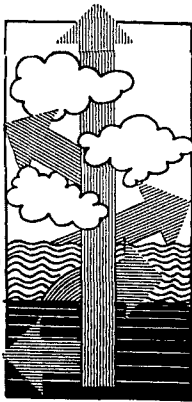


**Tutto trasporti**



**LE PAGINE CON**

Intervista a Lovrano Bisso, coordinatore del Pci per l'economia marittima  
«Sulle leggi un duro confronto in Parlamento e nel paese»

# I porti possono diventare ingovernabili

Esaminate le proposte del governo e del Pci per i porti e per il cabotaggio. Le tesi del ministro della Marina mercantile perseguono una logica arretrata e perdente. Nulla sembra sfuggire all'attivismo dell'onorevole Prandini. Perché vorrebbe cancellare le Compagnie dei lavoratori portuali dalla geografia e dagli scali italiani.

**PIERLUIGI GHIGGINI**

Occupa da poco più di un anno la poltrona di ministro della Marina mercantile ed è riuscito a distinguersi dai suoi predecessori per una tumultuosa produzione di decreti, circolari, disegni di legge.

Cabotaggio, navalmecanica, gestioni portuali, una sistemata alla Tirrenia e come se non bastasse il via libera alla costruzione di almeno duecento approdi turistici. Nulla è sembrato sfuggire all'attivismo di Prandini. Attivismo essenzialmente indirizzato a cedere a privati navi, linee marittime, porti e territori demania-

li. Emblematico il caso dei collegamenti con le isole: in un sol colpo un disegno di legge allegato alla Finanziaria manda a casa 1.200 marittimi della Tirrenia, aumenta le tariffe del 25% ed elimina sovvenzioni per 180 miliardi. Tutto, naturalmente, il nome dell'efficienza e della riduzione dei costi. Ma oltre la facciata, come si nasconde? Quasi incidentalmente l'attuale relazione tecnica sulle sovvenzioni, inviata dalla Marina mercantile ai due rami del Parlamento, obbliga la Tirrenia a vendere «tre o quattro navi sociali obsolete» per meno di trenta miliardi ciascuna. Naturalmente nessuno crede all'obsolescenza di una flotta su cui sono stati spesi fior di miliardi per ristrutturazioni, allungamenti, trasformazioni di traghetti. Si scommette invece su una cordata di armatori pronta a mettere le mani su navi buone a prezzi di realizzo e su lucrosi traffici turistici. Troppo comodo, troppo facile il liberismo d'accanto di chi non rischia un quattrino e gioca sul sicuro, grazie a un paio di frasi buttate lì in una relazione tecnica. E che dire poi delle Compagnie dei lavoratori portuali, che il ministro vorrebbe cancellare definitivamente dalla geografia degli scali italiani?

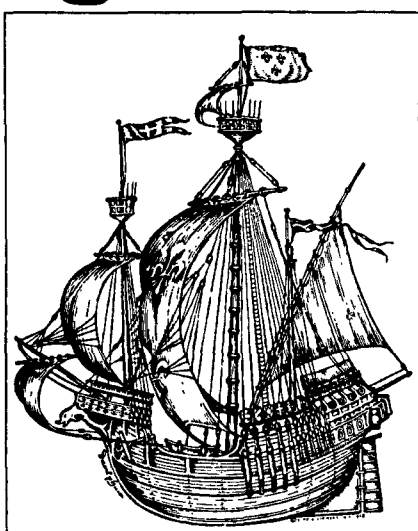
Severamente critico è il sen. Lovrano Bisso, coordinatore nazionale del Pci per l'economia marittima: «Dal disegno di legge di Prandini - afferma - emerge una linea di esasperata privatizzazione del servizio portuale e del servizio marittimo pubblico, intesa come mezzo per ottenere efficienza e produttività. In realtà tali risultati non saranno raggiunti, mentre i lavoratori pagheranno pesanti prezzi in termini di minore occupazione e maggiore sfruttamento».

Per quale ragione?

«Perché Prandini si muove secondo logiche già sperimentate in passato e senza successo - spiega Bisso -. Per il cabotaggio, ad esempio, il suo progetto punta ad incentivare l'offerta di servizi distribuendo aiuti agli armatori e a chi realizza attrezzature private su aree portuali pubbliche. Ebbene, noi comunisti giudichiamo questa logica arretrata e quindi perdente. Il ministro non è minimamente sfiorato dall'idea che per far crescere un nuovo cabotaggio si debba incoraggiare il passaggio di milioni di tonnellate di merce dall'autotrasporto al trasporto via mare. Quindi si tratta di far leva sulla domanda, come del resto prevede una proposta di legge presentata dal Pci. È impressionante, invece, come nel disegno di legge di Prandini non figurino un solo cenno, una proposta, un incentivo riguardanti l'autotrasporto».

D'accordo, ma in altre circostanze il Pci non si era opposto alle agevolazioni per gli armatori, i quali del resto pagavano un esodo verso le bandiere di convenienza...

«Proprio delle agevolazioni - puntualizza il senatore comunista - devo ricordare che noi ci siamo fermamente opposti e ci opponiamo a



quelle provvidenze (centinaia di miliardi) elargite a fondo perduto come sostegno alle gestioni. Inoltre diciamo no ai contributi per le navi acquistate all'estero, come invece prevede Prandini, mentre i nostri cantieri stanno tornando in piena crisi.

Ma, a parte questo, ritengo che gli armatori possano conseguire notevoli economie di gestione senza dover necessariamente battere bandiere di comodo. Mi sembra inconcepibile che la flotta italiana possa stare sul mercato europeo solo pagando salari da Terzo mondo. I salari devono essere europei, tanto più che sulle navi crescerà la richiesta di personale ad elevata professionalità. Noi siamo peraltro disposti a misure compensative, come la riduzione del carico fiscale sul capitale investito e la detassazione delle buste paga dei marittimi».

Cosa pensa il Pci dei costi «anormali» che gravano ingiustamente sull'economia marittima?

«Siamo contrari che le navi vengano penalizzate da servizi portuali inefficienti. Siamo favorevoli all'eliminazione di eventuali rendite di posizione,

sabilità di decidere le misure conseguenti».

Veniamo alla gestione portuale. Il Pci, che continua a difendere le Compagnie, non rischia di trovarsi spiazzato di fronte al decisionismo di Prandini?

«Non lo credo affatto. Anzi, se passeranno certi provvedimenti saranno i porti a diventare ingovernabili. Prandini ha deciso di far piazza pulita delle Compagnie per strangolamenti progressivi. Prima con una nuova riduzione degli organici e il blocco delle assunzioni (già oggi, dopo due esodi, numerose compagnie non riescono a far fronte ai carichi di lavoro) poi con una pesante limitazione delle mansioni e infine, nel 1992, eliminando definitivamente la riserva del lavoro. Questa è la via maestra della privatizzazione dei porti, con le Compagnie ridotte a manipoli di uomini e a semplici uffici di collocamento, in una situazione interamente controllata dagli operatori privati. Però deve essere chiaro che in questo modo si rischia di provocare sulle banchine uno scontro difficilmente controllabile».

È possibile un disegno alternativo?

«Certo - conclude Bisso - la proposta di legge del Pci prevede in primo luogo un Ente, dotato di poteri reali, per ognuno dei sistemi portuali previsti dal piano generale dei trasporti (cosa che il ministro non fa, istituendo Comitati di sistema con soli compiti di studio e di proposta, su cui sarà lo stesso ministro a decidere), e inoltre gestioni differenziate a seconda dei tipi di scalo. Per i porti commerciali proponiamo che il ciclo operativo venga affidato alle Compagnie; se ciò non fosse possibile, che si costituisca una società fra le componenti che hanno un peso nella vita dello scalo (compresa quella della Compagnia), ma sempre a maggioranza pubblica; e come ultima eventualità la scelta di un soggetto imprenditoriale che garantisca però l'interesse pubblico. Insomma, che ogni porto sia lasciato libero di decidere il proprio destino e la propria organizzazione del lavoro, naturalmente nell'ambito di una programmazione di sistema. E non vittima di nuove imposizioni centralistiche».

## 1913-1988 DAL PROGETTO DEL MONUMENTO ALL'IMPERATORE ALESSANDRO II A PIETROGRADO ALL'IMPRESA COME LABORATORIO

### 75 ANNI DELLA DIOGUARDI

1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
1923	1924	1925					1926	1927	1928
1929	1930	1931					1932	1933	1934
1935	1936	1937					1938	1939	1940
1941	1942	1943					1944	1945	1946
1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
1987	1988								

**FRATELLI DIOGUARDI SpA**

## Genova, c'è molto da fare ancora

Colloquio con Paride Batini console della Culmv. Traffico e produttività sono aumentati. Le strutture delle Compagnie sono uno strumento moderno

**PAOLO GALETTI**

GENOVA. Cinque anni or sono i portuali della Culmv erano 5200. Adesso sono scesi a 2128, con una diminuzione quindi del 59%. Nello stesso periodo di tempo il traffico delle merci convenzionali è aumentato del 51% e quello dei contenitori del 31%. La produttività è aumentata del 95,9% nel settore delle merci convenzionali e del 79,2% in quello dei contenitori.

«Oggi i soci della compagnia - dice Paride Batini, console della Culmv - lavorano fra le 15 e le 17 giornate al mese. Tenendo conto delle assenze per malattie, delle ferie e dei riposi settimanali di fatto siamo a pieno impiego. Non esiste cassa integrazione».

La sede della Culmv a san Benigno è proprio sotto la Lanterna e accanto a calata Sanità, uno dei terminali più moderni d'Europa, da poco entrato in funzione. Funziona l'accordo fra Culmv e Cap che ha riportato pace e collaborazione nello scalo genovese dopo momenti di scontro durissimo. «Data la nostra progressiva le compagnie, i risultati, anche se non sono ancora quelli che ci auguriamo, pagano per il porto. C'è molto da fare ancora per migliorare e soprattutto per portare più merci e più vapori e Genova».

Contro questa compagnia che lavora e produce e contro tutte le altre strutture di autogoverno dei lavoratori esistenti nei porti italiani il ministro Giovanni Prandini è partito con una vera e propria crociata. L'obiettivo, dichiarato in un disegno di legge, è di eliminare le compagnie entro il 1992 cancellando dal codice della navigazione la norma che disciplina la riserva di lavoro nei loro confronti.

In vista del traguardo definitivo Prandini ha già predisposto altri atti coerenti con questo disegno: una circolare che prevede il distacco dei soci delle compagnie ed il loro «radicamento» nelle società che operano negli scali, la legge sul cabotaggio che trasferisce ai marittimi il lavoro fino ad oggi svolto dai portuali e il blocco degli organici con contemporanea apertura degli esodi.

«Ormai nei porti italiani - osserva Paride Batini - su cir-

ca undicimila lavoratori portuali, stando alle cifre del governo solo 180 sono al di sotto delle 12 giornate al mese. Alcune compagnie sono costrette a fare i doppi turni per coprire le esigenze. Diminuire gli organici quindi non ha alcun senso economico ma solo un significato politico, quello di portare all'estinzione progressiva le compagnie».

Un disegno di legge del ministro prevede, per quanto riguarda i traghetti, di abolire il servizio forfettizzato dei portabagagli e di far mettere i cuori sotto le auto caricate nei garage delle navi ai marittimi invece che ai portuali. È un colpo grave alle compagnie che in tutta Italia ricavano 14 miliardi di salari dalla Tirrenia (almeno 5 miliardi solo nello scalo genovese) per un servizio per la verità richiesto solo da una parte dei passeggeri.

«Le cose non stanno proprio così - precisa il console perché il servizio viene reso e non solo trasportando il bagaglio di chi, e sono molti, non ce la fanno a salire lo scalandone con pesanti valigie ma anche curando il collegamento della nave con la banchina mediante scalandoni. Certo oggi il servizio è fatto in modo differenziato. Noi non vogliamo essere pagati per servizi non resi. Si sifreisce ai marittimi il lavoro fino ad oggi svolto dai portuali e il blocco degli organici con contemporanea apertura degli esodi. Quello che non accettiamo è che si elimini il portuale che fa quel servizio per metterci un altro a farlo».

## 5 GRANDI CROCIERE PER LE TUE VACANZE D'INVERNO

**CARAIBI - COLOMBIA**  
Natale e Capodanno in Crociera. 24 GIORNI dal 19/11 al 11/12  
Scali: Genova, Barcellona, Gibilterra, Tangeri, Agadir, Bridgetown, St. George, Port of Spain, La Guaira, Cartagena, Cristobal.

**MESSICO E HAWAI**  
Acapulco - Honolulu. 22 GIORNI dal 7/1 al 29/1  
Scali: Cristobal, Canale di Panama, Acapulco, Puerto Vallarta, Mazatlan, Maui, Honolulu.

**ISOLE DEL PACIFICO**  
Hawaii - Filippine - Hong Kong. 26 GIORNI dal 26/1 al 21/2  
Scali: Honolulu, Johnston Island, Majuro, Guam, Manila, Kaohsiung, Hong Kong.

**CAPITALI D'ORIENTE**  
Hong Kong - Bangkok - Singapore - Colombo. 21 GIORNI dal 17/2 al 10/3  
Scali: Hong Kong, Bangkok, Singapore, Port Kelang, Colombo.

**INDIA - MAR ROSSO**  
Pasqua in Crociera. 23 GIORNI dal 7/3 al 30/3  
Scali: Colombo, Cochin, Bombay, Hodeida, Aqaba, Suez, Port Said, Heraklion, Genova.

**CostaCrociere**  
Le grandi crociere.

Speciali collegamenti aerei previsti dai programmi. Rivolgetevi alla Vostra Agenzia di viaggio, oppure telefonate a COSTACROCIERE 010/5483429