

Borsa
+0,10
Indice
Mib 1011
(+11% dal
2-1-1989)



Lira
Migliora
verso tutte
le altre
monete
dello Sme



Dollaro
Poco stabile
in un mercato
in attesa
(in Italia
1363 lire)



ECONOMIA & LAVORO

Da tutta Italia a Livorno
Manifestazione nazionale
nella città toscana
Domani ancora agitazioni

Sempre silenzio da palazzo Chigi
Nessuna risposta ai sindacati
Intanto dodici grandi armatori
chiedono di arrivare a una tregua

Oggi di nuovo i portuali in sciopero I camalli: ma chi l'ha detto che non siamo moderni?



Il porto di Genova

ROMA. Porti bloccati. Governo sordo. Una settimana di scioperi e tensioni non è bastata a palazzo Chigi per lanciare un chiaro segnale politico di distensione. La trattativa, mediata dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Misasi, e interrotta mercoledì scorso, non ancora ripresa. Oggi, con la manifestazione nazionale dei portuali che si terrà questa mattina a Livorno, si sarebbe dovuta concludere la giornata di scioperi decisa da Cgil-Cisl-Uil. Ma in assenza di un tavolo negoziale i sindacati hanno già deciso un'altra giornata di sciopero per domani quando lavorerà solo un turno. Ieri, in una nota unitaria le federazioni di categoria, sono tornate a reclamare il loro diritto ad un confronto, in cui espone precise proposte per un recupero di efficienza dei porti da co-

struire con il miglioramento dei servizi e della produttività, con la riqualificazione, in senso imprenditoriale delle Compagnie ed una revisione degli oneri che gravano sul cabotaggio. Intanto, ieri, dodici tra i più importanti armatori del mondo, riuniti nella conferenza «Sedax», hanno chiesto un raffreddamento del conflitto. E contro gli scioperi sono insorti gli operatori economici di Livorno: incominciano, invece, ad organizzarsi per conto loro gli autotrasportatori di Genova che vogliono creare una società per la movimentazione delle merci. Così, tensioni, ingenti danni economici. I risultati dell'oltranzismo del ministro Prandini che non intende sospendere i propri decreti e l'inefficienza di palazzo Chigi sono sotto gli occhi di tutti.

DAL NOSTRO INVIATO
GIOVANNI LACCARO

GENOVA. Il budello d'asciutto, disegna il cielo sembrando sulla gobba di calata Sanità e, dipinto metri più avanti, sopra le cabine dei camion che fanno la coda, si intravedono i fari verdi di un casello autostradale, il nuovo cancello del porto. L'attesa è lunga, interminabile per un servizio che della celerità fa un vessillo da abbandonare, orgoglioso sui mercati mondiali. Quasi mezzo ora per guadagnare il negozio, ed è la norma. Nei gabbiotti i soci-lavoratori della Compagnia unica sono intenti a computerizzare i dati e trammetterli al cervello centrale. Appena oltre la barriera gli automezzi vengono presi in consegna dai portuali e smistati nei giganteschi piazzali, intasati di vagoni-merci in paziente attesa che qualcuno si faccia vivo a prelevarli. La tecnologia d'avanguardia convive con gli ingorghi, le manovre convulse, l'elefantiasi burocratica, delle dogane, le brozzature paralizzanti. I container non ripartivano che scarsi spigoli di asfalto, che rapidamente scompaiono sotto i nuovi parallelepipedi che arrivano dalle navi, poco distanti. Il pigiapiù rallenta i movimenti. Ma perché non si sgombera il piazzale? Perché

I vettori preferiscono pagare le discipline di penale quotidiana, prevista dopo il decimo giorno di sosta, spiega Cammino, Bruno, contabile della Compagnia. I vagoni restano fermi qui per venti-trenta giorni. Non è come ad Amburgo. Ad Amburgo un container non può occupare lo spazio portuale oltre il secondo giorno. Lì, spostato ai centri di stoccaggio, alle spalle del porto, e poi al centro intermodale. A Genova invece l'invasione è tollerata, lentamente il silenzio si rompe. I container riacchia l'asfalto fino al sottobordo delle navi sovrastate dalle gru e dai colossali capri ponti azzurri. Dai nastri i container vengono prelevati e depositati sui rimorchi. Marovve rapide una precisione che stupisce. «Tutto merito dello zampista», dice Bruno Zampista. «Così si chiama l'operatore che lavora stando dentro la zampa della gru». Ecco! L'ordine nella cabina, quasi invisibile, è il compito di rilevare tutti i container e, tramite un pannello luminoso, segnalare l'arrivo sbarco o l'impossibilità di effettuare l'operazione. Infine indica all'autista del camion la posizione esatta in cui deve fermarsi, sottobordo, per ricevere il carico.

Di questo 7 per cento, poi, il lavoro della Compagnia unica rappresenta solo il 10 per cento. Ossia i lavoratori della Compagnia costano lo 0,7 per cento. Ecco perché i grandi armatori sono soddisfatti di noi. Ma allora perché Prandini vuole toccarci il collo? No, abbiamo la sensazione che l'Italia abbia demandato la portualità all'Europa. Con questa operazione Prandini vuole eliminare qualche spazio a qualche miliardatore.

E la Confindustria plaude. Rimasto senza vertice dopo la sconfitta di D'Alessandro, il Consorzio è stato affidato all'Ammiraglio Francese che ha applicato i decreti del ministro. Invano il consiglio comunale, pressoché unanime (71 consiglieri su 80) gli ha chiesto «la temporanea non applicazione dei decreti» e di attendere i risultati della trattativa. «Anche i gruppi della maggioranza sono stati dunque costretti a ripensare l'ordine di marcia», dice Ubaldo Benvenuti del Pci genovese. «Solo gli industriali, per bocca del loro presidente Giorgio Gay, piacquero all'ingresso di un militare al vertice del Consorzio». E il Pci cosa chiede? «La rapida nomina del nuovo organo di governo del Consorzio. C'è bisogno di dare pieni poteri all'ente, non di un milite». Non solo l'autoritarismo di Francese, ma anche i toni inutilmente bellucosi del ministro Prandini allungano un terreno convulso di polemiche. Non è la prima volta, negli ultimi decenni, che qualcuno tenta di sbarcare il potere delle compagnie. Ma nelle altre occasioni almeno la qualità e la verità delle opinioni erano rispettate. Certo, l'argomento di voler europeizzare non regge. Da Genova obiettano, anzi dimostrano, che può essere vero il contrario. Ed anche la convalida volentieri di cancellare i taggì del passato, considerati

inutili o ingombranti. Dei 2.100 portuali genovesi, circa 300 ogni anno frequentano corsi di aggiornamento professionale. Convivono tra le tastiere di un computer e i pacchi da scaricare manualmente sulla banchina del vecchio terminale. E la Compagnia ha investito 12 miliardi nel parco automezzi mobili gommati.

Il ministro dice che non vuole eliminare le compagnie, ma solo aprire spazi agli armatori. «No, lui vuole eliminare il potere delle compagnie, ossia distruggerle. Riducendo la riserva, riduce anche le occasioni di lavoro dei portuali. Qualcuno dice che sulle banchine al nostro posto arriveranno i marocchini. Io dico che non ci sarà posto nemmeno per loro. Gli armatori possono imbarcare il personale anche dalle Filippine... Riducendo i posti di lavoro, aumenterà la quota di nullatenenti, come ci chiama il ministro. Così, pezzo dopo pezzo, anche le professionalità verranno costrette all'esodo. Come è già accaduto negli ultimi anni. Alla Filt Cgil di via Milano la parola d'ordine è non mollare. Danilo Oliva dirige il settore porti della Filt figure: «C'è la crisi del porto, ma anche dell'indotto. Ogni posto di lavoro che salta non si recupera più. Il segretario generale della Filt genovese, Angelo Sottana, rinfaccia apertamente a Prandini la sua provenienza bresciana: «Prandini non ha cultura marinara, a differenza dei suoi predecessori. Lui appoggia apertamente la Confindustria che vuole dare il trasporto a poche grandi aziende. Se la prende coi portuali anche perché sono una categoria piccola. Ma se passa questa metodologia di decidere senza motivazioni e senza trattare con il sindacato, c'è il rischio che il modello Prandini venga utilizzato nei settori analoghi, il trasporto, la sanità».

Siderurgia, prepensionamento anche nelle private?



Si va verso un accordo sui prepensionamenti nella siderurgia, sbloccando il «numero chiuso» alle aziende pubbliche per estendere il provvedimento a quelle private. Lo appiglio è stato aperto ieri alla Camera, dove le commissioni Lavoro e Attività produttive hanno proseguito l'esame del decreto legge Fracanzani sugli ammortizzatori sociali e la reinvestitura delle aree colpite dalla crisi dell'acciaio. Sentito anche il parere dei sindacati e dei dirigenti d'azienda, le commissioni hanno raggiunto un'intesa di fondo ad estendere il prepensionamento alle aziende private; il che tra l'altro farebbe superare uno dei maggiori ostacoli alla vendita di sette stabilimenti Finisider ai privati. Adesso però occorre il parere «tecnico» del ministero del Tesoro perché, come ha detto il relatore Vito Napoli, l'estensione del provvedimento comporterebbe un costo decisamente più consistente: ora è prevista la spesa di cento miliardi per 700 lavoratori, e ognuno di essi costa circa 170 milioni. Comunque si prevede l'approvazione del decreto modificato in commissione entro domani. E le modifiche saranno in sostanza quelle chieste dal sindacato, già accolte dal comunista Alberto Provanini e dal socialista Andrea Cavicchioli: ogni caso di estensione del provvedimento ai privati sia esaminato dal Cipi, vi siano comprese le dottrine di 47 anni d'età. Anche i dirigenti d'azienda sono d'accordo sull'estensione del provvedimento, ed offrono il loro utilizzo professionale attraverso consulenze negli enti pubblici.

In Giappone legge contro l'insider trading

Il governo giapponese ha approvato una legge che mira ad impedire le transazioni sottobanco concluse come «insider trading». Le nuove ordinanze vietano la compravendita di azioni a persone aderenti allo status di dominio pubblico.

Honeywell Bull cambia nome: ora è solo Bull Hn.

La Bull ha riscattato la maggioranza delle sue azioni, riducendo la partecipazione della Honeywell al 19,9%. La Honeywell continua ad apparire nella nuova denominazione solo con la sigla H, che si associa alla N della Nec. Si afferma così una nuova grande realtà dell'informatica, frutto della cooperazione tra una società americana, una europea e una giapponese. La Bull Hn Information Systems, ecco il nome completo, avrà due sedi, negli Usa e in Francia.

Sciopero generale a Cosenza

Cinquemila persone circa hanno partecipato ieri alla giornata di sciopero generale indetta dai sindacati federali per chiedere al governo quelle iniziative da tempo rivendicate per lo sviluppo economico e sociale della città. Una progettazione più efficace dell'intervento straordinario e dei fondi Fio. La cantierizzazione di tutte le opere finanziarie e la riqualificazione dei servizi, primo tra tutti quello sanitario.

Usa, aumenta il tasso di risparmio

Il tasso di risparmio negli Usa è cresciuto nell'88 del 4,2%. In parte si tratterebbe dell'effetto della riforma fiscale che limita le deduzioni dalle tasse. Comunque è considerato tuttora insufficiente, visto che quello precedente, 3,6%, era il più basso dell'ultimo quaterennio.

FRANCO BRIZZO

Sciopero di 24 ore nonostante l'accordo Fs Tornano i Cobas dei macchinisti Treni fermi dalle 14 di venerdì

I Cobas non mollano: da venerdì alle 14 per 24 ore trenti paralizzati. Dura critica della Filt e della Cgil che sottolineano la positività dell'intesa raggiunta l'altra sera dai sindacati con il commissario Schimberni. Intanto rischia di arenarsi anche la trattativa per il rinnovo del contratto degli assistenti di volo. La Filt Cgil annuncia che se il negoziato presto non entrerà nel vivo non si escludono azioni di lotta.

PAOLA SACCHI

ROMA. L'accordo Schimberni-sindacati non è bastato. I Cobas tornano sul sentiero di guerra. Si dichiarano nettamente insoddisfatti sul capitolo relativo al salario di produttività (ci verranno pagati soltanto nei mesi dell'88 e non dodici), e rilanciano la loro specifica vertenza, chiedendo l'attuazione dell'accordo per i macchinisti sul quale avevano peraltro già manifestato riserve. Risultato: treni bloccati per 24 ore dalle 14 di dopodomani, 3 febbraio. La conferma dello sciopero è stata decisa ieri a Firenze al termine di una lunga assemblea dei coordinatori macchinisti uniti. Sarà questo il dodicesimo blocco finora proclamato dai Cobas ed il primo deciso dopo la precettazione del 13 ottobre scorso. Cosa farà questa volta il ministro Santuz? Ed

I Cobas in caso di precettazione come reagiranno? Ezio Galloni, leader del coordinamento, usa parole sibilline: «Abbiamo in serbo una sorpresa, se verranno precettati non ci comporteremo come l'altra volta». Una minaccia di non presentarsi al lavoro? La Filt ricorda inoltre che i sindacati hanno espresso ogni sollecitazione a recuperare i ritardi provocati dalla situazione straordinaria delle Fs. Tant'è che per il 18 febbraio è stato già fissato l'inizio della trattativa sul doppio riposo, mentre sul passaggio al 7° livello l'ente ha già predisposto una proposta applicativa che sarà discussa la prossima settimana. L'intesa, firmata l'altra sera dal commissario Schimberni e dai sindacati confederali, infatti, stabilisce che quanto prima sia data attuazione a tutti

gli accordi finora sottoscritti. «Questo importante accordo», afferma Lucio De Carlini, segretario confederale della Cgil, «dimostra che si può trattare sindacalmente, per cambiare le Fs. A questo punto è ora di dire basta alle resistenze ultracorporative che Cobas e Fiasfs (questo sindacato autonomo non ha firmato l'intesa, ndr) stanno presupponendo». «Le Fs - prosegue De Carlini - sono esaminate quotidianamente dai loro utenti. Questo è lo stesso che conta per la Cgil, non quello dell'eventuale unità con i residui sindacati corporativi». In una nota unitaria le federazioni dei trasporti di Cgil-Cisl-Uil dopo aver espresso un giudizio positivo sull'accordo dell'altra sera, ne chiedono una rapida concretizzazione attraverso piani di investimento, e acquisizione di traffico che assicurino un cambiamento profondo delle Fs come impresa pubblica che opera nell'interesse della collettività. Ma essenziale, per tutto ciò che è la definizione delle politiche governative in tutti i trasporti per i quali perdura uno stato di gravissima destrutturazione. I sindacati chiedono un confronto urgente con il ministro Santuz e la presidenza del Consiglio.

Battaglia sconfitta Amato: «I suoi emendamenti non esistono»

Guerra di ministri sull'antitrust Giallo sulle regole banca-industria

Doveva essere la riunione conclusiva del comitato ristretto che al Senato sta mettendo a punto il progetto di legge antitrust. Invece è scoppiato lo scontro tra i ministri dell'Industria e del Tesoro sulla separazione banca-industria. Si è discusso sulle competenze dell'Alta autorità sulle conglomerate e il diritto di rivalsa sui paesi esteri. Giovedì nuova riunione. Si va a un rinvio della legge?

WALTER DONDI

ROMA. Il governo è spacciato sull'antitrust. Il ministro dell'Industria Adolfo Battaglia ha in pratica sconfessato il suo collega del Tesoro Giuliano Amato sul rapporto banca-industria. Il contrasto è venuto in luce ieri pomeriggio al Senato durante la riunione del comitato ristretto della commissione Industria per esaminare gli ultimi articoli del progetto di legge sulla concorrenza. In pratica era rimasto da discutere soltanto un punto, sia pure di grande rilevanza: le norme che regolano la separazione fra banca e industria. Su questo tema, da settimane il governo aveva promesso un proprio testo, elaborato in accordo con la direzione della Banca d'Italia.

Ieri mattina due quotidiani hanno anticipato il contenuto di due articoli che il ministro



Guido Rossi

del Tesoro avrebbe sottoposto all'esame del comitato ristretto nella riunione prevista per il pomeriggio. Ma ecco il colpo di scena. In apertura di seduta Battaglia annuncia che «gli emendamenti di Amato sul rapporto banca-industria non esistono». È un giallo. Cosa vuol dire non esistono? Si chiedono i senatori che sono da settimane in attesa delle proposte governative e ne hanno letto le anticipazioni sui giornali. Battaglia precisa che gli articoli in questione richiedono il «concerto» dei ministri interessati e che soltanto De Mita può darlo. Insomma per ora non se ne fa nulla. E Battaglia non sa dire se, quando e come il governo presenterà gli emendamenti annunciati. Il ministro paventa addirittura la possibilità che il comitato ristretto termini i lavori

«esile» perché, richiedendo il concerto tra i ministri, doveva essere sottoposto alla presidenza del Consiglio. Verità, se e quando verrà. Ma il Tesoro non lo sapeva? E se lo sapeva crede che il canale Amato sarebbe arrendersi alla stampa prima che il Parlamento? In realtà, dietro quello che può apparire come una schermaglia procedurale, è anche una «gelosia» tra ministri, sembrano nascondersi ben più concreti e consistenti interessi. In particolare la volontà dei grandi gruppi industriali e finanziari di condizionare un provvedimento come quello antitrust, che molti di loro (a cominciare dalla Confindustria) vedono come il fumo negli occhi. Ma cosa prevedono gli «inesistenti» emendamenti di Amato all'antitrust in materia di banca-industria? Stando alle anticipazioni giornalistiche, i punti fondamentali sono rappresentati dal divieto alle imprese industriali di acquisire più del 20% di una banca e comunque mai di poter arrivare ad averne il controllo; ogni partecipazione in attività creditizia è soggetta ad autorizzazione da parte della Banca d'Italia. Una normativa che, almeno a prima vista, pone un limite

invalicabile all'invasione dell'industria nel settore creditizio riaffermando il principio della separazione tra banca e impresa industriale. A quanto pare, però, la «maglia» di un articolo, provvedimento preventivo, inibisce il testo governativo, a quanto se ne lascia completamente irrisolta la definizione dei soggetti «controllanti» e «controllati» dei «patti di sindacato», del rapporto tra assicurazioni e banche, tra istituti di credito e società finanziarie. In sostanza, chi garantisce che un'impresa industriale non può acquisire il controllo di una banca tramite una finanziaria? L'ancora, è vero che si prepara una sorta di sminciondini partecipativo per cui chi, al momento dell'entrata in vigore della legge, ha partecipazioni che eccedono il limite può tenerne? Domande alle quali il governo non ha ancora risposto.