

Borsa
+0,32%
Indice
Mib 982
-1,80%
dal 2-1-89



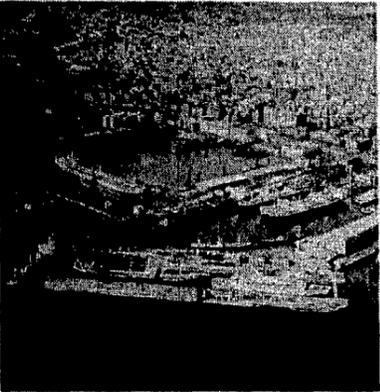
Lira
Recupera
terreno
nello Sme
Il marco
731,11 lire



Dollaro
In ribasso
sui mercati
europei
In Italia
1.363,95 lire



ECONOMIA & LAVORO



Porti, è sciopero ma Cisl e Uil non ci stanno

ROMA. Da Prandini, ma anche da De Mita, è no su tutti i fronti. Ieri sera la Fli Cgil ha deciso di proclamare per oggi 24 ore di sciopero in tutti i porti. Cisl e Uil, che rappresentano una parte minoritaria di portuali, seppur con alcune riserve, non ci sono stati. E' l'evolversi di un'altra giornata tesa e convulsa, caratterizzata a Roma da una raffica di comunicati di Prandini. Le redazioni dei giornali ieri sono state sommerse dalle dichiarazioni di guerra del ministro. Compagnia di Livorno commissariata per presunte gravi irregolarità (sarà retta dal capitano di vascello Renato Ferraro), concessione di autonomia funzionale (pezzi di porto in cui gli armatori possono chiamare a lavorare chi vogliono e non più soltanto la Compagnia) al terminal del Consorzio del porto di Genova e alla società Grimaldi che opera sempre nello scalo esclusivo di ogni vero confronto con i sindacati. Anzi, il ministro della Marina mercantile, in uno dei suoi innumerevoli comunicati, in cui tra l'altro annuncia anche 570 prepensionamenti a Genova (già richiesti), annuncia che il presidente del Consiglio in un colloquio telefonico ha escluso qualsiasi negoziato a palazzo Chigi. E che l'unico titolare della trattativa è lui, il ministro Prandini che nei suoi comunicati inviterà anche Prandini di tutto ciò che presto risponderà in Parlamento.

Livorno reagisce Il console Piccini: «È una decisione grave e immotivata»

LIVORNO. Console Piccini, sta arrivando il comandante Renato Ferraro, il ministro Prandini ha nominato commissario della Compagnia portuale. «Non conosco ancora le motivazioni che hanno convinto il ministro a questa decisione. Secondo me scemba oltre che grave. Scorretta perché si commissaria senza prima contestarmi di quali inadempienze sarei responsabile. Si parla di una indagine amministrativa condotta dalla Capitaneria di porto di Livorno che avrebbe riscontrato alcune irregolarità nei versamenti del Fondo centrale. Se questa è la motivazione possiamo rispondere con tranquillità che la Compagnia di Livorno ha una gestione amministrativa cristallina. D'altra parte la Capitaneria ha invitato prima la relazione informativa al ministro e poi ha contestato alcune irregolarità alla Compagnia. A questi addebiti noi abbiamo risposto con tutte le documentazioni in nostro possesso. I famosi ritardi nei pagamenti non erano né più né meno che problemi di carattere tecnico di cui la Capitaneria era informata e mai li ha contestati. Dico erano perché oggi i portuali livornesi hanno dei crediti nei con-

Risposta agli armatori
«Si può trovare un compromesso, ma non si negozia con chi vuole cancellare la controparte»

«Anche la Compagnia deve fare un passo avanti»
Bertinotti: avanzate un «progetto impresa»

La Cgil: trattiamo ma non con Prandini

«Prandini ricusato». Lo dice la Cgil riunita con i suoi delegati nello stesso salone dove ieri erano convenuti quelli della marcia antiportuali. Lunedì assemblea in porto, sabato prossimo una manifestazione in città. Clima teso, ma non da sconfitta, polemiche con quelli di Roma, ma poi applausi per il «confederale» Bertinotti. Invito alla Compagnia: rendo noto il progetto messo a punto con l'ex ministro Guarino.

DAL NOSTRO INVIATO
BRUNO UGOLETTI

GENOVA. È lo stesso teatro. Ma tutti, qui, tendono a smorzare gli allarmismi, almeno per il fine settimana. Lunedì mattina è prevista una assemblea dei portuali della Compagnia Unica che ieri ha cominciato a distribuire in città 50 mila copie di un volantino. Esso espone cifre e argomenti in parte emersi nell'incontro al teatro Verdi. E vero, dicono gli uomini della Compagnia che i nostri salari sono superiori a quelli di un lavoratore della Fiat, possono arrivare anche a due milioni. È vero che c'è un salario garantito pari a un milione e mezzo. Quest'ultimo difende però da un fondo, una specie di cassa edile, e non è una elargizione dello Stato. Il nostro lavoro è pari ad una media di 17 turni al mese pari a 1.632 ore, mentre la disponibilità è di 365 giorni all'anno. È spesso il solo vantaggio che i lavoratori disgiunti ad esempio dalle ferie, non hanno. «Noi avremmo voluto vedere molti dei signori che manifestavano ieri con il modello 101 al collo. E adesso che cosa succederà? La relazione di Mauro Passalacqua, segretario generale aggiunto della Camera del lavoro, propone una manifestazione sabato prossimo a Roma, una trattativa, ma con Prandini, per definire un accordo-quadro da tradurre poi nelle singole realtà, con

trattative specifiche. Il problema vero è rappresentato dal ministro Prandini. Come si può negoziare con un ministro così che ogni giorno sui giornali sostiene di voler uccidere la controparte? Bertinotti lo «ricusa» ufficialmente e riprende la proposta di Trentin e Benvenuto, trattiamo con De Mita.

La stessa Compagnia dei portuali genovesi è chiamata qui a fare un passo avanti, ad esempio sulla proposta elaborata dalla Lega delle cooperative, oppure su quella del ministro Guarino? La relazione, alcuni interventi, Bertinotti spingono in questa direzione. Una Compagnia, capace di lanciare un proprio «progetto impresa» compirebbe un atto politico importante, sposterebbe il terreno della discussione, farebbe capire meglio chi sono i conservatori e chi sono gli «innovatori». L'argomento è ripreso dal viceconsole della Compagnia Amazio Pezolo. Egli, dicendo la prudenza su questo aspetto, sostiene che le proposte innovative sono state avanzate fin da una lontana conferenza del 1973 e aggiungendo che il timore vero è quello di «bruciare le proprie carte, le proprie aspirazioni. Insomma la volontà di cambiare, e di diventare impresa c'è, ma c'è molta cautela nel farlo. Il suo è però sul tappeto le diverse conseguenze che un passaggio di questa natura comporterebbe. E c'è un ulteriore filone polemico, un po' sotterraneo e che alla fine appare in tutta la sua luce in un intervento sofferto, angosciato, di Danilo Oliva del sindacato «Trasporti di Genova». È inutile nascondere: i genovesi hanno sempre espresso il loro dissenso dalle trattative portate avanti a Roma dai sindacati nazionali. La loro opinione era che prima il ministro Prandini avrebbe



Una recente manifestazione dei portuali genovesi contro i decreti Prandini in alto il porto di Genova

Non possiamo fare finta di niente, risponde Bertinotti. Essa aveva un senso reazionario, con quel «borghese» e quei «poveracci» rappresentati dai lavoratori dipendenti delle piccole imprese. Ma il sindacato è chiamato a raddoppiare gli sforzi, e a spiegare meglio a tutti come stanno le cose. Quelli che stavano in piazza con il spazio di cachemire, come ha scritto un giornale, non vogliono un porto moderno, ma un «sangiporto» dove fare affluire forza lavoro senza più regole. Oggi, in quella famosa cattedrale genovese scendono parole spese sulla «inondazione» del sindacato, una rinfacciata che non arriva mai. Il segretario della Cgil risponde proponendo una lotta politica, trasparente, senza chiusure nel mugugno inconcludente. E la manifestazione di ieri?

Occupazione per l'Istat meno 2,5% nell'88

Nello scorso dicembre l'occupazione da lavoro dipendente è calata dell'1,1 per cento rispetto al mese precedente. Lo ha reso noto ieri l'Istat, precisando che con riferimento all'intero 1988 l'occupazione rispetto al 1987 è calata del 2,5 per cento, una flessione che ha interessato la generalità dei settori con punte del 6,5 per cento nel metallurgico e dello 0,4 per cento nei settori energia e mezzi di trasporto. Tuttavia dal confronto tra i dati medi dei due anni l'Istat rileva che il tasso di ingresso è aumentato da 5,4 a 6,6, mentre il tasso di uscita è aumentato da 8,0 a 8,3. Dal diverso andamento dei due tassi si evince che mentre nell'87 l'andamento netto è stato pari a 2,6 ogni mille dipendenti, nell'88 lo stesso indice si è ridotto all'1,7 per mille.

A Ravenna lunedì manifesta la Fgci

A due anni dalla strage nel porto di Ravenna in cui perirono la vita 13 lavoratori, in gran parte giovani, la Fgci ha promosso una giornata nazionale di mobilitazione: «Mai più senza diritti» è il titolo della giornata di lotta che si terrà lunedì. Iniziativa pubblica, manifestazioni, conferenze in 51 città. Al centro, tre richieste: una carta dei diritti dei lavoratori delle piccole imprese, la riforma dei contratti di formazione e lavoro e dei contratti di apprendistato, un reddito minimo come condizione per le pari opportunità. Oggi gli studenti di Ravenna si riuniranno in un'assemblea cittadina.

Prezzi del petrolio: per Colombo nessun aumento

esistono ipotesi di aumenti per l'imposta di fabbricazione sugli olii minerali.

Volksfursorge non cederà le azioni dell'Unipol

Per il momento il governo non sta valutando misure per aumentare il prezzo della benzina e del gasolio per autorizzare a emettere le voci di imminenti aumenti è stato il ministro delle Finanze, Emilio Colombo. Il ministro ha dichiarato che «non sono in discussione le azioni della Volksfursorge» non vede alcun motivo per modificare la sua posizione di principio. Le azioni dell'Unipol, con una quota del ventinove per cento. È questo il testo di un comunicato ufficiale, distribuito ieri dalla compagnia tedesca, che prosegue dicendo: «esistono ancora le condizioni affinché la compagnia rimanga il principale azionista dell'Unipol». Il testo del comunicato contrasta con le dichiarazioni rilasciate, l'altro giorno, dal vertice della compagnia d'assicurazione italiana, Enea Mazzoli e Cino Zambelli, rispettivamente amministratore delegato e presidente, secondo i quali erano in corso trattative - ed anche in stato avanzato - con i tedeschi, finalizzate al recupero della quota Unipol. Il problema era che la Volksfursorge aveva il controllo della Volksfursorge, che con questa operazione perse quei connotati cooperativi che erano la condizione essenziale per essere presenti nel capitale Unipol.

Sciopero Fgci Sulle Strette il 14 e 15 marzo

Black-out totale per i treni sullo Stretto di Messina dalle 12 del 14 alle 12 del 15 prossimi per lo sciopero del personale Fgci delle reti traghettate. L'ente ferroviario ha comunque sapere che per i passeggeri saranno organizzate corse di traghetti sostitutive. Martedì 14 saranno limitati a Villa S. Giovanni i treni: 81, 77 da Torino; 131 da Venezia; 773 da Milano; 899 da Torino; 877 da Roma. Il cui treno 781 sarà limitato a Paola. E avranno origine da Villa S. Giovanni i treni: 790 da Agrigento; 784 da Siracusa; 876 da Palermo; 130 da Siracusa; 772 da Palermo. Il treno 780, in partenza da Siracusa, avrà origine da Paola. Saranno soppressi i treni: 120 da Palermo; 124 da Palermo; 138 da Siracusa; 121 da Milano e i treni 125 e 189 da Roma Termini. Mercoledì 15 saranno limitati a Villa S. Giovanni i treni: 791 da Milano; 785 da Roma Termini; 877 da Torino; 131 da Venezia S.L. Avranno origine da Villa S. Giovanni i treni 676 e 876 da Palermo.

FRANCO BRIZZO

Storia delle Compagnie portuali, create dagli armatori. Ora il conflitto aperto La necessità di ammodernare le regole, non di garantire il monopolio agli armatori

Lo scontro delle banchine

Gli armatori le crearono, gli armatori le distruggeranno? Già in embrione durante il fascismo quando si decise di garantire alle aziende un preciso numero di uomini sui quali contare, le Compagnie ora sono nel mirino dei vari Costa, Musso, Grimaldi, spalleggiate dal prode Prandini. Obiettivo: cancellare con un colpo di spugna trent'anni di storia. Ritornare si può. Ma il porto non è una fabbrica.

PAOLA SACCHI

ROMA. Camalli si nasce. Alii, robusti, un po' ciclopici, adatti insomma a mettersi qualche quindicina in spalla, vennero attentamente vagliati nelle loro doti fisiche dai regime fascista. Genova, ma anche altri porti, non poteva più reggere alla concorrenza con gli scali europei con saluari e magari anche un po' mingherlini portuali reclutati ad ogni arrivo di nave. Si formò anche qualche cooperativa. Ma gli armatori avevano bisogno di gente stabile e sicura, da comandare a bacchetta, l'ironia della sorte, furono proprio nonni e bisnonni dei Costa, Musso e Grimaldi ad inventare il loro feroce nemico: le Compagnie. Mussolini approvò, lungi dal pensare che proprio lui stava avviando una vera e propria forma di autogestione del lavoro. E i camalli da scaltari si trasformarono in occupazionali. Unico numero di portuali venne inserito in appositi registri. Gli armatori vi attingevano ogni volta che avevano bisogno di uomini. E quando in porto non c'erano navi? Niente lavoro, quindi niente paga. Quell'oscuro e tuffo contestato oggetto chiamato salario-garantito, una delle tante voci della complessità portuale, non sono altro che i soldi che le Compagnie via via riuscirono poi a conquistarsi anche nei casi di non lavoro. Questo è il «privilegio» conquistato dai camalli e company. «Privilegio» poi perfezionato attraverso tutta una serie di strumenti che trasformarono la Compagnia in istituzione vera e propria che ebbe per sé la riserva del lavoro. Ovvero, fu scritto per legge che tutte le operazioni del porto devono essere esclusivamente affidate ai soci della Compagnia. Venne istituito un apposito fondo, una sorta di banca del salario portuale, che tiene conto della specifica situazione dei portuali. Tant'è che venne istituita la paga base giornaliera. Paga (oggi su base mensile si aggira intorno al mezzo milione) a serie di addizionali. Vanno dal cottimo (lavoro in più rispetto alla resa minima che la Compagnia contratta con gli armatori) alle tredicesime e quattordicesime ed a «tariffe» su sanità e previdenza. Così che si formano ovviamente sulla base del numero di uomini impiegati nelle squadre che la Compagnia autonomamente forma all'arrivo o alla partenza delle navi. Tutto ciò venne salutato come grande conquista di civiltà.

Erano gli anni 60-70. La concorrenza dei porti di Rotterdam ed Amsterdam con Genova o Livorno era già in agguato. E i nipoti dei Costa, Musso e Grimaldi incominciarono a impregnare contro quelle Compagnie da loro create e da loro ora non più controllate. Il signor Musso si trasferì da Genova a La Spezia dove si fece il primo terminal privato d'Italia. Ed oggi un po' soggiogato va sbandierando in giro il numero dei suoi container: 400.000 all'anno contro i

300.000 di Genova, porto ben più grande. Risultati ottenuti grazie ai camalli, ma anche probabilmente con una barca di soldi dello Stato (dei 1800 miliardi stanziati negli anni per i porti 1500 circa se lo sono intascati gli armatori e non certo il console Balini). Piuttosto da tempo le accuse sugli uomini delle Compagnie: lavorano 10 giorni al mese e guadagnano anche due milioni e mezzo, possono prendere fino ad un milione e 300.000 anche se in un mese non fanno nulla, tutta colpa del salario garantito. E ancora: i consoli nelle squadre, pur di far lavorare tutti, mettono anche più uomini del previsto. E allora cosa si fa? Con un pasticcio composto essenzialmente da un decreto, due circolari (provvedimenti che eliminano gran parte della riserva del lavoro, togliendo alla Compagnia il monopolio delle operazioni, e introducono anche la possibilità di chiamate a tempo predeterminato in base alle quali il portuale non usufruirebbe più del salario garantito) e qualche concessione di «autonomia funzionale» (Prandini sia ad Olbia che a Livorno nei terminali privati della Palmira e della Sintermar ha detto agli armatori: quel molo è tuo e facci lavorare chi ti pare) è partita la crociata moderniz-

zante. Un vero caos, una guerra civile. Che occorre cambiare, che il concetto di Compagnia, da rivisto lo dicono pure i sindacati. La riserva del lavoro, ad esempio, potrebbe restare nelle cosiddette operazioni «a ciglio banchina», quelle cioè di carico e scarico condotte all'attracco della nave e anche sui piazzali e i terminali container laddove però non operano i privati. Nei terminali privati, invece, le operazioni potrebbero essere condotte fuori riserva del lavoro. Il Compagnia potrebbe operare in qualità di impresa a regime di concorrenza con altri soggetti. Un processo che per essere avviato però richiede immediatamente garanzie: quella cioè per la Compagnia di poter comunque impiegare un tot di suoi uomini anche nei terminali privati. Inoltre, i sindacati dicono che potrebbero anche esserci concessioni di autonomia funzionale, ma che in ogni caso i criteri vanno discussi. Prandini finora ha fatto orecchie da mercante. Ignorando, tra l'altro, una verità elementare, scoperta tanti anni fa: i porti non sono una fabbrica. Tant'è che nonni, bisnonni dei Costa, Musso e Grimaldi furono costretti ad inventarsi quelle ter-

Si del sindaco Campart Lega coop: così la Compagnia diventa impresa

GENOVA. Silvano Bozzo, presidente della Lega delle cooperative, un manager rosso di successo, ha un appuntamento mercoledì prossimo col ministro Prandini per illustrargli il progetto Coop per il porto che ha incontrato il favore del sindaco Campart. Per la Compagnia la Lega prevede, sulla linea dei provvedimenti del ministro Prandini, anche la cosiddetta riserva che garantisce il monopolio venga confermata alla Compagnia solo per il ciglio banchina. La Culm rimarrebbe, come istituzione, ma ridotta ad un terzo rispetto alle attuali dimensioni di circa duemila soci. Gli lavoratori dovrebbero costituire una «Culm-impresa» di tipo cooperativo per la gestione, in condizioni competitive, delle operazioni portuali non ricadenti nell'area della riserva. «Le società operative del porto - dice Bozzo - dovrebbero stipulare con la Culm-impresa un contratto che garantisca l'impiego di manodopera e la eventuale fornitura di servizi con mezzi meccanici. L'operazione sarebbe redditizia per tutti perché il costo del lavoro sarebbe dimezzato (in quanto sgravato dagli oneri derivanti dai fondi centrali limitati solo al lavoro «in riserva») e la Culm-impresa potrebbe offrire il servizio migliore possibile disponendo del proprio enorme capitale di professionalità. «Per costituire l'impresa», prosegue Bozzo «abbiamo messo a disposizione l'esperienza e l'aiuto finanziario della Lega-anche perché siamo convinti sia un affare, una operazione destinata a produrre utili a tal punto che saremo disposti ad intervenire anche come soci di minoranza. Certo ci vorrebbe un capitale iniziale, ma alla Lega sono convinti che non sia un problema insormontabile utilizzando, tra l'altro, la legislazione sul finanziamento coop e magari muovendosi con intelligenza sul fronte degli ammodernamenti sociali previsti per l'esodo portuale. «In questo sistema portuale agile e moderno, fortemente governato dalla mano pubblica - conclude il presidente della Lega - non deve esserci spazio per concessioni di autonomia funzionale a privati come vuole Prandini. Che senso avrebbe togliere la «riserva» alla Compagnia e poi concederla a un armatore? Il porto può e deve rimanere al servizio di tutti gli utenti senza privilegio per nessuno. Sarà il mercato poi a decidere per il meglio sui servizi offerti da questo o quella impresa pubblica o privata.