

Economia e lavoro

GENOVA.

La Compagnia unica dei portuali cambia veste e diventa cooperativa

La primavera dei «camalli»

I «camalli» di Genova si trasformano da Compagnia unica in cooperativa portandosi dietro, nella nuova veste imprenditoriale, il peso della loro storia e del loro impegno. E la rivoluzione di primavera inizia dai terminali: i portuali gestiranno tre banchine in società con i privati e offriranno servizi a tutto il porto genovese. La sfida dell'autogestione diventa sfida di mercato. E intanto la Cgil si conferma sindacato ampiamente maggioritario.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MARCO FERRARI

GENOVA. Davanti la sagoma della Lanterna, a ponente il nuovo porto di Voltri, a levante gli antichi scali: la sede della Compagnia unica sembra sospesa tra il passato e il futuro di Genova che, con l'ombra incombente del «matitone» Italmobiliare, grava su tutto l'arco di mare. San Benigno, una mattina di sole primaverile: nel cortile della Culmv, la mitica compagnia dei «camalli» genovesi, c'è l'animazione di sempre. Ma negli ultimi tempi il fermento è aumentato: nella saletta del piano terra si sono susseguite più di venti riunioni, cinquantasesta soci per volta a discutere il nuovo statuto della Compagnia. E non è una scelta facile né dal punto di vista sociale ed economico né da quello umano. Molte pagine di storia sono imprime sui muri sbiaditi e strati dal salmastro della sede dei portuali, muri che restituiscono vecchi slogan di un'Italia che non c'è più: le manifestazioni contro la polizia di Scelba negli anni '50, la battaglia del '60 per impedire la svolta a destra del Paese, le invasioni di Piazza de Ferran, i cartelli, gli striscioni e le gru simboli di un'eterna passione. Qui, tra i 1.150 «camalli», si respira un'aria di sfida infinita perché, ben oltre la recessione, le cadute dei traffici e il ridimensionamento occupazionale (a San Benigno si contavano sino a 8-9 mila portuali), c'è da difendere un'opzione di vita: la qualità del lavoro, senza livelli di separazione e col possesso dei mezzi tecnologici.

Il terminal della discordia

Adesso che il monopolio di carico e scarico delle banchine, garantito sino a due anni fa per combattere caporalato e lavoro nero, è saltato per le ingiunzioni comunitarie e l'entrata in vigore della legge di riforma della portualità, ecco i «camalli» già impegnati nella svolta: «La legge di riforma cancella le compagnie uniche», dice Amancio Pezzolo, dirigente della Culmv «ma noi non finiremo». La rivoluzione di primavera - a metà aprile l'assemblea di bilancio varerà il cambiamento - prevede che la Culmv si trasformi in cooperativa di lavoro e

che i soci eleggano il nuovo consiglio di amministrazione presieduto da un console. «Stiamo mettendo un vestito - dicono i portuali - al corpo che abbiamo». Ma c'è di più: gli uomini del console Paride Batinoff offriranno servizi a tutto il porto genovese e - questa la novità più consistente anche rispetto alle altre compagnie italiane - agiranno in proprio come terminalisti. La Compagnia unica si è «conquistata» uno spazio in porto, con la Spinola Terminal, per gestire sino al 2025 tre banchine, Libia, Ronco e Canepa. Ai portuali, che hanno il 51% della società, toccherà il lavoro, ai soci privati (Musso, Scerni, Clerici, Campostano e Scognamiglio) portare le navi, compito complicato per la crisi economica e la concorrenza portuale europea. E' stata un confronto lungo ed estenuante quello per acquisire il «terminal della discordia» dopo un tira e molla infinito, arbitro il Consorzio Autonomo del Porto, tra la Spinola e i fratelli Messina intenzionati a mollare La Spezia per stabilirsi a Genova. Ma alla fine l'hanno spuntata la Compagnia e i suoi partner, facendo passare anche la linea innovativa dei portuali che diventano imprenditori, portuali che non rinunciano alla tuta ma che devono vestire anche la giacca. «Siamo degli appisti» dicono i lavoratori riuniti nel piazzale di San Benigno. «Sapremo confrontarci con i privati». «Vengano pure a studiare i nostri piani piani di lavoro e di investimento». «Ci troveremo le commesse» dicono con una punta di ottimismo. Insomma, loro se la caveranno...

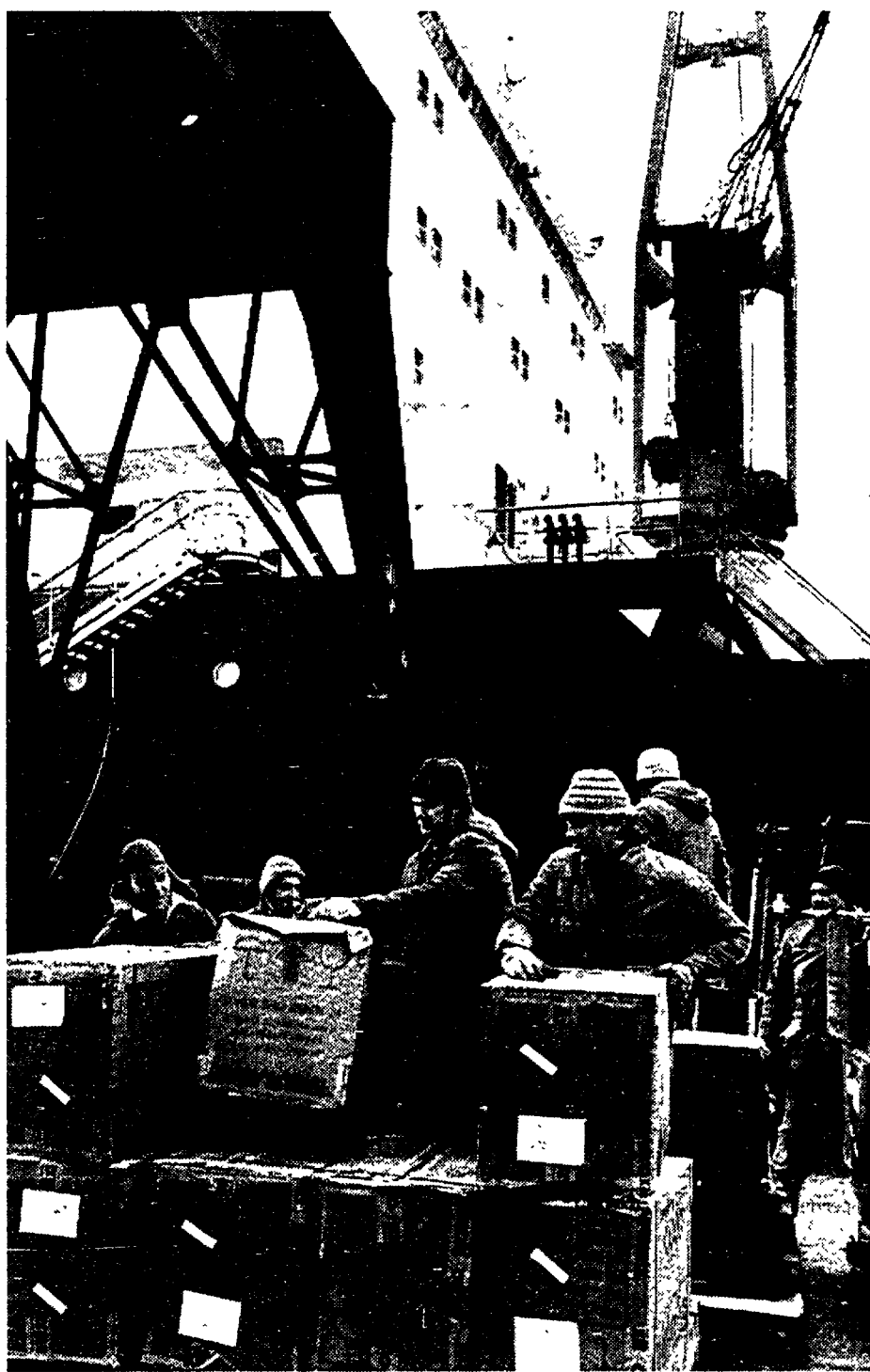
La nuova «costituzione»

E come primo atto di fiducia nella svolta, le elezioni per i delegati sindacali della Culmv hanno confermato da che parte batte il cuore dei «camalli»: 688 voti alla Cgil, 47 alle Uil, 23 alla Cisl e 15 al sindacato leghista che sperava di farsi breccia tra le sacche di pessimismo che da tempo regnano nello scalo genovese. «Senza più protezioni statali», dicono nel piazzale di San Benigno - dobbiamo diventare

Il primo scalo italiano e il settimo in Europa Con un grande futuro

Con un traffico di 41 milioni di tonnellate, il porto di Genova si è confermato nel '93 primo scalo marittimo italiano, secondo nel Mediterraneo e settimo in Europa dopo Rotterdam, Anversa, Amburgo, Marsiglia, Le Havre e Londra. La variazione negativa del traffico rispetto al '92 (meno 2,9%) è dovuta alla pesante contrazione dello sbarco di prodotti petroliferi greggi (-11,1%). Il dato è considerato comunque positivo dal Cap (Consorzio Autonomo del Porto) se si considerano i mutamenti istituzionali in corso, le privatizzazioni delle banchine e l'agguerrita concorrenza della vicina La Spezia, primo porto nel Mediterraneo per movimentazione container. In attesa dell'apertura delle nuove banchine di Voltri, il porto genovese conferma la molteplicità di funzioni in grado di movimentare l'insieme delle merceologie oggetto di scambi internazionali e di far convivere al proprio interno specializzazioni commerciali e industriali. Infine c'è da registrare le potenzialità del trasporto persone e del settore crocieristico che - con la prossima destinazione d'uso, da parte del Comune, dell'area del porto antico ristrutturata da Renzo Piano per l'Expo '92 - può offrire alla città nuovi orizzonti turistici. In questo quadro c'è da registrare una piccola ma significativa novità: l'Amministrazione provinciale ha deciso di riaprire alle visite guidate la Lanterna, simbolo di Genova, e di affidarne la gestione all'Associazione di Porta Soprana che già cura numerosi monumenti del centro storico, il più grande e il più martoriato d'Europa.

ancora di più gestori di noi stessi. Ci attendono dei sacrifici anche personali ma siamo diventati una nuova società e dobbiamo affrontare un nuovo contratto di lavoro». La bozza che disegna la nuova veste giuridica della Compagnia, trasformandola in società cooperativa a responsabilità limitata, gira di mano in mano tra i 1.150 portuali: ventinove articoli per sancire le antiche vocazioni associative e le moderne propensioni imprenditoriali. I portuali più anziani conservano i



Camalli al lavoro nel porto di Genova

Dino Fracchia/Contrasto

sospiri di una memoria che si appresta a voltare i 50 anni. Tanti ne sono quasi passati da quando, il 7 dicembre '47, la Compagnia venne fondata, sancendo quell'antico spirito di «rafforzamento di classe» datato 1340 quando il doge Gieghello Boccanegra riconosceva la Compagnia dei Caravani, gli uomini dal gonnellino azzurro e dal mantello bianco che caricavano e scaricavano le navi dirette e provenienti dal Mediterraneo, l'Atlantico, i porti e le colonie dove batteva il cuore commerciale della Superba. Ma la nascita della Culmv significò anche l'esempio di autogestione, capacità tecnica e amministrativa, meccanizzazione, riorganizzazione dei salari, dignità del lavoro,

prassi quotidiana della solidarietà, in porto e fuori: gli aiuti al Polesine, al Friuli, all'Irpinia, all'Africa e ora alla ex Jugoslavia; le lotte politiche per la libertà in Italia, in Europa e nel mondo. Un lucido senso dell'impegno che pare non avere fine tra una generazione e l'altra.

Gli imprenditori-opera

Ma, come spesso accade, lo spessore storico non è un blasono sufficiente a garantire la sopravvivenza. Così si torna a discutere, a inventarsi il lavoro, a cambiare fisionomia. «Le nostre sono discussioni da imprenditori fatte dalla classe operaia» sostiene Pezzolo. C'è da affrontare a viso aperto la

scottante questione della sofferenza finanziaria, bisogna cercarsi nuovi utenti, stilare contratti a forfait, avviare manodopera all'esterno e offrire lavoro in mobilità. Gli occhi sono anche puntati a Voltri, che entrerà in funzione tra un anno, e alle nuove opportunità occupazionali. A San Benigno si sogna una Genova grande emporio, un porto che diventa sistema e una vasta intermodalità attorno alle banchine. Ma i portuali sanno che, prima di tutto, devono contare sulle proprie forze, l'ostinazione e la tenacia. I «camalli» avranno ancora le mani ruvide ma dovranno avere anche occhi da nocchiere per vedere la concorrenza.

Catania, operai si incatenano dentro il Duomo

Lo spettro della disoccupazione spinge a manifestazioni di protesta clamorose, soprattutto nel Mezzogiorno, laddove la situazione occupazionale è già drammatica, e chi rischia di perdere il proprio posto di lavoro ha poche prospettive di trovare un altro. Ieri il palcoscenico di una nuova, eclatante protesta operaia è stato il Duomo di Catania. Alcune decine di operai della Proter, impresa di carpenteria pesante del gruppo Costanzo, si sono incatenati nei banchi del Duomo della città etnea per protestare contro il mancato pagamento degli stipendi degli ultimi quattro mesi e i minacciati licenziamenti da parte dell'impresa. I manifestanti non hanno disturbato le funzioni religiose della domenica delle Palme, che sono state celebrate regolarmente. Anzi, durante la sua omelia l'arcivescovo di Catania Luigi Bommarito ha manifestato la propria solidarietà agli operai della Proter e di altre imprese siciliane attualmente in crisi.

In Sicilia è particolarmente grave la crisi nel settore delle costruzioni, che ha comunque subito in tutto il paese una brusca frenata nel corso del 1993 a causa degli effetti delle inchieste «Mani pulite» e del blocco delle commesse dovuto sia alla recessione che ai tagli alla spesa pubblica.

Baby corteo a Firenze per Galileo e Sma

Cinquanta bambini - per la maggior parte sotto i dieci anni, alcuni in grado di camminare solo precariamente - hanno sfilato a Firenze in difesa dell'occupazione. «Giocare oggi, lavorare domani» e «siamo il futuro, lo vogliamo con tanto lavoro» gli slogan più gettonati del baby-corteo. Protagonisti, i figli di dipendenti delle officine Galileo e della Sma, le due aziende dell'Iri-Finmeccanica, sulle quali pesano pesanti preoccupazioni occupazionali. Il piccolo corteo - i genitori lo hanno seguito, ma a distanza - ha percorso il tragitto che va da piazza del Duomo a Palazzo Vecchio. L'originale protesta - che ha suscitato la curiosità e l'ammirazione della gente, nel centro cittadino - si è conclusa nel cortile di palazzo Piccola, dove è stata allestita una piccola mostra sulla storia delle due aziende. Qui i bambini hanno portato i loro attestati di solidarietà: disegni, brevi poesie, pensieri ispirati soprattutto dalle preoccupazioni che percepiscono attorno a loro in famiglia. In seguito all'incertezza per il lavoro dei genitori.

Un cavillo ministeriale impone agli ortolani mega-magazzini che violano le norme sui limiti di edificabilità «La legge mi vieta di vendere l'insalata»

«Non potrò più vendere l'insalata». Un produttore ligure denuncia il decreto che applica anche al mercato interno le norme europee sulla qualità degli ortofrutti, e che impone a chi non l'ha un magazzino di 1.200 metri quadri anche se i vincoli edilizi ne permettono al massimo 40. E senza magazzino, niente iscrizione all'Albo che abilita alla vendita di mele e pomodori ai mercati generali. Il ministero cerca di correre ai ripari.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Chissà quante ve ne sono, di norme fatte con i piedi. Ma quella che stiamo per descrivere fa davvero pensare a una irresistibile vocazione all'assurdo. E la palma d'oro spetta - a quanto pare - al ministro delle Risorse agricole Alfredo Diana. A lui risale il decreto in questione, per fortuna non ancora del tutto operativo, che in alcune regioni del paese è materialmente impossibile rispettare evitando la possibilità di altre leggi.

Si tratta del decreto di attuazione d'un vecchio regolamento Cee sulla certificazione di qualità dei prodotti ortofruttili, che l'Italia per trent'anni ha applicato solo nell'import-export. Ed ora, anche nel commercio interno a garanzia delle mele e dell'insalata che ogni giorno compriamo nel negozio sotto casa. In sostanza, è la disciplina per l'accesso al mercato dei coltivatori di ortaggi. Senonché il requisito per tale accesso (ovvero, per vendere all'ingrosso frutta e verdura) consiste nell'essere iscritti

a un «Albo degli operatori» presso l'Aima, che certifica l'abilità nel sistemare gli ortaggi nelle cassette in ligno e secondo le norme igieniche e di qualità del prodotto, in maniera che possano andare direttamente sui banchi dei mercati, pronti alla vendita, senza che altri ci mettano le mani. I controlli spettano agli uffici decentrati dell'Istituto del commercio con l'estero (Ice), che da sempre li esegue sull'import-export.

Fin qui nulla di scandaloso. Il punto è che condizione inattuabile per poter essere iscritti all'Albo è la disponibilità - nella propria azienda agricola - di un magazzino di 1.200 metri quadri. E deve essere proprio un magazzino, se uno si arrangia a rimettere il raccolto in una serra è fuori legge, passibile di sanzione. Chi non ne dispone, a meno che non si appoggi - pagandolo - a un altro produttore, deve costruirlo.

Ma si dà il caso che i governi locali si son dati dei piani regolatori con indici di edificabilità per difen-

dere il territorio dalla speculazione, che il decreto ha tranquillamente ignorato. Ad esempio in Liguria, su mille metri quadri di terreno l'indice per i fabbricati rurali è di 25 metri cubi, potendo utilizzare spazio per edificare sino a un massimo di 5.000 metri quadri.

In altre parole in Liguria un magazzino non può superare i 40 metri quadri laddove la legge sull'Albo impone 1.200. Quindi all'ortolano che non vuole appoggiarsi al concorrente restano tre possibilità, di cui due illegali: costruire il magazzino violando il piano regolatore; vendere senza il magazzino violando il decreto Diana; o cambiar mestiere.

È disperato Mano Berardini che a San Remo conduce un'azienda di ettaro e mezzo, senza il famoso magazzino gigante, in cui coltiva rose e - appunto - ortaggi. Ancora nescio a portare i miei figli ai mercati generali. Ma col pieno vigore della normativa, alla prima ispezione mi tocca la san-

zione, e di multa in multa non mi resterà una lira di quel che produco». A Genova il 28 gennaio ben cinquemila agricoltori sono scesi in piazza contro il decreto. Se proprio non si può eliminare la norma - affermano gli ortolani liguri - anche a nome dei colleghi delle altre regioni in condizioni simili - almeno la si corregga permettendo di usare le serre come magazzini.

Il ministero si è accorto di aver dimenticato i piccoli produttori e sta preparando un ennesimo decreto che ripari alle assurdità che abbiamo descritto, ammettendo ad esempio la preparazione delle cassette anche nelle serre. E i rappresentanti della categoria, che cosa dicono? Non si può obbligare un agricoltore ad iscriversi a un Albo per poter vendere il prodotto, sostengono, dovrebbe bastare il registro della Camera di Commercio; ma sulla qualità delle norme europee sono sacrosante, il ritardare con cui sono state recepite ci ha fatto perdere quote di mercato.

Prezzi agricoli Ue Parte la maratona

BRUXELLES. Si apre oggi a Bruxelles tra i ministri dell'Agricoltura europei la tradizionale maratona sui prezzi agricoli. Per l'Italia, a tener banco sono il latte e l'ortofrutta. Il prezzo indicativo del latte resta invariato e la campagna è prorogata al 30 giugno, ma ciò che conta è la riduzione delle quote di produzione. A parte il taglio generale dell'1% con un ulteriore 1% in meno per la campagna 95/96, l'Italia si trova a dover fronteggiare una proposta di riduzione da 900 a 550 mila tonnellate della quota supplementare di produzione che le era stata assegnata. Nell'incontro di venerdì con il ministro Diana, il commissario Steichen è sembrato più possibilista e potrebbe rinunciare al taglio. In ogni caso a parere degli eurodeputati italiani il provvedimento è «ingiustificato ed inaccettabile» perché il livello di produzione che gli esecutivi Cee impongono all'Italia copre appena il 60% del consumo, costringendo alla copertura del saldo con acquisti in Baviera e Francia. E questo in-

cide negativamente sulla bilancia commerciale.

L'ortofrutta è un altro argomento che scotta. La commissione propone di lasciare invariati i prezzi di base e di acquisto che da anni sono bloccati per agrumi, uva da tavola e pomodori, penalizzando il reddito degli agricoltori. Per il momento le perdite sono parzialmente compensate dalla rivalutazione della lira verde; ma ulteriori difficoltà si profilano per effetto degli accordi Gatt. La riduzione del 20% degli aiuti di sostegno si trasferirà sui prezzi, mentre aumenterà la penetrazione dei prodotti extra-comunitari, che, in più casi, risultano trattati con sostanze chimiche vietate in Europa. Si aggiungono poi le trattative con il nord Africa, in particolare con il Marocco, che insidiano il mercato del pomodoro, mentre per l'olio di oliva, il cui aiuto al produttore è confermato in 127,56 Ecu/t (circa 244 mila lire a tonnellata) entro un massimale comunitario di 1.350.000 tonnellate, preme sempre l'export tunisino.