

Riparte la trattativa Per il porto di Genova «offensiva» diplomatica della Compagnia

«Che le trattative comincino, la Compagnia unica meriti varie offerte la più ampia e trasparente disponibilità». Per bocca del console Paride Batini riparte l'offensiva diplomatica dei portuali genovesi sulla «rifondazione» dello scalo. Intanto il Consiglio di amministrazione si appresta a varare il suo progetto di compagnia-impresa: «I lavoratori protagonisti delle scelte, ma anche garanti e responsabili dei risultati».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSSELLA MICHENZI

GENOVA. L'estate tramonta e per il porto di Genova matura il tempo della trattativa. Dal mondo economico scendono in queste settimane alcuni segnali e ora torna a farsi avanti San Benigno: «La Cilmv» dichiara un recentissimo ordine del giorno del Consiglio di amministrazione - si presenta alla contrattazione come interlocutore pienamente autorevole e attendibile, aperto ad ogni forma di confronto con i diversi soggetti e disponibile ad affrontare sia i temi delle trattative complessive, sia quelli legati al decentramento operativo. Essenziale è che i tempi della discussione tengano conto dei ritmi della trasformazione e dell'urgenza della ricerca di soluzioni positive e concrete, per evitare di essere stritolati dall'evolversi degli eventi e imprigionati dalla lunghezza delle procedure.

Tutto questo senza però dimenticare un drammatico dato di partenza: «Otto mesi di aspra vertenza hanno creato nel porto una situazione per cui i lavoratori, in assenza di un reale modello di organizzazione operativa, vivono una pericolosa situazione di precarietà salariale e contrattuale, mentre la Compagnia è di fatto ridotta all'impossibilità di espletare compiutamente i propri servizi e di adempiere agli obblighi amministrativi e normativi».

«Dopo otto mesi di soli accenti in busta paga - aggrunge il console Paride Batini - è evidente quanto sia urgente e non può rinviarsi la soluzione di questioni prioritarie come il contenzioso con i Fondi centrali, le garanzie salariali e contrattuali, il ripristino del gettito delle spese generali, l'assadato dunque che da questo capitolo non si può in nessun modo prescindere, la nostra disponibilità è totale, senza rigidità né pregiudiziali; del resto a questa fase nuova della trattativa hanno contribuito in misura essenziale le lotte dei portuali e del loro gruppo dirigente: da sempre

noi rivendichiamo per il porto un ruolo trainante, nell'interesse generale e senza mortificare gli interessi legittimi dei lavoratori».

Naturalmente - avverte poi Batini - il confronto sarà fruttuoso purché da parte degli altri le volontà si manifestino in modo chiaro e preciso; nessuno, cioè, deve pensare di utilizzare la trattativa per accaparrarsi quello che non è riuscito a conquistare con il braccio di ferro. Il console, in altri termini, mette in guardia gli interlocutori (cioè gli utenti): «Se qualcuno medita di tornare a fare la parte del leone, sappia che provocherebbe una delusione profonda, un rovinoso passo indietro nella conflittualità più esasperata».

La Compagnia, dal canto suo, ricorda e sottolinea Batini, si mette sul mercato come impresa e offre servizi a rese e costi certi. Ed è imminente, in proposito, la presentazione, da parte della Cilmv, del progetto di Compagnia-impresa. «A Genova - promette infatti il documento del Consiglio di amministrazione - si può aprire oggi una fase assolutamente nuova, nella quale il coinvolgimento diretto dei lavoratori nella produzione, come protagonisti nelle scelte, ma anche garanti e pienamente responsabili dei risultati, può dar vita ad una esperienza originale e innovativa».

È ovviamente il sindacato - conclude la nota tornando sul tema della trattativa - il fattore centrale nella gestione del confronto, le cui difficoltà ed asprezze sono per tutti evidenti, ma comunque superabili attraverso un dibattito schietto, leale e tempestivo. E il sindacato non si tira indietro: le segreterie regionale e provinciale della Fil-Cgil hanno rivolto un appello al Consorzio del porto perché si apra al più presto il tavolo del negoziato con tutti i soggetti imprenditoriali interessati ad una rapida e concreta definizione di nuovi assetti gestionali.

Intervista a Gianfranco Borghini, ministro ombra dell'Industria

Imprese: meno soldi ma più aiuti

Lo Stato dà troppi soldi alle industrie pubbliche e private? Gianfranco Borghini, ministro ombra dell'Industria, va controcorrente rispetto al dibattito che in questi giorni inonda le pagine dei giornali. «Prima ancora che di soldi, bisogna parlare di regole. Oggi l'intervento dello Stato a sostegno dell'economia deve cambiare: meno aiuti alla cieca, più attenzione ai fattori di sviluppo e competitività».

GILDO CAMPESATO

ROMA. La Finanziaria è ormai alle porte. Il partito è stato accompagnato da una polemica sui trasferimenti alle imprese. Troppo? Troppo pochi? Non mi sembra un modo corretto di affrontare la questione. Troppi o troppo pochi, ma rispetto a cosa? A che obiettivi di politica industriale e sociale? Assisteremo ad una polemica molto generica sulle cifre che vengono trasferite al sistema delle imprese e ad uno scontro nella maggioranza sulla suddivisione delle poltrone nell'industria pubblica. Ma non si discute di che politiche industriali si devono realizzare in questa fase e con che strumenti. L'unica cosa che Carlo dice è: abbiamo dato troppi soldi alle imprese in passato ora non dobbiamo darne più.

Ma in questo modo si sfugge ai problemi posti dalle ristrettezze del bilancio.

No. Indubbiamente le risorse sono limitate. Ma proprio per questo vanno individuate le linee industriali su cui indirizzare. E poi, negli anni della cosiddetta grande ristrutturazione, c'è stato un tralascio alle imprese che indubbiamente ha facilitato i processi di ammodernamento dell'apparato produttivo. Ma molte risorse sono state destinate ad attenuare l'impatto sociale dei processi di ristrutturazione. Quindi, non mi sembra che questa parte di spesa sia direttamente addebitabile alle imprese. Più che discutere di cifre assolute, si tratta di vedere a cosa sono stati destinati effettivamente gli stanziamenti. E su questo si può fare un bilancio. Che può in parte esse-

re anche critico, ma molto di ciò che si è speso era ineluttabile. Pensiamo alla cassa integrazione: l'alternativa erano i licenziamenti in massa.

Questo riguarda il passato. In realtà le polemiche su quel che si è speso ieri sono fatte per spendere meno oggi.

Ripeto: prima ancora di polemizzare sulle cifre è necessario, pur in presenza di vincoli di bilancio che nessuno nega, rendere evidente il mutamento dell'asse della politica industriale. In passato essa si è attestata sulla ristrutturazione dei settori e sull'attenuazione dell'impatto sociale. Ora deve assumere altri parametri: l'impresa (non più il settore) e l'elevamento dei fattori di competitività.

Più che stanziare fondi, mi par di capire, il ruolo dello Stato deve essere quello di garantire le condizioni in cui può svilupparsi la competitività delle imprese.

Si. Ciò significa la definizione di un quadro normativo diverso. Prima di parlar di cifre è fondamentale parlare di regole. È fondamentale l'approvazione della legge antitrust per garantire la correttezza dei processi di concentrazione e la trasparenza nei rapporti tra banche

ed industria. E poi bisogna adottare una legislazione che sostenga i processi di innovazione, di qualità del prodotto, di garanzie ambientali. È evidente, dunque, che tutti i parametri di intervento oggi esistenti, dalla 675 alla legge sull'innovazione, vanno modificati. Bisogna passare a forme di incentivo trasparenti ed automatiche rivolte alla singola impresa. Decisa, dunque, è l'approvazione della legge sulla piccola e media industria proprio per calibrare gli interventi sulle reali esigenze aziendali.

Oltre che di norme generali, c'è anche un problema di strumenti di intervento.

Dovrebbero essere sempre di meno la cassa integrazione o il sostegno diretto. È invece importante il quadro esterno. Ad esempio una legge come quella sui fondi chiusi per favorire l'accesso al risparmio delle piccole e medie imprese. Per la politica industriale diventa molto più importante avere strumenti «ad hoc» che pur senza erogare risorse dirette aiutano le aziende a reperire capitali di investimento.

Ma gli imprenditori sono sensibili anche a trasferimenti diretti. Ad esempio al-

la fiscalizzazione degli oneri sociali.

Ma qui si tratta di andare ad una riforma fiscale che elimini gli oneri impropri per le aziende. Non servono mezze misure: il discorso va affrontato alla radice.

Dire impresa in Italia vuol dire per molta parte anche industria pubblica. «Privatizziamo» è una parola tornata di moda.

Crede che in Italia, per ragioni storiche, lo Stato debba avere un ruolo nel sistema produttivo del paese. Esso garantisce la pluralità dei protagonisti. Non possiamo pensare ad un sistema costruito su una miriade di piccole industrie che affiancano solo un ristrettissimo oligopolio di poche famiglie. Si tratta perciò di discutere, più che di quanto dare o non dare alle Partecipazioni statali, di cosa privatizzare o meno, di una missione strategica di indirizzo all'industria pubblica ora che si è aperta una fase nuova, innovativa, di competizione internazionale, di mercato unico. Finila la ristrutturazione dei grandi settori di base, bisogna puntare su settori innovativi, cioè ad alto rischio e a redditività differita. Essi richiedono grandi capitali e dimensioni d'impresa che pochi in

Italia possono permettersi. Ecco dunque un ruolo fondamentale delle imprese a partecipazione statale. L'altro polo è la gestione dei grandi servizi.

Come trovare i capitali? Sul mercato. Il concorso dell'azionista pubblico deve servire non per ripianare le perdite ma per sviluppare gli investimenti. L'afflusso di fondi va vincolato a ciò. Ma c'è anche un nodo non più rinviabile: la riorganizzazione del sistema. Tutti i grandi gruppi sono cambiati tranne le Partecipazioni statali. In Eni, Enim hanno la stessa geografia d'impresa di 20 anni fa. Ciò diventa un ostacolo ad una organizzazione razionale del sistema. Basti pensare all'aeronautico o al ferroviario. Il sistema va smosso, gli statuti vanno riformati, bisogna andare ad un'organizzazione diversa, ad una differenziazione più netta tra le responsabilità di indirizzo, di controllo, di gestione dando effettiva autonomia al management uscendo dalla confusione attuale. Noi abbiamo presentato precise proposte. Il governo, invece, pare non interessato alla questione. Non pensa che ad occupare poltrone. Ed intanto le imprese stanno in una specie di limbo dalle prospettive incerte.

Prendo atto che non esistono posizioni cristallizzate nelle componenti della Fiom, circa l'orario. Infatti, non l'ho scritto. E, d'altra parte, la dichiarazione della Cusmano non smentisce differenze di opinioni all'interno della stessa componente socialista della Fiom milanese, che era per altro solo uno dei temi trattati dall'articolo L'Unità si è quindi limitata a registrare gli umori del dibattito in atto, ben lontana dal pensare che questo potesse essere interpretato addirittura come una provocazione. Ci sembra, invece, che sia la stessa segreteria aggiunta della Fiom lombarda a passare il segno della ragionevolezza quando, in una intervista pubblicata ieri dal Giorno, afferma irritata di non aver avuto alcuna risposta dall'Unità. Fino a dire: «D'Alena fa bene a tacere, è l'unica cosa saggia che gli è rimasta». Dichiarazione esilarante: mentre Susanna Camusso la rivedeva, la sua lettera forse non era nemmeno arrivata nella nostra redazione essendo stata inviata nella serata di venerdì. Oltre che i lomentatori di divisioni ci considero anche stregoni diu-

Prendo atto che non esistono posizioni cristallizzate nelle componenti della Fiom, circa l'orario. Infatti, non l'ho scritto. E, d'altra parte, la dichiarazione della Cusmano non smentisce differenze di opinioni all'interno della stessa componente socialista della Fiom milanese, che era per altro solo uno dei temi trattati dall'articolo L'Unità si è quindi limitata a registrare gli umori del dibattito in atto, ben lontana dal pensare che questo potesse essere interpretato addirittura come una provocazione. Ci sembra, invece, che sia la stessa segreteria aggiunta della Fiom lombarda a passare il segno della ragionevolezza quando, in una intervista pubblicata ieri dal Giorno, afferma irritata di non aver avuto alcuna risposta dall'Unità. Fino a dire: «D'Alena fa bene a tacere, è l'unica cosa saggia che gli è rimasta». Dichiarazione esilarante: mentre Susanna Camusso la rivedeva, la sua lettera forse non era nemmeno arrivata nella nostra redazione essendo stata inviata nella serata di venerdì. Oltre che i lomentatori di divisioni ci considero anche stregoni diu-

Polemica della Fiom milanese con l'Unità

Prendo atto che non esistono posizioni cristallizzate nelle componenti della Fiom, circa l'orario. Infatti, non l'ho scritto. E, d'altra parte, la dichiarazione della Cusmano non smentisce differenze di opinioni all'interno della stessa componente socialista della Fiom milanese, che era per altro solo uno dei temi trattati dall'articolo L'Unità si è quindi limitata a registrare gli umori del dibattito in atto, ben lontana dal pensare che questo potesse essere interpretato addirittura come una provocazione. Ci sembra, invece, che sia la stessa segreteria aggiunta della Fiom lombarda a passare il segno della ragionevolezza quando, in una intervista pubblicata ieri dal Giorno, afferma irritata di non aver avuto alcuna risposta dall'Unità. Fino a dire: «D'Alena fa bene a tacere, è l'unica cosa saggia che gli è rimasta». Dichiarazione esilarante: mentre Susanna Camusso la rivedeva, la sua lettera forse non era nemmeno arrivata nella nostra redazione essendo stata inviata nella serata di venerdì. Oltre che i lomentatori di divisioni ci considero anche stregoni diu-

Prendo atto che non esistono posizioni cristallizzate nelle componenti della Fiom, circa l'orario. Infatti, non l'ho scritto. E, d'altra parte, la dichiarazione della Cusmano non smentisce differenze di opinioni all'interno della stessa componente socialista della Fiom milanese, che era per altro solo uno dei temi trattati dall'articolo L'Unità si è quindi limitata a registrare gli umori del dibattito in atto, ben lontana dal pensare che questo potesse essere interpretato addirittura come una provocazione. Ci sembra, invece, che sia la stessa segreteria aggiunta della Fiom lombarda a passare il segno della ragionevolezza quando, in una intervista pubblicata ieri dal Giorno, afferma irritata di non aver avuto alcuna risposta dall'Unità. Fino a dire: «D'Alena fa bene a tacere, è l'unica cosa saggia che gli è rimasta». Dichiarazione esilarante: mentre Susanna Camusso la rivedeva, la sua lettera forse non era nemmeno arrivata nella nostra redazione essendo stata inviata nella serata di venerdì. Oltre che i lomentatori di divisioni ci considero anche stregoni diu-

Prendo atto che non esistono posizioni cristallizzate nelle componenti della Fiom, circa l'orario. Infatti, non l'ho scritto. E, d'altra parte, la dichiarazione della Cusmano non smentisce differenze di opinioni all'interno della stessa componente socialista della Fiom milanese, che era per altro solo uno dei temi trattati dall'articolo L'Unità si è quindi limitata a registrare gli umori del dibattito in atto, ben lontana dal pensare che questo potesse essere interpretato addirittura come una provocazione. Ci sembra, invece, che sia la stessa segreteria aggiunta della Fiom lombarda a passare il segno della ragionevolezza quando, in una intervista pubblicata ieri dal Giorno, afferma irritata di non aver avuto alcuna risposta dall'Unità. Fino a dire: «D'Alena fa bene a tacere, è l'unica cosa saggia che gli è rimasta». Dichiarazione esilarante: mentre Susanna Camusso la rivedeva, la sua lettera forse non era nemmeno arrivata nella nostra redazione essendo stata inviata nella serata di venerdì. Oltre che i lomentatori di divisioni ci considero anche stregoni diu-

(Milano, 22-9-89)
Susanna Camusso

Prendo atto che non esistono posizioni cristallizzate nelle componenti della Fiom, circa l'orario. Infatti, non l'ho scritto. E, d'altra parte, la dichiarazione della Cusmano non smentisce differenze di opinioni all'interno della stessa componente socialista della Fiom milanese, che era per altro solo uno dei temi trattati dall'articolo L'Unità si è quindi limitata a registrare gli umori del dibattito in atto, ben lontana dal pensare che questo potesse essere interpretato addirittura come una provocazione. Ci sembra, invece, che sia la stessa segreteria aggiunta della Fiom lombarda a passare il segno della ragionevolezza quando, in una intervista pubblicata ieri dal Giorno, afferma irritata di non aver avuto alcuna risposta dall'Unità. Fino a dire: «D'Alena fa bene a tacere, è l'unica cosa saggia che gli è rimasta». Dichiarazione esilarante: mentre Susanna Camusso la rivedeva, la sua lettera forse non era nemmeno arrivata nella nostra redazione essendo stata inviata nella serata di venerdì. Oltre che i lomentatori di divisioni ci considero anche stregoni diu-

Fs, ecco l'ultima ricetta di Schimberni

Occorrono 52.600 miliardi per il piano decennale Fs che Schimberni presenterà al governo. Nulla c'è per i valichi alpini, né per i sistemi integrati nelle aree metropolitane, né per le linee trasversali. Giudizi negativi di Garavini (governo-ombra Pci) e dei sindacati che stanno trattando con l'Ente la riorganizzazione delle Fs per accrescere la produttività con grossi incentivi. 26mila ferrovieri in meno nel 1990.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Tranne che per due aspetti decisivi dell'emergenza trasporti quali le aree metropolitane e i valichi alpini, per la ristrutturazione delle ferrovie l'amministratore straordinario delle Fs Mario Schimberni proporrà al governo (che dovrà tenerne conto già nella Finanziaria '90) di spendere 52.600 miliardi in dieci anni, di cui oltre la metà nel primo quinquennio. Serviranno a raddoppiare di qui al '98 il traffico merci su rotaia che nei primi cinque anni si conta di accrescere del 50%.

In tal modo la quota Fs passerebbe dall'attuale 12,1% al 17,6%: un aumento contenuto dalla prevista crescita della domanda di trasporto. L'operazione consentirà ricavi maggiori, da 1.759 a 3.350 miliardi. Meno ambiziosi gli obiettivi per il traffico passeggeri che dovrebbe aumentare del 6% in cinque anni, del 23% alla conclusione del decennio, col raddoppio dei ricavi da 1.223 a 2.511 miliardi. Per lo Stato gli interventi nelle Fs calerebbero nei dieci anni di quasi 10mila miliardi, dai 15.078

del '88 ai 5.180 miliardi nel '98.

Si tratta del piano decennale di investimenti che l'Ente ha illustrato venerdì in tarda serata ai sindacati, e che sarà presto presentato al governo nella persona del ministro dei Trasporti Carlo Bernini. L'incontro era il primo di una serie dedicata alla nuova organizzazione del lavoro che permetterebbe di accrescere la bassa produttività (il lavoro effettivo è a un terzo del tempo in cui il ferroviere è impegnato) compensata con incentivi che giungono fino a uno o due milioni al mese per i macchinisti, 300mila lire per il personale di stazione, 500mila per il personale viaggiante. Il confronto su questo (anche in vista del rinnovo del contratto di lavoro) prosegue la settimana prossima, mentre l'Ente annuncia mobilità e prepensionamenti per 26mila ferrovieri entro il 1990, con un risparmio di circa mil-

liardi.

Tornando al piano degli investimenti. Intanto quei 52.600 miliardi sono meno degli 80mila ventilati ai tempi di Ligato, ma più dei 48.000 che inizialmente Schimberni contava di spendere con la cosiddetta «ipotesi C» (la più generosa) per l'ammodernamento delle Fs. Inoltre, mentre in un primo tempo la parte più consistente dei fondi la si prevedeva del secondo quinquennio, ora la situazione si capovolge. Sono 30mila i miliardi che si vorrebbero spendere nei primi cinque anni, così distribuiti: 3.500 per il secondo semestre 1989; 7.400 per il 1990; 7.000 per il 1991; 6.300 per il 1992; 5.800 per il 1993.

Per fare cosa? Tra l'altro, il quadruplicamento di tutta la Milano-Roma e di tratti della Milano-Venezia; il raddoppio della Catania-Messina e della Palermo-Messina, così come dell'adnatica Pescara-Foggia, Bari-Lecce, Bologna-Verona e

Udine-Tarvisio; il potenziamento della linea a monte del Vesuvio da Napoli a Battipaglia. Non si parla di alta velocità, ma l'Ente prevede un aumento complessivo della velocità media dell'intera rete.

Sergio Garavini, che nel governo ombra del Pci è ministro per le Infrastrutture e i Servizi, giudica negativamente il piano di Schimberni. Soprattutto perché nulla si prevede per la decisiva integrazione Fs-transporto urbano nelle grandi aree metropolitane («una delle più gravi emergenze del paese») nonostante siano state definite impegnative convenzioni tra governo, Regioni, Comuni e Fs in parecchi centri; né per i valichi alpini, sui quali è «inaccettabile che non vi sia una linea del nostro governo nazionale»; e poi «non si risolvono questioni decisive per il Sud e per i collegamenti trasversali della penisola come i raddoppi della Orte-Falconara e della Caserta-Foggia». Inoltre limiti gravi

sono nei bassi obiettivi del traffico passeggeri, che «si ripercuotono negativamente sulle utenze più significative, a cominciare dai pendolari». Insomma, il piano va riscritto.

Più o meno dello stesso parere i sindacati. Mauro Moretti della Fil-Cgil, pur giudicando «interessanti gli obiettivi per il traffico merci, in cui però occorre appropinquare la questione dell'intermodalità», denuncia le lacune sulle aree metropolitane, i valichi, le linee trasversali, la quota passeggeri, «tutte questioni di cui il ministro dovrà tener conto».

Ache Giancarlo Aiazzi della Ultrasparto è «fortemente critico» per le stesse ragioni (tranne che per i valichi, questione più internazionale), mentre Gaetano Anonni (Fil-Cisl) definisce l'esposizione da parte dell'Ente «sciatta e confusa». Antonio Papa della Fsaes esprime il più netto dissenso sul piano che «penalizza tutte le regioni del Sud».

Prendo atto che non esistono posizioni cristallizzate nelle componenti della Fiom, circa l'orario. Infatti, non l'ho scritto. E, d'altra parte, la dichiarazione della Cusmano non smentisce differenze di opinioni all'interno della stessa componente socialista della Fiom milanese, che era per altro solo uno dei temi trattati dall'articolo L'Unità si è quindi limitata a registrare gli umori del dibattito in atto, ben lontana dal pensare che questo potesse essere interpretato addirittura come una provocazione. Ci sembra, invece, che sia la stessa segreteria aggiunta della Fiom lombarda a passare il segno della ragionevolezza quando, in una intervista pubblicata ieri dal Giorno, afferma irritata di non aver avuto alcuna risposta dall'Unità. Fino a dire: «D'Alena fa bene a tacere, è l'unica cosa saggia che gli è rimasta». Dichiarazione esilarante: mentre Susanna Camusso la rivedeva, la sua lettera forse non era nemmeno arrivata nella nostra redazione essendo stata inviata nella serata di venerdì. Oltre che i lomentatori di divisioni ci considero anche stregoni diu-

□ G.Lac

33 1.5 TI S SERIE SPECIALE.

33 1.5 TI S è una berlina giovane, versatile e brillante con l'esclusivo motore boxer 1500 da 105 cv, che permette una guida vivace e sicura. 33 1.5 TI S è ricca di dotazioni di serie che la rendono un'auto veramente speciale. È disponibile in tre tonalità di grigio metallizzato, ha i cerchi in lega, gli alzacristalli elettrici anteriori, lo schienale posteriore reclinabile e lo speciale dispositivo Alfa Control. Il tetto apribile, asportabile, trasparente e antiriflesso, ne aumenta il comfort di guida. 33 1.5 TI S costa quanto la 1500 di serie e fa parte di una serie speciale creata proprio per chi ama viaggiare.



33. LA NUOVA VOGLIA DI GUIDARE.