversione del ministero che interviene in una fase delicata, che ha visto il porto superare bene la crisi che ha investito la portualità in generale. Che influenza avrà sulle esigenze di adeguamento necessarie allo sviluppo dei traffici? «Queste manovre distolgono interesse, energie, forze e tempo dalla soluzione dei problemi che abbiamo di fronte. La questione dei fondi Fio per la Darsena Toscana è fondamentale perché con essa si raddoppia la movimentazione delle merci così come l'adeguamento della viabilità. Passi avanti sono stati compiuti nei 500 miliardi stanziati per l'autostrada con finanziamenti per la variante Aurelia con i lavori fissati i tempi per la Firenze porto acquisizioni che danno un quadro un po' più certo».

C'è una interferenza del porto con la città che conseguenze potrebbe anche per l'assetto urbano di Livorno? «Il rapporto è strettissimo perché le soluzioni prospettate nel Prg del porto risolvono per il 180 per cento i problemi dell'assetto urbano di Livorno. La variante Aurelia l'autostrada la Firenze porto, lo stesso peramento della divisione della città fra la parte vecchia e quella nuova del porto prevedono soluzioni che sono state studiate nel piano elaborato da Bonifazi e quindi decisivo per l'assetto urbano e ambientale per lo sviluppo di Livorno per la visibilità della città anche in termini di invasione del traffico pesante in relazione ad un porto il cui adeguamento lo collocherà a livello di grande struttura europea».

Tutti guardano a Livorno con interesse, ma le questioni vanno al di là di una giunta e di una giunta. Quali e l'atteggiamento delle forze politiche? «C'è una concorrenza di fondo di tutte le forze della città politiche e economiche. C'è un aspetto anche importante, ma che restano particolarmente rispetto alla scelta di fondo che si conferma essere a mare».

DA CINQUE SECOLI DIAMO CREDITO AL FUTURO.



473 sportelli in Italia. Filiali a New York e Singapore. Uffici di Rappresentanza a Francoforte, Londra, Il Cairo, San Paolo, Parigi e Mosca.

Renzo Cassigoli