La guerra del porto

Si annunciava tempesta e così è stato sul molo di Voltri
Il traghetto Vialigure, di proprietà della Vte
forte di una decisione dell'autorità portuale, cerca
di attraccare e in serata il ministro scende contro i portuali

Braccio di ferro armatori-«camalli»

Banchine bloccate a Genova. E Tesini dà ragione alla Fiat

Giornata cruciale nel lungo braccio di ferro in corso da due mesi nel nuovo porto di Voltri: i portuali, forti di un'ordinanza pretorile, hanno boicottato l'attracco del traghetto Vialigure. Ma a tarda sera il ministro dei trasporti, Giancarlo Tesini, ha firmato un decreto che da ragione alla Fiat imponendo l'autonomia funzionale a Voltri. Sul fronte giudiziario sono partite due nuove denunce tra portuali ed armatori.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSSELLA MICHIENZI

GENOVA. «Vialigure» resta, «Viamare» se ne va e il Vte chiude bottega. Al termine di ventiquattr'ore frenetiche e tumultuose, l'ultima battaglia tra Fiat e «camalli» attorno al nuovo scalo di ponente sembrava essersi provvisoriamente conclusa con il danno e le beffe per tutte le parti in causa, a cominciare dal principale cliente del terminal di Voltri. Sembrava, si è detto, perchè a tarda sera il ministro dei trasporti e della marina mercantile, Giancarlo Tesini, ha firmato un decreto misteriale che «accoglie la domanda avanzata dalla società Voltri Terminal Europe (Vte) di operare in autonomia funzionale» e senza ricorrere al personale della Culmv «per l'esecuzione di operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere di merci da operarsi nelle banchine di Genova-Voltri, in concessione alla società stessa, sia in conto proprio che in conto terzi».

Ed ecco la cronaca di una giornata che vede da una parte il ministro deciso a «sfidare» la compagnia portuale di Genova e dall'altra la Fiat altrettanto decisa a rivendicare l'autonomia funzionale a Voltri, escludendo di fatto i portuali da qualsiasi opertazione.

«Vialigure», il traghetto che ha faticosamente cercato di inaugurare l'«autostrada del mare» con Termini Imerese, dopo due infruttuosi tentativi di attraccare sul molo occupato dai portuali della Culmv, aveva desistito ma ora rimane bloccato a Voltri da un guasto ad un'elica. Mentre «Viamare», la società del gruppo Finmare che ha fortissimamente voluto e messo a punto il servizio di cabotaggio nazionale Voltri-Termini Imerese, era parsa, fino al dcereto ministeriale della tarda serata di ieri, ormai decisa a dichiararsi sconfitta e a rinunciare allo scalo ligure che pure ha sempre definito strategico e irrinunciabile. «A queste condizioni - dichiarava amaro e consolato ieri sera il presidente di «Viamare» Gianni Miglorino - non è possibile andare avanti; e ad essere inadempiente è il Vte: avrebbe dovuto scegliere, se ottemperare all'ordinanza del pretore che gli ha imposto di ricorrere ai servizi e alle maestranze della Culmv, oppure seguire le indicazioni del Consorzio autonomo del porto e operare in proprio; in ogni caso avrebbe dovuto garantire il servizio e per questo sarà al Vte che chiederemo i danni». Il Vte, dal canto suo ha taciuto, salvo alcune generiche deprecazioni da parte dell'amministratore delegato Cirillo Orlandi, ma in serata aveva parlato la Fiat, cui il Vte attraverso la Sinport fa capo. «Il Vte - ha detto la Fiat - sospende le attività nel terminal di cabotaggio; la grave decisione, necessaria per non compromettere la sicurezza degli utenti e del proprio personale, è maturata per il perdurare dell'illegale occupazione del terminal da parte dei portuali in contrasto con le determinazioni dell'autorità portuale».

Ma la convulsa partita di ieri sul tormentato scacchiere del porto ha registrato anche altre mosse non secondarie: il capitolo giudiziario, ad esempio, si è arricchito di due nuove denunce, una carico dei portuali, l'altra contro il vice presidente del Consorzio del porto; contemporaneamente, sull'asse ministero della Marina mercantile- Consorzio del porto si è mossa una circolare esplicativa della precedente circolare Tesini.

Cominciamo con palazzo di giustizia: il Vte ha presentato in pretura una denuncia per occupazione di suolo privato a carico dei portuali che, per impedire l'attracco del traghetto, avevano stazionato sul molo; alla procura della repubblica invece si è rivolto l'avvocato Alessandro Ghibellini, legale della Compagnia unica, con un esposto contro il vice presidente del Cap ammiraglio Renato Ferraro per abuso di atti d'ufficio e per inosservanza di un ordine dell'autorità giudiziaria.

Un gruppo di «Camalli» impedisce l'attracco al traghetto «Vialigure» al porto di Genova; in basso, Paride Batini

La legge europea li vuole mettere da parte, ma i camalli difendono il diritto al lavoro
Due anni di battaglie a colpi di accordi, ordinanze, diffide, ultimatum e ricorsi

La lunga disfida delle banchine

Storia di una guerra cominciata due anni fa e non ancora conclusa. Portuali, armatori, Comunità europea e magistratura si dividono e combattono sul territorio del porto a colpi di diffide, accordi, denunce, ricorsi ed ordinanze. Spetta ancora ai portuali il diritto di caricare e scaricare nel porto oppure si deve obbedire alle leggi europee che chiedono l'abolizione del «regime monopolistico»?

GENOVA La miccia dell'esplosiva guerra delle banchine era stata accesa due anni fa: una sezione civile del Tribunale, con ordinanza del 6 aprile 1990, chiedeva alla Corte europea di giustizia di stabilire se gli articoli 110 e seguenti del nostro codice della navigazione – che sanciscono il diritto esclusivo dei portuali a svolgere le operazioni di carico, scarico e movimentazione delle merci in ambito portuale, la cosiddetta «riserva del lavoro portuale» – siano o meno compatibili con il trattato costitutivo della Comunità economica europea in materia di concorrenza e posizioni dominanti. La risposta dei giudici di Lussemburgo era arrivata il 10 dicembre dell'anno successivo e, secondo una interpretazione molto diffusa, asseriva la necessità di superare il regime monopolistico; ma non sono mancati autorevoli pareri controcorrente e il più recente è quello del Tribunale di Genova presieduto dal dottor Michele Marchesiello, secondo cui «la sentenza della Corte europea non solo non ha in alcun modo, né esplicitamente néimplicitamente, «abrogato» l'articolo 110 e il relativo sistema della riserva così come esso si è venuto configurando nel nostro ordinamento; ma addirittura ne ha riconosciuto la non incompatibilità con il trattato Cee, salvo il caso di abusi di posizione dominante che si verificherebbero laddove le Compagnie imponessero tariffe non eque». E a proposito delle interpretazioni ciecamente «anti-monopolistiche» della sentenza Cee il dottor Marchesiello commentava pungente:« un provvedimento giurisdizionale può essere esguito, impugnato, cassato, criticato, o anche semplicemente ignorato; quel che è certo è che non gli si può far dire quello che esso non dice nè vuol dire». Sta di fatto che il 9 aprile di quest'anno a tornare alla carica sul fronte anti-monopolio era stata l'associazione degli spedizionieri genovesi con il deferimento alla Corte di Lussemburgo dello Stato italiano, «colpevole» di aver disatteso la precedente pronuncia della stessa Corte. Il resto della primavera e l'estate si sono consumate – ed è cronaca recente, pressochè quotidiana – tra trattative, accordi raggiunti e denunciati o sconfessati, diffide, ultimatum, ricorsi e ordinanze varie, in una rincorsa affannosa e all'insegna della sovrapposizione tra il livello sindacale , quello giudiziario e quello dei rappporti comunitari. A metà luglio, per la verità, e almeno su uno dei fronti di guerra, era stata messa a punto una tregua che pareva abbastanza solida, con la firma di una intesa tra la Culmv e Bruno Musso; solo che, una volta raggiunto il faticosissimo accordo, l'ostinato patron della Tarros e del Genoa Terminal pare aver improvvisamente perduto ogni interesse per lo scalo genovese, e il suo «Vento di levante», che era stato accompagnato da tante burrasche, ha smesso del tutto di soffiare e non si è più presentato all'attracco. Contemporaneamente – mentre la Cee, dopo l'ennesimo ultimatum per un definitivo adeguamento legislativo, ha deciso di aprire formalmente una procedura di infrazione a carico del Governo italiano per le sue inadempienze – il ministro della Marina mercantile Giancarlo Tesini prima ha tentato di cancellare il 110 a colpi di circolare, quindi, alla vigilia di ferragosto, ha presentato un disegno di legge di riforma che (indipendentemente dal giudizio sulla bontà o meno dei contenuti) dovrà comunque, prima di poter eventualmente risolvere le questioni aperte, percorrere il suo iter parlamentare. Nel frattempo, il contenzioso a palazzo di giustizia ha continuato a registrare ordinanze a favore della piena validità – in assenza e in attesa di vere e proprie innovazioni normative – della riserva del lavoro portuale; il 20 luglio era stato il del pretore del lavoro Alvaro Vigotti, accogliendo parzialmente un ricorso della Culmv contro la circolare Tesini, a ribadire la sussistenza del 110 e, nello stesso tempo, a riconoscere il diritto all'autoproduzione all'armatore che ne abbia i mezzi e gli uomini a bordo ma non alle imprese terminalistiche; e il 12 agosto era stata la volta del pretore Isabella Silva che, sempre su ricorso della Compagnia, aveva formalmente esteso a Voltri la riserva, ordinando al Vte di servirsi esclusivamente della maestranze della Culmv. □ *R.Mi.*

CANCRO
SCOPRIRE LA CURA È IL LAVORO DELLA RICERCA,
CHIEDERTI AIUTO È IL LAVORO DI QUESTA PAGINA.
Sostieni l'Associazione Italiana per la Ricerca sul Cancro

OH MARE NERO, MARE NERO, MARE NERO.
Un mare nero di petrolio, scarichi di ogni genere, rifiuti urbani e industriali. Greenpeace combatte da 20 anni per farlo tornare chiaro e trasparente come ce lo ricordiamo. Sostieni anche tu le nostre battaglie.
GREENPEACE
CC/P N° 67951004, intestato a Greenpeace, Viale Manlio Gelsomini 28 - 00153 Roma.

lettere

Lo Stato di Israele mi ha impedito di riabbracciare il «mio bimbo»

Spettabile redazione, sono «affidatario a distanza» di un bimbo palestinese di sei anni (a cui gli israeliani hanno ucciso nel '90 un fratello quindicenne), nell'ambito della campagna «Salaam Ragazzi dell'Olivo». Il 5 di agosto sono partito per rivedere quel bimbo, quella famiglia ed approfondire la conoscenza di quel popolo, di quella terra: all'aeroporto di Tel Aviv sono stato informato che il ministero degli Interni israeliano mi proibiva l'ingresso nel paese, per sempre, privato del mio passaporto e del biglietto, rinchiuso per venti ore a chiave in camera di sicurezza e poi rispedito a Roma senza un ordine scritto, senza che alla stessa ambasciata d'Italia, prontamente intervenuta, qualcuno spiegasse i motivi.

Nelle mie valigie le matite, i giocattoli, le medicine, nel mio cuore la voglia di rivedere per la quarta volta le case di Gerusalemme al tramonto, di riabbracciare un bambino e persone che considero ormai fratelli. Tutto ciò cancellato con un ordine verbale amministrativo, assieme ai miei diritti di portatore di un documento, di cittadino straniero, di persona. Sono entrato così, non volendolo, a far parte del numero di chi come Luisa Morgantini, Roberto Giudici e tanti, troppi altri, è considerato pericoloso per la «sicurezza» dello Stato d'Israele perché in varie forme si è impegnato per la pace in quella regione e perché i diritti di tutti, palestinesi ed israeliani, trovassero riconoscimento.

Nelle ore del sequestro in camera di sicurezza ho pensato a queste cose ed a quanto il dolore forte provocato dal sapere di non poter più rivedere per molto tempo (un giorno, infatti, tornerò nella Palestina senza controlli doganali israeliani) quella gente e quei luoghi cari mi facesse intendere meglio il dolore infinitamente maggiore di quelle decine, centinaia di migliaia di paleastinesi a cui è vietato il ritorno alle loro terre, alle loro case (o ai luoghi dove esistevano i loro villaggi, distrutti), il riabbracciare i loro familiari.

Mi sono sentito anch'io un po' più palestinese.

Con più forza, quindi, riprenderò il mio impegno a favore dei bambini e del popolo di Palestina (se gli israeliani speravano di ottenere coi loro divieti il contrario si sbagliano) e vorrei lanciare un appello affinché tutti coloro che comprendono questo dolore (gli altri «indesiderati» e tutti coloro che sanno soffrire delle sofferenze di un altro polo) ed il suo carattere che trascende l'individuo, l'episodio, moltiplichino i loro sforzi (e rendano esplicite con lettere, adesioni a questo appello, messaggi all'ambasciata d'Israele, le loro intenzioni) a favore del popolo palestinese e, proprio ora che si parla tanto di novità nel processo di pace, agiscano concretamente per ottenere dal nuovo governo israeliano, come primi passi effettivi verso il riconoscimento pieno dei diritti dei palestinesi: 1) la liberazione di tutti i detenuti palestinesi e la fine degli arresti amministrativi; 2) la fine delle deportazioni, dei divieti al ritorno, della proibizione dell'ingresso per tutti i palestinesi; 3) la garanzia del diritto (stabilito dall'Onu) dei palestinesi a tornare alle loro terre e case e la fine degli espropri di terre e confische e distruzioni di case in Palestina; 4) l'annullamento di tutti i divieti d'ingresso in Israele per tutti gli italiani e gli stranieri impegnati in un'azione di pace.

Senza la realizzazione di questi punti pare assai discutibile si possa parlare di volontà nuova di pace da parte di Rabin e del suo governo, ma senza una mobilitazione nuova delle coscienze in Italia attorno a questa questione, senza una pressione internazionale forte che accompagni la fondamentale lotta dei palestinesi tale volontà di pace difficilmente si concretizzerà

Silvio Marconi
Roma

Assalto alla baraccopoli L'ambasciata del Sudafrica precisa

Egregio direttore, a seguito del breve articolo sul Sudafrica a firma Virginia Lori e intitolato «Sudafrica, assalto a una baraccopoli, 18 morti», apparso a pagina 5 dell'Unità del 15 agosto scorso, gradirei fare una precisazione: nel testo si legge «Un portavoce dell'organizzazione di Nelson Mandela ha aggiunto che, secondo testimoni oculari, l'eccidio è stato compiuto da membri del movimento zulu Inkatha, con la protezione della polizia».

Nell'articolo però non viene poi menzionato, come invece sottolineato da altri quotidiani italiani, il fatto che l'Anc stesso ha ufficialmente ritirato questa affrettata dichiarazione, evitando così di scatenare incontrollate e pesanti accuse e creare un secondo «caso Boipatong».

La prego quindi di far correggere quanto scritto in suddetto articolo, menzionando ciò che abbiamo rettificato.

Odète Pereira
ufficio stampa
ambasciata del Sudafrica

Il Telegatto non è un riconoscimento aziendale

Illustre direttore, a proposito dell'articolo «Funari, vendi la Bentley, non l'anima», a firma Enrico Vaime, apparso in prima pagina de «l'Unità» di domenica 2 agosto.

Per carità non vogliamo entrare in polemica con l'estensore del pezzo. Riteniamo però doveroso, per la completezza dell'informazione dovuta ai suoi come a tutti i lettori, dar loro un elenco di alcuni vincitori di quel «riconoscimento aziendale» che è il Telegatto. A partire dal 1984 (data d'inizio delle votazioni popolari) ad oggi l'hanno vinto: Enzo Biagi (8 Telegatti), Piero Angela (6 Telegatti), Pippo Baudo (4 Telegatti, nessuno durante il periodo Fininvest) – Raffaella Carrà (3 Telegatti, nessuno durante il periodo Fininvest).

Anche Gianfranco Funari vinse due Telegatti, nell'84 e nell'85, quando conduceva «Aboccaperta» in Rai.

Che il Telegatto sia un riconoscimento aziendale Rai?

Laura Misserini
Silvio Berlusconi Editore
Servizio Promotion

Errata corrige

Nella rubrica di Emanuele Macaluso pubblicata ieri, per uno spiacevole errore, a proposito di Leoluca Orlando, è apparsa la seguente frase: «Successivamente ha votato quegli uomini e quella Dc», la frase esatta era invece: «Successivamente ha avversato quegli uomini e quella Dc». Ce ne scusiamo con i lettori e l'intervistato.