

L'iniziativa del ministro della Marina mercantile per liquidare il ruolo delle Compagnie dei lavoratori portuali
Colloquio con il deputato Mario Chella

Nei porti il monopolio privato

Il ministro della Marina mercantile Prandini, con le sue iniziative a catena, attraverso decreti e circolari, sta cercando di restringere il ruolo delle Compagnie dei lavoratori portuali, con lo scopo di privatizzare le strutture dei nostri porti. Quali gli scopi che persegue il ministro? Che cosa propongono i comunisti? Ne parliamo con il deputato Mario Chella, componente della commissione Trasporti della Camera.

Qual è il giudizio del Pci sull'iniziativa di Prandini che con decreti e circolari restringe il ruolo delle compagnie portuali e privatizza i porti?

Il giudizio è assolutamente negativo. Il ministro Prandini sta attuando con atti amministrativi la controrivoluzione portuale. Scavalca il Parlamento e ciò non è tollerabile. È appena iniziata, presso la IX commissione Trasporti della Camera, la discussione sulle proposte di legge sul cabotaggio e sulla riforma della portualità. In quella sede deve essere riportata la materia oggetto dei decreti. In base alla Costituzione, soltanto al Parlamento spetta la funzione legislativa. Pertanto abbiamo chiesto al governo la sospensione dei decreti di Prandini e il ripristino di un corretto rapporto col Parlamento.

Quali sono i fini che il ministro persegue? È vero che egli si vuol privatizzare i porti?

L'obiettivo del ministro, cui si sono accodati esponenti arretrati dell'imprenditoria, è di fare un passo ad alcuni dei suoi simili armatori. Ad essi intende concedere spezzoni di porto in gestione privata. Per cogliere questo obiettivo bisogna prima di tutto togliere di mezzo le compagnie portuali. Ecco perché tanto accanimento contro di esse. Deve essere chiaro però che non ci si pone all'altessa della sfida del '92 spazzando i porti e privatizzando i prezzi. Ricordiamoci che il vero malanno della portualità del nostro paese è costituito in primo luogo dalla frammentazione e dispersione di competenze e di ruoli e dalla mancata programmazione. Sui porti hanno competenza ben cinque ministri e 21 centri di spesa, ognuno dei quali agisce separatamente, se non in contrasto con l'altro, cambiando il flusso del finanziamento secondo criteri clientelari o, comunque, dispersivi. La conclusione è che in Italia abbiamo ben 95 porti classificati commercialmente, nessuno dei quali è dotato di infrastrutture efficienti. Altro malanno è quello di considerare i porti come realtà chiuse, a sé stanti trascurando le connessioni

con il territorio e i bacini di utenza. Sfugge al ministro e ai suoi consiglieri (probabilmente ispirati da una visione ottocentesca del problema) che oggi l'economicità delle operazioni di banchina, da sola, non basta a garantire la competitività di un porto. La competitività di un porto oggi è determinata dal segmento di trasporto che va dalla nave alla destinazione finale della merce. Velocità, affidabilità, prezzo di movimentazione delle merci in questo segmento decidono della competitività. Proprio in questo segmento abbiamo le maggiori carenze, con ferrovie inefficienti e scaricamento collegato ai porti, con strade e autostrade congestionate, con gravi ritardi nel trasporto bimodale e nell'integrazione strada-ferrovia. La conseguenza, nota a tutti, è che nel nostro paese il trasporto terrestre è più caro, meno affidabile, e più disorganizzato rispetto alla Francia e al Nord-Europa. Questi sono i veri malanni dei nostri porti. Il disegno di Prandini aggraverebbe questa situazione.

In questa proposta quale è il destino delle Compagnie dei lavoratori portuali?

In primo luogo le compagnie devono essere coinvolte democraticamente nel necessario e ineludibile processo di modernizzazione della portualità. La modernità richiede che le compagnie si trasformino in imprese assumendo la veste giuridica prevista dall'art. 111 del Codice della navigazione. Come impresa la compagnia può costituire il soggetto unico che, secondo noi, deve gestire lo scalo oppure può entrare a far parte della S.p.A. o del Consorzio d'Imprese che dovrà gestire il porto. Resta il problema della riserva del lavoro. A tal proposito siamo d'accordo con la Fil-Cisl quando ribadisce che la validità del principio della riserva come strumento di regolamentazione del lavoro all'interno del porto è destinato a assistere anche per il futuro, dal momento che l'aleatorietà dei traffici marittimi rende necessaria una organizzazione regolamentata del lavoro. La coesistenza della funzione istituzionale (riserva del lavoro)

con la funzione di impresa è possibile e necessaria, anche se non possono sussistere dubbi sulla necessità di separazione, sotto il profilo amministrativo e gestionale, della attività imprenditoriale dalla attività istituzionale. Certo, va avviato un confronto per verificare l'ambito di operatività dell'art. 110 del Codice della navigazione, tenendo conto che la funzione originaria della riserva era quella di eliminare il grave fenomeno del lavoro nero e di garantire la professionalità. Così come va avviato il confronto sulla riforma dei fondi centrali, e sui criteri con cui si determinano le tariffe. Questi, secondo noi, debbono essere i terreni del confronto tra compagnie, sindacati e governo, con l'obiettivo di rendere affidabile il servizio e competitivi i costi dei nostri porti, nella indispensabile salvaguardia del loro carattere pubblico. Le compagnie e i sindacati hanno dichiarato, da tempo, la loro disponibilità ad avere avanzate proposte concrete. Il ministro fa finta di non accorgersene. □ T.T.

Qual è la soluzione alternativa che il Pci propone?

Il perché è semplice. Disarticolare i porti in vari pezzi privatizzati significa frammentare ancora di più la portualità e le competenze. Significa far crescere, al di fuori di ogni programmazione, la tipologia dell'offerta portuale (ad es. i terminali container) con ulteriore dispersione di investimenti a carico della collettività (banchine e attrezzature sarebbero realizzate con denaro pubblico e non con quello degli armatori). Significa accentuare la concorrenza inattuata fra i porti e fra segmenti di uno stesso porto. Significa ostacolare i processi di integrazione dei porti tra di loro e col territorio. Significa creare tanti piccoli o grandi monopoli di banchina a scapito di una parte consistente degli utenti. Ci troviamo dunque di fronte ad un disegno di basso profilo culturale e politico, con conseguenze negative per la portualità. Una controrivoluzione, appunto.

Il ministro della Marina mercantile Prandini, con le sue iniziative a catena, attraverso decreti e circolari, sta cercando di restringere il ruolo delle Compagnie dei lavoratori portuali, con lo scopo di privatizzare le strutture dei nostri porti. Quali gli scopi che persegue il ministro? Che cosa propongono i comunisti? Ne parliamo con il deputato Mario Chella, componente della commissione Trasporti della Camera.

Iniziativa del Pci per la riforma portuale

I comunisti hanno deciso un vasto programma di iniziative e di lotte per la riforma dei sistemi portuali e contro le decisioni del ministro Prandini che vuole distruggere le compagnie portuali e assegnare ad alcuni grandi gruppi privati i porti italiani. È prevista una riunione degli amministratori delle città sedi di porti a Livorno; una manifestazione regionale, con carattere di massa a Genova; e una assemblea nazionale dei lavoratori portuali a Roma che dovrebbe realizzare un confronto pubblico con il governo e con gli esponenti parlamentari. Intanto i comunisti hanno realizzato un vasto impegno per le lotte che si sono svolte nelle ultime settimane nelle città portuali, e che hanno visto una forte presenza delle popolazioni accanto ai lavoratori portuali.

Il ministro della Marina mercantile Prandini, con le sue iniziative a catena, attraverso decreti e circolari, sta cercando di restringere il ruolo delle Compagnie dei lavoratori portuali, con lo scopo di privatizzare le strutture dei nostri porti. Quali gli scopi che persegue il ministro? Che cosa propongono i comunisti? Ne parliamo con il deputato Mario Chella, componente della commissione Trasporti della Camera.

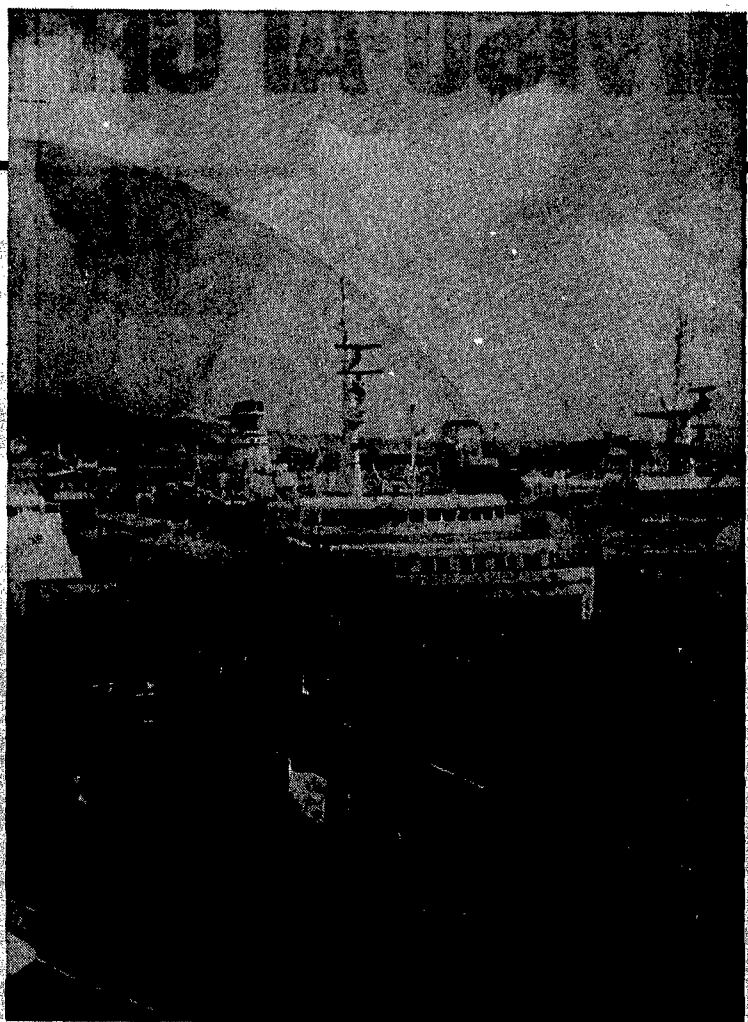
Iniziativa del Pci per la riforma portuale

I comunisti hanno deciso un vasto programma di iniziative e di lotte per la riforma dei sistemi portuali e contro le decisioni del ministro Prandini che vuole distruggere le compagnie portuali e assegnare ad alcuni grandi gruppi privati i porti italiani. È prevista una riunione degli amministratori delle città sedi di porti a Livorno; una manifestazione regionale, con carattere di massa a Genova; e una assemblea nazionale dei lavoratori portuali a Roma che dovrebbe realizzare un confronto pubblico con il governo e con gli esponenti parlamentari. Intanto i comunisti hanno realizzato un vasto impegno per le lotte che si sono svolte nelle ultime settimane nelle città portuali, e che hanno visto una forte presenza delle popolazioni accanto ai lavoratori portuali.

Il ministro della Marina mercantile Prandini, con le sue iniziative a catena, attraverso decreti e circolari, sta cercando di restringere il ruolo delle Compagnie dei lavoratori portuali, con lo scopo di privatizzare le strutture dei nostri porti. Quali gli scopi che persegue il ministro? Che cosa propongono i comunisti? Ne parliamo con il deputato Mario Chella, componente della commissione Trasporti della Camera.

Iniziativa del Pci per la riforma portuale

I comunisti hanno deciso un vasto programma di iniziative e di lotte per la riforma dei sistemi portuali e contro le decisioni del ministro Prandini che vuole distruggere le compagnie portuali e assegnare ad alcuni grandi gruppi privati i porti italiani. È prevista una riunione degli amministratori delle città sedi di porti a Livorno; una manifestazione regionale, con carattere di massa a Genova; e una assemblea nazionale dei lavoratori portuali a Roma che dovrebbe realizzare un confronto pubblico con il governo e con gli esponenti parlamentari. Intanto i comunisti hanno realizzato un vasto impegno per le lotte che si sono svolte nelle ultime settimane nelle città portuali, e che hanno visto una forte presenza delle popolazioni accanto ai lavoratori portuali.



I lavoratori portuali negli altri paesi Cee

Sulle condizioni e modalità di servizio dei lavoratori portuali esiste tutta una gamma di prassi. In tutti gli Stati membri marittimi, ad eccezione della Danimarca e della Germania, tali lavoratori godono di uno status giuridico speciale. In Danimarca e in Germania, essi hanno esattamente lo stesso status degli altri lavoratori. In Gran Bretagna, per contro, i lavoratori portuali sono occupati in permanenza da singoli datori di lavoro come la maggior parte dei lavoratori portuali nei porti tedeschi o olandesi (gli altri dipendono in maniera permanente dai "pools"). In tutti gli Stati membri, ad eccezione della Danimarca, il lavoro portuale è riservato ai soli lavoratori iscritti. In generale, solo le condizioni e le modalità fondamentali del rapporto di lavoro sono negoziate o stabilite a livello nazionale per tutti i lavoratori portuali. Nella maggior parte degli Stati membri, tali accordi sono integrati da accordi locali.

Ferrovie dello Stato come la Fiat?

Una interpellanza del senatore comunista ha posto un problema serio, quello dei diritti politici dei lavoratori nell'Ente delle Ferrovie dello Stato. La questione nasce dal diniego che la direzione dell'Ente ha opposto alla richiesta della sezione comunista dei ferrovieri di realizzare un incontro con i parlamentari sui problemi delle ferrovie in una sala-conferenze dell'Ente, fuori dell'orario di lavoro. In precedenza erano state autorizzate assemblee indette dalla Dc e dal Psi, con la partecipazione dei parlamentari (in un caso addirittura del ministro), in orario di lavoro, e usufruendo di ogni specie di distacchi, nei locali dell'Ente; assemblee che si sono svolte già dopo le dimissioni del Consiglio

di amministrazione e, dunque, in regime di commissariamento. Il commissario Schimberni ha fatto sapere che il diniego opposto alla sezione comunista segna l'inizio di un nuovo metodo e che a nessun altro partito verrà più concessa una simile autorizzazione. Ma questa risposta non cancella il problema, e ne pone un altro assai serio. Infatti, la decisione dell'Ente è comunque venuta dopo che era stata data l'autorizzazione alle assemblee della Dc e del Psi, e il nuovo principio lo si è cominciato ad applicare, non a caso, proprio con il Pci. Ma è soprattutto il nuovo problema che dobbiamo sottolineare. Non è accettabile - ecco il punto - che

sia negata l'agibilità politica delle sedi di un ente pubblico. Al contrario è necessario riconoscerla e disciplinarla. I partiti non sono una escrescenza, una variabile trascurabile, ma elementi dell'ordinamento repubblicano: e, dunque, è assurdo che, a determinate condizioni, non possano usufruire di sedi pubbliche. I senatori comunisti, nella interpellanza alla quale il ministro dei Trasporti dovrà rispondere in aula, hanno anche indicato quelle condizioni, che sono precise e rispondono a ragioni di principio. Essi hanno chiesto che le assemblee politiche si svolgano fuori degli orari di lavoro, in sale istituzionalmente dedicate a riunioni e dibattiti (e dunque non in locali adibiti al lavoro), e che le spese vive (luce, pulizia, custodia) siano a carico della organizzazione politica che indice l'assemblea. Insomma i ferrovieri hanno diritto a discutere di politica e dell'indirizzo dell'ente, ma debbono farlo in modo da non turbare l'impegno di lavoro, e di non addossare all'Ente oneri impropri. A queste condizioni un ulteriore diniego dell'ente configurerebbe una pratica discriminatoria, e un disprezzo per i principi dell'ordinamento repubblicano; e ciò comporterebbe da parte nostra una lotta seria in ogni sede. L'Ente Fs non è la Fiat, e anzi, se vogliamo cambiare la Fiat, davvero non permetteremo che l'Ente adotti i metodi del signor Romiti.



Trasporto combinato Strada-Rotata

La formula ottimale di trasporto merci

È dal 1978 che CEMAT Spa - la società che dal 1953 si distingue nel settore dei trasporti commerciali - si impegna, su incarico dell'Ente F.S., nella gestione del trasporto combinato strada-rotata, emergendo sul territorio italiano con una evoluzione all'insegna di un crescente e continuo successo. La metodologia del modello intermodale si riferisce ad un'organizzazione completa di trasporto che sfrutta i vantaggi operativi ed economici del connubio strada-rotata, i quali garantiscono la razionalizzazione della distribuzione più efficace delle merci per una maggiore penetrazione del mercato ed una sensibile riduzione dei costi. Infatti il trasporto combinato strada-rotata sviluppa la strategia del trasferimento integrale, da un mezzo di trasporto all'altro, di una grossa unità di carico (es. un semirimorchio stradale), attraverso un'unica prestazione, da partenza a destino: ogni mezzo interviene con pari essenzialità ed importanza, mentre le tecniche più moderne di trasferimento consentono la velocizzazione del trasporto stesso, favoriscono economie energetiche e la protezione contro l'inquinamento dell'ambiente. A ciò è importante aggiungere l'aspetto sociale del trasporto combinato, a vantaggio della riduzione del lavoro notturno e dell'assenza degli autisti della loro residenza. Tale tipo di trasporto si presenta come l'elemento risolutore nei casi in cui si verificano particolari restrizioni alla circolazione stradale (es. Austria e Svizzera) e rappresenta la soluzione ottimale nell'adeguamento al Mercato Unico Europeo. E bene, inoltre, precisare che CEMAT non è concorrente di spedizionieri, corrieri e trasportatori, i quali, invece, sono, in buona parte, anche suoi clienti. (CEMAT Spa - Via Valtellina 5/7, Milano, tel. 02/6682110, fax 02/66800755, telex 326045). (Laura Tornaghi)