

**Genova  
Magnani  
presidente  
del porto**

GENOVA. Rinaldo Magnani, 60 anni, socialista, ex portuale, è passato ieri dalla presidenza della Regione Liguria a quella del consorzio autonomo del porto. C'è voluto un anno perché questa nomina avvenisse ma finalmente il Cap ha un successore a Roberto D'Alessandro. Durante l'interregno, gestito dall'ammiraglio Giuseppe Francese per quindici mesi, lo scalo genovese è stato al centro di uno scontro sociale durissimo. Ieri mattina c'è stato il passaggio delle consegne nel corso dell'assemblea generale del consorzio dove l'ammiraglio Francese ha illustrato il bilancio di previsione e passato la mano a Magnani.

Grazie alla tregua in banchina concordata la sera di Capodanno lo scalo genovese si va riprendendo, sono tornati alcuni dei traffici perduti, la compagnia portuale si è decisa a presentare domanda di assumere anche il ruolo di impresa e di confrontarsi col mercato. Le prospettive insomma ci sono per il rilancio dello scalo, di un servizio che, ovunque, produce profitti.

La guerra in banchina ha però lasciato non poche macerie come hanno testimoniato i documenti contabili approvati ieri. L'ammiraglio Francese lascia con un «buco» nel bilancio Cap di 120 miliardi. Nonostante il calo dei traffici dovuto alla conflittualità lo scalo genovese rimane pur sempre il primo e l'unico a garantire tutta la gamma dei servizi portuali e con la prospettiva di aprire alla fine del '91 uno dei più moderni terminal del mondo. A Voltri, sia pure con tre anni di ritardo, dovranno essere completati i lavori del primo straccio operativo dello scalo con uno sporgente in grado di manipolare 400 mila container l'anno.

All'assemblea Rinaldo Magnani ha detto poche parole e abbastanza formali. Oltre ad osservare che il rilancio del porto può avvenire solo con l'aiuto di tutti Rinaldo Magnani ha lanciato due segnali. Anzitutto il recupero della funzione di «autorità» da parte del Cap che dovrebbe abbandonare l'attuale ruolo di gestore di servizi portuali. In secondo luogo viene indicato lo strumento con cui governare lo sviluppo portuale vale a dire la concessione. «La concessione di servizi e beni portuali - dice il nuovo presidente - non sarà più un mero atto amministrativo ma diverrà lo strumento fondamentale attraverso il quale il consorzio si riapproprierà».

**Bilancio allarmante al terzo  
giorno di blocco dei Tir:  
città paralizzate. Fabbriche,  
porti, aeroporti in difficoltà**

**Il governo affronta la paralisi**

L'Italia è alla paralisi. E siamo solo al terzo giorno di blocco dell'autotrasporto. Il bilancio è drammatico: pompe di benzina chiuse, mercati ortofruttili che iniziano a svuotarsi e prezzi che minacciano di salire, impianti industriali e porti bloccati. Vertice del governo fino a notte. Speciali misure di ordine pubblico per difendere chi vuole circolare. Sassi e spari sull'autostrada vicino Napoli.

PAOLA SACCHI

ROMA. Industrie paralizzate, porti fermi, mercati ortofruttili che iniziano a svuotarsi e a registrare segnali di speculazione con la minaccia di rincari, pompe di benzina chiuse. L'Italia è alla paralisi. E siamo solo al terzo giorno del blocco degli autotrasportatori. Sotto il peso di questa autentica catastrofe nazionale il governo ieri sera ha convocato un vertice sollecitato in particolare dalle associazioni (10 su 13) che non aderiscono allo sciopero. Intorno alle 23 il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Nino Cristoforo ha annunciato che verranno prese particolari misure di ordine pubblico per garantire la sicurezza di chi vuole circolare. Da Napoli era da poco arrivata la notizia di sette colpi di pistola sparati da un camionista, che circolava sull'autostrada per Bari, contro alcune persone non identifi-

ne effettuato da camion che operano alle dirette dipendenze delle aziende e che quindi non fanno parte della categoria in sciopero, gli autotrasportatori che operano in conto terzi.

Il blocco ieri ha messo a dura prova pezzi consistenti dell'attività economica nazionale con pesanti riflessi sulla vita di milioni di persone. File chilometriche per tutta la giornata di ieri davanti alle pompe di benzina. A Roma il 90% degli impianti è stato già chiuso. A Firenze oltre il 60% delle pompe ieri sera era già a secco. Una situa-

**Lo sciopero fino a domenica  
Spari e sassaiola a Napoli  
Vertice a palazzo Chigi:  
decise misure di sicurezza**

zione determinata però soprattutto dalla gran paura di chi da giorni sta facendo il pieno per non correre il rischio di restare a piedi. La Esso si è detta impossibilitata a provvedere al rifornimento a causa di azioni intimidatorie che impedirebbero l'uscita dagli impianti delle auto-botti sociali. Il sottosegretario Cristoforo ha però assicurato che sarà garantito l'autotrasporto di benzina. Difficoltà gravissime - a detta della Fita Cna - anche in impianti industriali di rilevanza nazionale quali l'Alsider di Bagnoli e di Taranto che ieri sa-

rebbero rimaste praticamente bloccate.

E insieme al blocco infuriava anche la polemica politica. Assai duro nei confronti del governo e del ministro Bernini il segretario della Uil Benvenuto: «È peccato di leggerezza. Duro anche il commento del responsabile dei trasporti del Pci, Franco Mariani: «Ci sono forze del governo che intendono alimentare lo scontro per far passare un brutale processo di riorganizzazione. È necessario invece che il governo conchiuda le associazioni che hanno indetto il blocco indi-

viduando possibili e ulteriori interventi». Donatella Turturra, segretario generale aggiunto della Filt Cgil, sollecita il governo «a recuperare il tempo perduto dando seguito immediato agli impegni assunti per il '90, assunzione dei nuovi per il '91 e '92». Proteste contro il blocco del movimento consumatori. Ed ora cosa accadrà? Interverrà la polizia? Il ministro Bernini in alcune dichiarazioni rilasciate ieri nelle Marche ha ipotizzato anche l'intrusione di provocatori nella protesta. Finirà tutto in una faccenda di ordine pubblico?



**Bernini:  
«Difficile fare  
di più, ma se...»**

ROMA. Carlo Bernini, ministro dei Trasporti, sta per recarsi al vertice convocato in tutta fretta in serata a palazzo Chigi. La vertenza dei Tir ha ormai raggiunto livelli drammatici. E siamo solo al terzo giorno di blocco.

**Signor ministro, cosa pensa di fare?**

Questo è un problema, dal punto di vista della competenza, ampiamente interministeriale. La decisione che abbiamo preso nel Consiglio dei ministri di venerdì scorso è stata istruita con la partecipazione di almeno cinque ministeri. E anche se non mi consola - la parte che più mi riguardava (il provvedimento per la ristrutturazione, l'esodo, l'associazionismo) non ha sollevato obiezioni. Le obiezioni riguardano l'aspetto fiscale. Evidentemente il governo ha ritenuto di aver fatto con questo il massimo.

**E secondo lei è stato fatto il massimo?**

Devo dire con franchezza che per la prima volta c'è stata una solenne inversione di tendenza sia sul piano della ristrutturazione, cui nessuno aveva mai pensato, sia sul piano dello sgravio fiscale perché finora c'è stata una progressione di prelievi, non di sgravi. Fin da questo momento ci sono bene o male 600 miliardi e per altri titoli altri 150 di agevolazioni fiscali, non mi sembra solo un fatto simbolico. D'altra parte, so anche bene che le difficoltà che hanno gli autotrasportatori sono davvero consistenti, non lo posso dissimulare. Ma devo ripetere che dal punto di vista finanziario è stato fatto uno sforzo per noi notevole. Se una parte degli autotrasportatori non lo giudica un avvio sufficiente, me ne rammarico, ma

la realtà dei fatti non cambia.

**La Cna chiede al governo di riaprire una trattativa, cosa risponde?**

Se richieste di questo tipo non sono accompagnate da una disponibilità della sospensione del fermo noi non possiamo far niente. Sarebbe come dar torto a quelli che hanno concordato con le nostre proposte. Riaprire i colloqui per dire che cosa?

**Ma, se il blocco venisse sospeso al potrebbe riaprire una discussione?**

È una domanda alla quale si dovrebbe rispondere collegialmente. Sto sondando le opinioni di alcuni colleghi, in particolare del ministro delle Finanze. Sono a disagio nel dare una risposta. Dal mio punto di vista, comunque, reputo che se sospendessero il blocco questo sarebbe considerato un gesto di enorme importanza.

**Il governo pensa di prendere solo misure di ordine pubblico?**

Vado a Palazzo Chigi su convocazione, di questo certamente si parlerà.

**Ma questa situazione non è anche risultato di una politica che ha concentrato tutto il traffico delle merci sul trasporto su gomma?**

Non vi è dubbio che il disagio è il risultato di una serie di problemi accumulatisi nel tempo. Ma è anche vero che questo governo ha tempestivamente risposto.

**Il blocco però continua, la merce inizia a scarseggiare: cosa fare?**

Io credo che di fronte a questa situazione qualche decisione verrà presa. □ P.Sa.

**Cna: «Andreotti  
convochi di nuovo  
la categoria»**

Blocco dell'autotrasporto. Com ne dice Sergio Bozzi, segretario generale della Cna, l'organizzazione di artigiani, la Fita, ha proclamato con Fai e Flap la protesta? Cosa propone per evitare che la situazione da qui a domenica, quando il blocco terminerà, degeneri?

Insieme alle altre organizzazioni artigiane (Confartigianato e Casa) chiediamo che il governo incontri nuovamente gli autotrasportatori. Occorre tornare nel merito del negoziato con il governo. Apprezziamo lo sforzo fatto con il varo

dei due disegni di legge sulla ristrutturazione del settore e sull'alleggerimento della pressione fiscale. Ma ancora non basta. Il malessere della categoria, dopo decenni di ritardi, è profondo. Basti dire che nel corso di un anno il costo del gasolio da autorizzazione è aumentato di 200 lire. E così, ad esempio, un autotrasportatore che utilizza 50.000 litri di gasolio all'anno subisce un aggravio dei costi di 10 milioni. E, d'altra parte, le tariffe sono più controllate dai comitati che dagli autotrasportatori. A rimetterci sono soprattutto i «piccoli», coloro che non han-

no nessun dipendente, o al massimo uno o due.

**Ma nell'immediato cosa chiedete al governo?**

Innanzitutto vogliamo che per gli sgravi fiscali vi sia una decisione immediata attraverso un decreto legge con il quale accelerare l'utilizzo dei 600 miliardi già stanziati nel triennio proprio ai fini della riorganizzazione del settore.

**La Lega ambiente però vi accusa di privilegiare, di fatto, con le vostre richieste quel sistema di trasporto su gomma che andrebbe invece notevolmente ridotto riequili-**

brando con le ferrovie e il traffico marittimo...

Noi abbiamo messo da tempo le forze politiche sull'avviso: il sistema dei trasporti va riorganizzato. Ma questo non è un processo che potrà avvenire dalla sera alla mattina. Occorreranno anni. Per questo servono strumenti essenziali quali, ad esempio, prepensionamenti straordinari per il settore nell'ambito della riforma pensionistica per gli artigiani. È impensabile che un camionista debba attendere i 60 anni per andare in pensione.

**Però è stato un inizio pesante con ferti e gravi momenti**

di tensione

Abbiamo invitato tutte le nostre strutture al massimo di vigilanza per evitare che la situazione degeneri. Gli autori di violenze nei confronti di chi non sciopera sono nemici degli autotrasportatori. Da parte del ministero degli Interni ci deve essere sufficiente capacità e saggezza per fronteggiare questa tensione che deriva da una situazione di lavoro e di vita pessima. I problemi della categoria sono gravissimi, drammatici: dieci ore al giorno di guida in cabina, settimane trascorse completamente isolate da qualsiasi forma di vita

civile. Ma tutto ciò - è chiaro - non può assolutamente giustificare la violenza e pochi scalmanati non possono mettere nell'ombra i problemi veri di gente che lavora in modo durissimo per tutta la vita.

**Se il governo riaprirà la trattativa sospenderete il blocco?**

Noi non possiamo che svolgere un'opera di mediazione perché si giunga ad una positiva soluzione. Sarà la nostra federazione di categoria, di cui non intendiamo mettere assolutamente in discussione il ruolo, a decidere. □ P.Sa.



Milano, in un piazzale della periferia gli artisti bivaccano. In alto, il ministro Carlo Bernini

**L'incontro a palazzo Vidoni per l'area medica**

**In corsia solo aiuti e primari  
Riparte il contratto-sanità**

Riprese a palazzo Vidoni le trattative per il rinnovo del contratto della sanità. Dopo gli accordi raggiunti in sede politica col ministro della Sanità, De Lorenzo, la vertenza torna nelle mani del ministro della Funzione pubblica, Remo Gaspari. Nel tardo pomeriggio di ieri l'incontro con i rappresentanti dell'area medica, mentre oggi sarà la volta dei sindacati dell'intero comparto. Ma di aumenti ancora non si parla.

CINZIA ROMANO

ROMA. Ai sindacati autonomi e confederali dei medici, giunti a palazzo Vidoni per riprendere la trattativa per il rinnovo del contratto, è stata consegnata la bozza preparata dalla parte pubblica. Ma le parti più importanti, che riguardano gli aspetti economici, sono ancora in bianco. Per definire gli ultimi ritocchi e, soprattutto, fissare l'ammontare economico bisognerà aspettare la prossima settimana, martedì, quando, ha spiegato il ministro della Funzione pubblica Gaspari, «ci sarà l'incontro a palazzo Chigi. Stabiliremo le quantità economiche finali, sulle quali si chiuderà il contratto». Gaspari, prima dell'inizio della riunione, ha spiegato ai giornalisti di essere soddisfatto. Credo ci siano tutte le condizioni per chiudere rapidamente. La prossima settimana arriveremo alla stesura finale dell'accordo. Siamo alle ultime riunioni. Dopo i medici, oggi tocca ai sindacati dell'intero comparto: dall'infermiere al tecnico di laboratorio, dal-

l'amministrativo al dirigente. A spianare la strada ad entrambe le riunioni, gli accordi siglati in sede politica con il ministro della Sanità, De Lorenzo, sui profili professionali e sull'organizzazione del lavoro. «De Lorenzo ha fatto un buon lavoro ed io lo condivido - ha detto Gaspari - L'accordo riguarda le cose che si possono fare in questo contratto e il regime transitorio. Su quello quindi si può lavorare».

Proprio il tavolo delle trattative aperto al ministero della Sanità, ha scongiurato le due giornate di sciopero dei medici dei sindacati autonomi della Cosmed, il cui direttivo si riunirà oggi per valutare i risultati dell'incontro a palazzo Vidoni, e decidere quindi se «sostenerlo» o no l'arma dello sciopero. A firmare il testo, oltre alla Cosmed, anche Cgil, Cisl e Uil medici. In disaccordo invece i primari dell'Anpo e la Cimo. Anche nella riunione di ieri, gli schieramenti si sono nproposti: da una parte i confederali con Anao e Cosmed, dall'al-



Remo Gaspari

tra Cimo ed Anpo. «La riunione è stata positiva - ha commentato al termine dell'incontro Norberto Cau, della Cgil medici - La parte pubblica ha fatto proprio l'accordo raggiunto al ministero della Sanità. Certo, ora dovremmo vedere come tecnicamente si concretizzerà la soluzione. Serviranno sia norme transitorie che leggi nazionali». Quella che si prospetta è una vera e propria rivoluzione

nelle corsie, e più in generale nell'organizzazione del lavoro del medico. Non solo: si mette in discussione la stessa formazione e l'accesso alla professione, sia come dipendenti che come convenzionati. Negli ospedali non ci sarà più la divisione gerarchica in assistenti, aiuti e primari. L'accordo prevede due soli profili dirigenziali, gli aiuti e i primari. Gli assistenti non esisteranno più. Per coloro che ora hanno questa qualifica, e particolari requisiti professionali e di studio, potranno sostenere i concorsi per passare negli unici due livelli dirigenziali previsti. Per rendere possibile questo passaggio nel contratto verranno inserite norme transitorie per cambiare, attraverso leggi regionali, le attuali piante organiche e prevedere appunto un aumento del numero degli aiuti. Servirà invece una legge nazionale per istituire la nuova figura dei «medici in formazione», i neodottori che, dopo la laurea, entreranno nel servizio sanitario con la formula del corso-concorso. Per cinque anni lavoreranno nel servizio, verranno retribuiti anche se non saranno dipendenti ma, appunto, «medici in formazione». Al termine dei cinque anni di studio-lavoro, potranno fare due scelte: o, attraverso un concorso, entrare a lavorare negli ospedali, ambulatori o servizi pubblici, oppure scegliere, attraverso le graduatorie, il rapporto di convenzioni come medici di famiglia e di base.

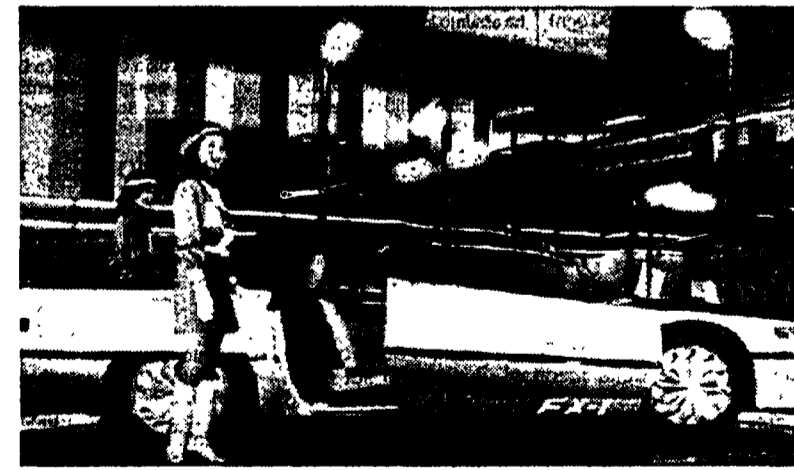
**Nessun accordo a Bruxelles sull'import di auto giapponesi**

**L'auto con gli occhi a mandorla  
fa sbandare i ministri Cee**

Fusioni, ricerca e innovazione tecnologica. Nessuna chiusura protezionistica alle auto giapponesi. Il responsabile Cee per la politica industriale, Martin Bangemann, ripropone le sue tesi. Ma italiani e francesi hanno già detto a chiare lettere di non essere d'accordo, e spingono per rinviare la completa liberalizzazione delle frontiere. L'«auto gialla» continua a creare divisioni tra i dodici.

RICCARDO LIQUORI

ROMA. La Cee non trova l'accordo sulle importazioni di auto dal Giappone. Anche l'incontro di ieri tra i ministri dell'industria non ha fatto segnare passi in avanti, nonostante gli sforzi del responsabile del settore, il tedesco Martin Bangemann. Si allontana così l'ipotesi di un accordo in vista del negoziato con i giapponesi, e dunque, con tutta probabilità, Frans Andriessen (titolare europeo delle relazioni esterne) partirà per Tokio senza un mandato preciso da parte della Comunità, anche se la decisione definitiva spetterà ai ministri degli Esteri. Comunque, tanto per essere chiari, il ministro francese dell'Industria, Fauroux, ed il sottosegretario italiano, Fomasali, hanno ripetuto una volta di più che sulle questioni automobilistiche Andriessen potrà parlare con i giapponesi solo a titolo personale. Bangemann, da parte sua, è ieri tornato alla carica: il mercato unico deve diventare la grande occasione per migliorare la competitività delle



industrie europee, anche perché queste - per lo meno le più attrezzate - non hanno molto da invidiare ai colossi americani e nipponici. Ma per ridurre il «gap» che ancora divide l'Europa da Tokio (la cui produzione ha fatto registrare nel 1989 una crescita quasi doppia rispetto alla Cee) Bangemann dimostra di non credere tanto alla strada «autarchica». Più investimenti nella ricerca, produzione diversificata - essere cioè in grado di offrire modelli differenti a seconda dei mercati - e fusioni tra gruppi, questa è la ricetta dell'ex ministro dell'Industria di Bonn. Ma è una posizione che ha già creato divisioni tra i ministri Cee. Apparentemente infatti tutti sono d'accordo su un fatto: la liberalizzazione completa del mercato dell'auto (e perciò l'ingresso in grande stile dei giapponesi) arriverà dopo un periodo di «compensazione», in modo da permettere un impatto non traumatico per le industrie europee. Ma quanto durerà tale periodo? Questo è il pri-

mo punto di disaccordo. Francesi, italiani, greci, spagnoli e portoghesi chiedono tempi lunghi, oltre il Duemila. Il ministro per gli Affari europei, Edith Cresson, ha seri ribadito la determinazione dei transalpini di proteggere la propria industria dell'auto dall'invasione giapponese. Secondo i francesi, prima di dare il via all'apertura del mercato Cee all'«auto gialla», bisogna dare il tempo all'industria europea di ristrutturarsi, tenendo conto anche dei costi sociali che questa ristrutturazione comporta. A ciò si aggiunge la richiesta di una contestuale apertura del mercato nipponico. Fino a quando

le frontiere del Sol Levante resteranno chiuse ai prodotti comunitari, insomma, l'importazione di automobili giapponesi dovrà restare fortemente limitata. Un secondo punto di frizione riguarda il trattamento dei cosiddetti «transplants», gli impianti industriali che producono auto di marca giapponese negli Usa e nella stessa Cee (come ad esempio la Toyota, che userà fornitori europei per costruire le sue automobili in Gran Bretagna). Anche in questo caso «liberisti» e «protezionisti» si scontrano: conteggiare o no nel computo delle auto giapponesi quelle prodotte nei «transplant» statunitensi ed eu-