

Da ieri sera via libera ai decreti Prandini
Rotta la tregua proprio a poco prima
della ripresa delle trattative
Il porto resterà bloccato per 48 ore

Il congresso dei portuali comunisti
lancia una proposta fuori dagli schemi:
«La compagnia divenga impresa autogestita
disponibile ad accordi con i privati»

Aeroporti
A Venezia
raggiunto
un accordo

Fiumicino
Rischiano
la paralisi
anche gli aerei

Genova, di nuovo guerra in banchina

Prandini ha rotto la tregua. Ieri sera è iniziata l'applicazione dei decreti con la chiamata dei lavoratori in mobilità e non più per squadre. Immediata la reazione del sindacato che ha proclamato 48 ore di sciopero bloccando il porto da stamane. Nuova proposta dei portuali comunisti votata al loro congresso di sezione: la Compagnia diventi impresa nel quadro di una gestione pubblica dello scalo.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. È di nuovo guerra in banchina. Il ministro della Marina mercantile ha rotto la tregua e fatto applicare i decreti. Il sindacato ha risposto con una proclamazione di sciopero di 48 ore. Il porto da stamane è fermo. La situazione, già carica di tensione sociale (non dimentichiamo che continuava l'agitazione permanente per cui giornalmente veniva effettuato un solo turno di lavoro su tre), forse disinnescabile con l'incontro in programma oggi tra i sindacati ed il ministro è precipitata nella tarda serata. La società consorziati hanno infatti chiesto alla Compagnia l'avviamento dei lavoratori per oggi non più con le regole vecchie ma applicando i decreti Prandini che prevedono la mobilità. La Fil Cgil ha replicato subito con lo sciopero informandone i lavoratori riuniti in assemblea notturna. Il

sindacato, in un comunicato, ritiene sia praticamente inutile proseguire un confronto in queste condizioni. Della vicenda portuale è tornato ad occuparsi anche il Pci e lo ha fatto in maniera molto significativa il congresso della sezione «Gramsci Olcese» i cui seicento iscritti sono tutti portuali, una metà soci della Compagnia e l'altra dipendenti del Consorzio del porto. Il congresso ha discusso e votato (79 sì e 3 no) un documento in cui dopo aver ribadito l'opposizione alla politica ed ai provvedimenti emanati dal ministro della Marina mercantile si sostiene che «è ormai indispensabile da parte della Compagnia l'assunzione di funzione, veste e ruolo di impresa: una impresa autogestita, competitiva aperta ad accordi con privati, lea all'ottimizzazione della qualità del

servizio, da corrispondersi in tempi certi e a costi competitivi».

Nella guerra di posizione che vede impegnati da un lato il ministro e dall'altro la Compagnia con i sindacati in evidente difficoltà, il Pci rompe gli schemi e getta sul tavolo una proposta che si differenzia in modo assai forte dalla linea perseguita a San Benigno sede della Culmv.

Ma allora il Pci «spiazza» la Compagnia? «Niente affatto», spiega Tirreno Bianchi, portuale e segretario della Gramsci Olcese - «abbiamo giudicato anzi che fosse necessario intervenire in modo serio in una questione che non interessa solo i portuali ma tutta la città. Non vogliamo seguire l'esempio di chi, nei partiti o nelle istituzioni, sta a guardare cosa succede in porto con l'animo di chi va allo stadio per la partita di pallone. Abbiamo giudicato che oggi sia indispensabile una visione dinamica della riserva del lavoro e del ruolo delle compagnie portuali e questo per garantire una prospettiva ai lavoratori ma anche flessibilità ed economicità al sistema portuale».

Accanto all'indicazione di principio i portuali comunisti hanno avanzato anche ipotesi concrete su misura delle esigenze dello scalo genovese,



Giovanni Prandini

che rimane non dimenticabile, il più importante del paese. La proposta ribadisce che la gestione del porto deve essere pubblica e affidata ad una sola società di traffico aperta a tutti i soggetti che operano nello scalo. In questa ipotesi organizzativa la Compagnia, trasformata in impresa e quindi competitiva con i privati in termini di costi e qualità di servizio, dovrebbe garantire la gestione e l'esecuzione del lavoro.

E il sindacato discute se trattare ancora

ROMA. Fino a ieri sera ha tentato di scaricare ogni responsabilità sull'ammiraglio Francese: che c'entro io, è lui che vuole applicare i decreti. Le «doppiezze», gli scaricabarili con i quali finora Prandini ha condotto la trattativa con i sindacati, hanno raggiunto un limite di guardia. L'atteggiamento del ministro rischia ora di far saltare quel pericolante negoziato «incominciato» circa un mese fa dopo un tormentato incontro con i sindacati nel corso del quale il sottosegretario Misasi ebbe più di un battibecco con il duro Prandini. Ma evidentemente i nuovi assetti dello Scudocrociato ora alimentano la tracotanza del ministro della Marina mercantile di ferro. I sindacati si sono sempre detti disponibili ad una seria trattativa sulla riforma dei porti, ad un discorso insomma a tutto campo, ma da condurre a bocce ferme. E quindi con la sospensione dei decreti che eliminano la riserva del lavoro oggi affidata alle Compagnie. Il ministro nel corso di questo me-

se ha più o meno discusso con il sindacato, tentando però di fatto di dare via libera ai suoi decreti. Tanto la colpa veniva ogni volta regolarmente addossata alle singole Capitanerie. Genova poi è stata sin dall'inizio il terreno sul quale Prandini ha - evidentemente deciso di giocare la sua «carta». Ora la situazione rischia di precipitare. «L'applicazione da domani (oggi ndr) dei decreti di Prandini a Genova, con misure che addirittura il peggiorano», ha dichiarato Lucio De Carlini, segretario confederale della Cgil - impedisce, se realizzata, un confronto ravvicinato e serio sui disegni di legge sulla riforma portuale e il cabotaggio. La scelta di Prandini di non attendere nemmeno la riunione dei ministri di Genova e di Livorno per questa sera richiede - secondo il dirigente sindacale - una netta assunzione di responsabilità da parte di ciascuno. «La Cgil - ribadisce De Carlini - da oltre un mese pratica una linea che esclude il muro contro muro. Il ministro venerdì scorso aveva assicurato che

l'incontro di domani (oggi ndr) proprio perché apriva la fase conclusiva del confronto, non sarebbe stato preceduto da azioni destabilizzanti. Costi non è e ciò è gravissimo». Oggi i sindacati decideranno quindi se riprendere o meno il negoziato. La Cgil un passo lo ha fatto anche nei confronti del ministro degli Interni. «A Gava - ha detto De Carlini - abbiamo chiesto di adoperarsi per evitare l'acuirsi dello stato di tensione: il problema portuale è e deve rimanere, una questione sindacale e politica senza che qualcuno autoritariamente pensi di ridurla a problema di ordine pubblico». Intanto, ieri, da uno studio della Camera di commercio di Livorno è emerso che i porti di Genova e di Livorno sono i più costosi d'Europa. Una ragione di più per affrontare con serietà la riforma dei porti italiani la cui mancanza di competitività sarebbe sbagliato e semplicistico attribuirlo esclusivamente all'esistenza delle Compagnie dei portuali presenti peraltro in tutta Europa. □ P.Sa

VENEZIA. La «Save», la società che gestisce l'aeroporto «Marco Polo» di Tessera (Venezia), ha reso noto ieri sera di aver raggiunto un accordo con i sindacati per quanto riguarda le richieste di carattere economico e di organizzazione del lavoro avanzate dai dipendenti dello scalo veneziano. L'intesa prevede la corresponsione di una tantum di un milione e 100mila lire per i lavoratori a tempo pieno e di 700mila lire per il personale «part-time» in forza alla «Save» al 15 dicembre scorso, come compenso per i disagi arrecati ai dipendenti dello scalo dai lavori di ampliamento dell'aerostazione, tuttora in corso.

Per quanto concerne l'organizzazione del lavoro, invece, saranno rinforzati gli organici per i servizi a terra sia nel periodo invernale che in quello estivo. Nel primo caso saranno trasformati in «tempo pieno» i contratti di 25 operai assunti inizialmente a «part-time», mentre nel secondo saranno assunti a «part-time» una trentina di impiegati. L'unico nodo rimasto irrisolto riguarda ora il contratto integrativo aziendale.

La discussione su questo punto - ha precisato la direzione della «Save» - comincerà il primo settembre prossimo. La stessa società ha reso noto che i rappresentanti sindacali del personale dell'aeroporto hanno annunciato di aver disdetto le agitazioni già programmate per le prossime settimane.

ROMA. Stamane la commissione Finanze della Camera inizia a discutere il disegno di legge di riforma delle dogane, che è il risultato dell'accordo raggiunto con Cgil, Cisl e Uil dopo una lunghissima vertenza, che ha avuto un costo enorme anche per gli utenti. Soprattutto per i passeggeri degli aerei. L'intesa raggiunta qualche giorno fa, dalle tre confederazioni e dal ministro competente, com'è noto, non soddisfa completamente i funzionari della dogana di Fiumicino. Che hanno continuato in qualche forma di agitazione come il rispetto rigido degli orari. Una forma di agitazione che ha comportato il blocco di quasi mille «partite» di merci (sotto questo termine c'è un po' di tutto: dai vestiti alle automobili, dalle tv ai televisori, esclusi i prodotti deteriorabili) ferme nei magazzini dell'Alitalia e dell'Alitalia Leonardo da Vinci.

E ora c'è il pericolo che la situazione si aggravi. C'è il rischio, insomma, che l'agitazione dei doganieri romani riprenda ad incidere sulla regolarità dei voli (cosa che è già avvenuta in parte ieri, con la cancellazione di alcuni voli, complice anche il forte vento). Sono infatti i funzionari del ministero delle Finanze addetti al controllo del rifornimento di carburante degli aerei. Se manca il loro «piacere» gli aerei non possono fare il pieno e ovviamente non possono partire. Tutto perciò dipende dalla discussione che comincerà stamane alla commissione Finanze. Se il dibattito prenderà una piega che non piace ai lavoratori, se i funzionari della dogana di Fiumicino vedranno che da parte delle forze politiche non c'è volontà a varare in tempi stretti la riforma del settore, allora riprenderanno le agitazioni. Inasprendolo.

Pensioni Confcommercio e CNA: no al piano De Mita

ROMA. Commercianti ed artigiani all'opposizione di De Mita. All'opposizione soprattutto della linea (suggerita al presidente del Consiglio da un gruppo di esperti che ha elaborato l'ormai famoso piano dei tagli) che vorrebbe rinviare la riforma previdenziale per queste categorie del lavoro autonomo, lasciandole ai minimi di pensioni. Minimi che in molti casi significano trentacinquemila, quattrecentomila lire al mese.

Durissimo su quest'argomento, le prese di posizione della Confcommercio e della Cna due delle associazioni più rappresentative del settore. Secondo la potente organizzazione delle imprese commerciali - che certo non teme il rischio di essere assorbita dall'opposizione di sinistra e che quasi mai è scesa in campo in maniera così netta contro il governo - secondo la Confcommercio dicevamo le misure economiche che il governo si appresta a varare rappresentano un rigore a senso unico, quindi un rigore iniquo ed inaccettabile. In particolare i commercianti dicono che «ingabbiare le pensioni dei lavoratori autonomi ai livelli minimi significa non solo perpetrare l'iniquo sistema in atto, ma significa non tener conto che le categorie commerciali e turistiche hanno provveduto a risanare la loro gestione previdenziale. Gestione previdenziale che addirittura, nell'anno appena trascorso, si è chiusa con un attivo patrimoniale di cinquecento miliardi. Assurda e incomprensibile. Inoltre, è la proposta di ripristinare il tetto pensionistico secondo la Confcommercio così si perpetua il sistema secondo il quale chi paga di più, riceve di meno».

Analoghi i toni usati nel comunicato della Confederazione nazionale dell'artigianato (Cna). Il comitato direttivo dell'organizzazione sostiene che la linea che sembra ispirare l'attività del governo De Mita nel settore previdenziale in realtà mira a privilegiare la previdenza privata, la quale va, invece, mantenuta per tutti come volontaria. Ce n'è abbastanza quindi perché l'organizzazione degli artigiani chieda al Parlamento e al governo di bloccare il disegno in atto e di dar vita, finalmente, ad una vera riforma fiscale.

QUEST'ANNO SONO SEIMILA MILIARDI

Seimila miliardi di fatturato. Anche quest'anno siamo la più grande catena di distribuzione alimentare in Italia. Un grande risultato. Un entusiasmante punto di partenza per realizzare i nostri progetti. Continuo rinnovamento della nostra attuale rete di distribuzione per garantire un servizio sempre migliore. Apertura di nuovi ipermercati per offrire adeguate strutture a comportamenti di consumo in continua evoluzione. Sviluppo di Centri Commerciali integrati per introdurre anche in Italia la formula più avanzata della grande distribuzione. Tutti progetti che hanno un denominatore comune: il consumatore e le sue esigenze.

coop

LA COOP SEI TU. CHI PUO' DARTI DI PIU'!

Il polo Abb-Ansaldo Un accordo senza futuro se non si definisce un piano industriale

I comunisti dicono sì all'accordo Abb-Ansaldo, ma chiedono chiarimenti, soprattutto al governo italiano, sulle politiche industriali connesse al piano energetico. In mancanza delle quali è facile prevedere un predominio senza contropartite della multinazionale svedese. Comunque con l'operazione si sono colmati ritardi storici che rischiavano di mettere definitivamente a margine l'industria italiana.

STEFANO RIGNI RIVA

MILANO. Finalmente, dopo lotte sordide e tentativi d'accordo sfumati all'ultimo minuto la termomeccanica italiana ha trovato un assetto e una prospettiva. Peccato che a imporglieli ci siano voluti gli svedesi. Ecco in sintesi il commento amaro dei comunisti del settore termomeccanico, che si sono riuniti col responsabile delle attività produttive della Direzione, Giulio Quercini, per fare il punto dopo gli accordi tra Abb e Ansaldo.

Gli accordi hanno portato all'integrazione delle produzioni italiane nei settori della manifattura (caldaie, turbine, componenti), poi in quello dell'infrastruttura e in quello dei trasformatori. Tre società separate, le prime due a maggioranza Ansaldo e la terza a maggioranza Abb che, ognuna nel suo settore, finalmente provvederanno a verticalizzare, unificare e razionalizzare le produzioni e l'offerta italiana usufruendo delle tecnologie avanzate degli svedesi e del peso dell'Abb sui mercati internazionali. In cambio gli svedesi avranno accesso più facile al mercato italiano (e di tutta la Cee) e a quelli controllati dagli italiani nel terzo mondo.

Sul fatto che a un accordo tra settore pubblico e privati si dovesse arrivare e che la termomeccanica italiana dovesse trovare sbocchi e partner internazionali, non c'era dubbio. Anzi, la razionalizzazione imposta oggi da Abb arriva tardi, e pone rimedio all'impotenza e alla paralisi dei governi, ai quali da anni si chiedeva da parte del Pci un intervento. Ma proprio per questi ritardi il nuovo assetto ci trova in una situazione di relativa debolezza.

Dunque la prima richiesta dei comunisti è al governo italiano, affinché accompagni l'operazione con un progetto di politica industriale tale da non lasciare le aziende italia-

ne in completa balla del forte partner estero. Un progetto che finalmente metta insieme le linee della politica energetica con quelle delle produzioni termomeccaniche. In questo modo si potrà evitare che almeno sul mercato interno si produca una frattura definitiva tra attività impiantistiche e manifatturiere.

Un rischio che gli accordi lasciano aperto. Era meglio un accordo globale, onnicomprensivo, tra Abb e Ansaldo? Su questo Quercini ha lasciato aperto un dubbio: forse un legame troppo stretto avrebbe significato la completa subalternità. Dall'altra parte si nota che dagli accordi restano fuori dei gran «pezzi di futuro». A cominciare dalle attività di ricerca e di sviluppo, per continuare, come ha rilevato Giovanbattista Zorzoli, consigliere d'amministrazione dell'Enel, con i turbogas, una tecnologia che nei piani dell'Enel vedrà uno sviluppo equivalente a quello del sistema delle turbine tradizionali. Resterà poi fuori tutto il business dell'ambientalizzazione, del trattamento «disinquinante» delle fonti energetiche, che vedrà sviluppi clamorosi. Per non parlare dell'elettromeccanica, dei trasporti, nella quale il processo di razionalizzazione sarebbe ostacolato dai veti della Fiat.

E quali riflessi avrà la razionalizzazione sugli assetti industriali e nell'occupazione? Anzitutto i comunisti chiedono che come in altre grandi operazioni di ristrutturazione (è stato fatto l'esempio Zanussi) ai sindacati siano forniti costantemente riferimenti e progetti di massima, per permettere un dialogo e un intervento in corso d'opera. Dopo di che il punto discriminante sarà che le verticalizzazioni e le razionalizzazioni necessarie intervengano con aggiustamenti e spostamenti parziali e concordati tra stabilimenti, non con la chiusura o il sacrificio di intere unità produttive.