

Donne al lavoro, anche se hanno figli

Il 100% delle donne giovani vuole lavorare, anche se ha già bambini o si fa carico di genitori anziani. Anche se sa già che, con l'aggiunta degli impegni familiari, lavorerà almeno 20 ore alla settimana in più dell'uomo. È quanto emerge dal Forum delle Donne, iniziativa della Cgil dedicata alla nuova legge su orari e flessibilità del lavoro. «C'è grande attesa per questa legge», dice Marisa Fugazza, Cgil Lombardia. «Una legge che

afferma in modo inequivocabile che il lavoro di cura è il lavoro di donne e uomini e riconosce che la vita di relazione delle persone ha bisogno di tempo: da ciò deriva che la flessibilità si può realizzare e concordare partendo dalle persone e non solo sulle esigenze di imprese e aziende». Secondo la sociologa dell'Università di Milano, Carla Facchini, in realtà l'approccio di uomini e donne ai lavori familiari resta quasi lo stesso di decenni fa. L'80% dei maschi coniugati non fa nulla in casa, dedicando a quelle mansioni non più di 6 ore alla settimana. La donna che lavora è impegnata su quel fronte tra le 20 e le 40 ore: come la casalinga. Una differenza che tra i ragazzi comincia a sfumare. Il 72% dei figli maschi in casa non fa nulla, come il 48% delle femmine.



3

Il forum

Lunedì e martedì della scorsa settimana Genova ha ospitato allo Sheraton Hotel il forum Medtransp 2000 organizzato dall'autorevole giornale americano The Journal of Commerce (the daily journal of trade logistics) in collaborazione con Intermed, l'associazione dei porti del Mediterraneo occidentale (Barcellona, Marsiglia, Genova). Vi hanno partecipato oltre 150 delegati provenienti non solo dai paesi delle tre città coinvolte, ma anche molti americani, un vero successo di presenze in un meeting con lingua ufficiale inglese.

Sappiamo che gli scambi mondiali crescono ad un ritmo superiore di quello della produzione con dirette conseguenze sui sistemi di trasporto destinate a diventare un aspetto rilevante della ricchezza delle nazioni. Il francese André Gauthier, nel suo libro sull'economia mondiale, ricorda che oggi un giorno su tre lavoriamo per l'esportazione, prima del 2010 saranno due giorni su tre. Un fenomeno che comincia a colpire anche l'immaginario collettivo come dimostrano le proteste a Seattle.

Giuliano Gallanti, recentemente riconfermato alla guida dell'Autorità Portuale, sottolinea con orgoglio la positiva evoluzione internazionale dello scalo genovese diventato primo porto di destinazione delle merci nel Mediterraneo.

L'associazione dei tre porti pur essendo di recente costituzione (1998) è già riuscita a coinvolgere i più importanti operatori del settore, segno evidente dell'esistenza di una domanda associativa per intervenire con più forza nelle nuove modalità di competizione mondiale. Come avviene nell'industria da oltre un decennio, anche nel comparto marittimo portuale assistiamo ad una rapida crescita delle concentrazioni e delle alleanze strategiche finalizzate al controllo delle linee di traffico mondiali. Con la differenza che qui ha un ruolo rilevante l'autorità di governo dei porti e le politiche territoriali delle rispettive regioni, perché per conquistare quote di mercato bisogna offrire condizioni infrastrutturali e reti informatiche efficienti. Dai collegamenti stradali e ferroviari alle aree retroportuali e a tutto quel complesso di attività logistiche (deposito, manipolazione, rispeditazione delle merci) e di intermodalità (uso integrato di diversi tipi di trasporto).

In ogni momento il cliente, grazie ai nuovi sistemi di comunicazione, può conoscere la fase del ciclo di percorso della propria merce con la certezza che arriva a destinazione nei tempi stabiliti. L'intera competitività portuale è il frutto di un insieme di ruoli e istituzioni dove vince chi ha maggiori capacità di cooperare e di presentarsi appunto come sistema integrato.

Gli obiettivi che Intermed si propone possono essere così riassunti: migliorare i collegamenti ferroviari con l'hinterland europeo in grado di superare le barriere naturali dei Pirenei e delle Alpi; far sentire la voce unitaria dei tre porti nella definizione delle politiche dell'Unione Europea, tuttora sbilanciata a favore di quelli del Nord Europa; sviluppare i servizi est-ovest con scalo nel Mediterraneo; presentarsi come porta d'accesso per il traffico da e per i mercati dell'estremo oriente.

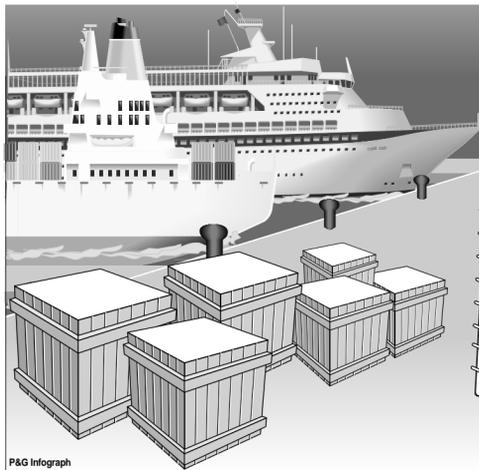
Secondo Intermed l'uso delle rotte del Mediterraneo consente una riduzione dei tempi marittimi e del transito terrestre con risparmio di almeno due-tre giorni con minori costi per i collegamenti con l'hinterland. Obiettivi condivisi anche da Umno Bruns, rappresentante europeo del Porto di New York-New Jersey e dall'israeliano Yigal Maor (della Zim Israel Navigation) che per definire la nuova realtà ha coniugato il termine floreale "fleur de lys" (servizio a fiore di giglio).

Nel 1998 il volume totale del traffico gestito dai tre porti ha superato i 160 milioni di tonnellate, di cui 44 milioni di cargo generici e 3 milioni di TEUS di cargo containers. Secondo la relazione presentata da Fabio Capocaccia, segreta-

SALVATORE VENTO

Il rilancio della nave sta nei treni e nell'unione

Infrastrutture più efficienti e una maggior cooperazione: su questo puntano i porti di Genova, Marsiglia e Barcellona per prosperare malgrado la concorrenza, a nord e a sud...



P&G Infograph

I NUMERI DEL PORTO DI GENOVA

DATI AL 31/12/99

TRAFFICO PASSEGGERI

Imbarco e sbarco: 2.687.343 passeggeri
Per le crociere: 569.124 passeggeri
Attività in espansione con un incremento del 56% rispetto al 1998

TRAFFICO MERCI

Nei containers: 1.233.817 TEUS
A fronte di 512.098 Teus del 1994 con un incremento superiore al 100%.

Navi in entrata e in uscita: 7.800

8 servizi settimanali diretti alla costa orientale degli Stati Uniti e 12 diretti in America Latina.

SU 1.233.817 TEUS QUASI 500 MILA RIGUARDANO IL NUOVO TERMINAL DI VOLTURI (GESTITO DALLA SOCIETÀ PSA CORPORATION DI SINGAPORE DOVE MOVIMENTA 5 MILIONI DI CONTAINERS).

rio generale dell'Autorità Portuale genovese, riscontriamo le seguenti tendenze: dal 1998 al 2003 i porti del Sud Europa incrementarono i traffici containers di circa il 55,4% con una crescita annua del 6,5%; le linee "pendulum", a forte potenzialità di sviluppo, stanno svolgendo un ruolo significativo dovuto alla centralità delle aree portuali nel cuore delle linee di traffico da e verso i mercati del Far East e della costa orientale degli Stati Uniti, tramite il canale di Suez (entro 8 anni si prevede un aumento dell'85%). Anziché una linea diretta tra due direttrici di traffico (Est-Ovest, Nord-Sud) le navi vanno e vengono come un pendolo verso un capolinea intermedio, per il quale si candidano appunto i porti del Mediterraneo.

Le maggiori compagnie di navigazione che transitano nella rotta Est-Ovest via Mediterraneo sono: United Alliance, Grand Alliance, New World Alliance, Maersk Sea Land, Evergreen, MSC, Cosco-Yang Ming. Svolgono invece un servizio diretto tra il Mediterraneo

e le coste americane Canmar, DSR Senator, Nedlloyd Zim, Norasia, Maersk-Sea Land, P&O, CMA-Italia. Il traffico con i porti americani rappresenta il 15% (convenzionale e container) del traffico dei porti liguri, mentre il traffico tra il porto di Genova e le Americhe (Nord, Centro, Sud) raggiunge circa il 28% di questo segmento. Si è passati dai 4 servizi settimanali offerti nel 1994 ai 17 di oggi. Il concetto di transhipment viene spiegato con un esempio. La società di navigazione Cosco-Yang Ming che prima effettuava viaggi diretti dall'Estremo Oriente alle coste americane oggi preferisce la suddivisione del percorso in tre linee: dall'Estremo oriente al Mediterraneo, dal Mediterraneo alle coste orientali degli Stati Uniti, dal Mediterraneo all'Africa. In quest'ambito il porto di Genova diventa il punto centrale di ricevimento e smistamento delle merci nelle destinazioni successive.

I porti del Sud Europa sono riusciti a conquistare una rilevante quota di mercato. Da ciò nasce la

volontà di associarsi per consolidare e sviluppare tutte le potenzialità. Mai come nel comparto marittimo portuale il concetto del binomio unitario cooperazione-competizione (che i consulenti aziendali cominciano a chiamare "cooptation") risulta vincente. Esso peraltro era stato teorizzato dagli esponenti più illuminati del capitalismo industriale, soprattutto in riferimento all'esigenza di soddisfare i bisogni provenienti da aree geografiche più povere verso le quali occorreva stabilire strategie congiunte e concertate col potere politico a livello internazionale. Tutti i porti sono concorrenti tra loro (sia Genova, Marsiglia e Barcellona che Rotterdam, Anversa ed Amburgo), si possono però delineare anche strategie comuni, ancora più pressanti se pensiamo che stiamo parlando di porti dell'Unione Europea. Per dirla in altri termini c'è un tempo per competere, ma ci deve essere anche un tempo per cooperare e qui le politiche pubbliche possono davvero svolgere un ruolo propulsivo.

LOMBARDIA

Sciopero all'Italgas per il «caso Stradella»

Quattro ore di sciopero saranno effettuate venerdì 7 aprile in tutti gli esercizi Italgas della Lombardia per protestare contro il licenziamento da parte del gestore uscente - l'Italgas, appunto - dei lavoratori addetti agli impianti, in conseguenza del rifiuto da parte della società subentrante - la Broni Stradella Spa - di assorbire il personale. Le organizzazioni di categoria di Cgil, Cisl e Uil sono preoccupate che il «caso Stradella» possa diventare un modello di riferimento in un momento in cui, un po' su tutto il territorio nazionale, stanno giungendo a scadenza numerose concessioni. Per questo motivo, al fine di bloccare i licenziamenti, hanno chiesto l'intervento del ministro Letta e dei presidenti delle commissioni Attività produttive e Industria di Camera e Senato. «Occorre definire in sede legislativa - chiedono Fnlc, Flerica e Uilcem - apposite clausole sociali che rendano compatibili gli obiettivi del decreto di liberalizzazione del mercato del gas, attualmente in discussione in commissione, con l'esigenza di salvaguardare la forza lavoro quando il servizio venga ceduto ad altro gestore».

IN MARE

Vecchi mestieri: la crisi delle vocazioni

DALL'INVIATO MARCO FERRARI

Motorista, meccanico, tubista, falegname di bordo: AAA... cercasi giovane disposto a fare questi mestieri. È quanto avviene in Liguria dove i vecchi lavori legati al mare e alle costruzioni navali sembrano non attirare più chi è in cerca di prima occupazione. La Regione Liguria si è vista costretta a prorogare i termini per l'iscrizione ad un corso professionale per operai e tecnici nel ramo industriale navale del porto di Genova (riparazioni e costruzioni di imbarcazioni) perché gli iscritti erano troppo pochi. Il corso prevede l'impegno delle aziende ad assumere il 60% dei partecipanti, cioè 48 persone. Il caso di Genova non è l'unico segnalato negli ultimi anni. Un altro corso finalizzato all'imbarco sulle navi P&O ha faticato parecchio per raggiungere il numero minimo di 45 ragazzi, peraltro ora tutti occupati. E cosa dire, allora, dell'assenza di saldatori per navi? Due anni fa i cantieri liguri furono costretti a rivolgersi a personale specializzato della Croazia per portare a compimento la costruzione di navi. Un deficit che la Regione Liguria ha subito tamponato con corsi di formazione specifici destinati all'impiego nella cantie-

ristica. Che il mare non sia visto più come un'occasione di lavoro è testimoniato anche dalla crisi degli Istituti Nautici liguri in calo di iscrizioni e in controtendenza rispetto al fenomeno opposto che si riscontra a livello nazionale.

Ad allontanare le nuove generazioni dalle professioni marittime è il miraggio di un posto pubblico, endemica malattia di una regione legata alle industrie statali, ma anche il desiderio di avere un'occupazione nel mondo dell'alta tecnologia. Il lavoro operaio sulle navi e nei cantieri non è appetibile poiché significa fatica, disagio ambientale, condizioni salariali non ottimali e fluttuante occupazionale. C'è poi lo spettro delle malattie professionali (La Spezia per esempio è al primo posto nel mondo per mesotelioma pleurico) e degli infortuni sul lavoro, molto frequenti in attività di manipolazione merci come quelle portuali. «Ho l'impressione - spiega l'assessore regionale alle attività produttive Mario Margini - che se non si arriva rapidamente ad una riqualificazione del lavoro operaio si riproponga presto il problema di manodopera da importare da altri Paesi». Di pari passo alla domanda di

mestieri manuali e di capacità tecniche, cresce anche la disaffezione alle professioni operaie. Sono le stesse famiglie a fare resistenza. I padri, memori della stagione ormai conclusa delle grandi industrie, non vogliono che i loro figli seguano lo stesso destino professionale. Ora si attende l'emissione dei bandi per saldatori e carpentieri da impiegare presso i cantieri della Fincantieri. Un test che aiuterà a valutare le prospettive del lavoro industriale in Liguria. I sindacati si dicono ottimisti sulla partecipazione dei giovani poiché il gruppo di costruzione navale è ancora appetibile per chi è in cerca di prima occupazione. Alla Spezia un corso per formare 20 meccanici, elettricisti e tappezzeri da destinare alla nautica da diporto ha ottenuto un ottimo successo. Se i giovani liguri non vogliono più fare i saldatori di bordo, non credono neppure negli altri lavori manuali (intagliatori di legno, ardesiaci, ceramisti, calzolari, sarti). È quanto toccano con mano tutti i giorni gli enti di formazione professionale: subissati di domande per corsi di informatica, non riescono a riempire le aule quando si sente parlare di costruzioni navali, il più antico lavoro della Liguria.

OSSERVATORIO TENDENZE

GERMANIA

Ig Metall, in Renania accordo pilota

L'ipotesi di accordo, che deve essere ancora approvato, riguarda 750mila lavoratori metalmeccanici del Land Renania Settentrionale Westfalia e prevede i seguenti incrementi salariali: "Una tantum" in cifra fissa di 330 DM per marzo e aprile 2000 (calcolata come almeno il 3%); aumento del 3% dal maggio 2000 all'aprile 2001; aumento del 2,1% da Maggio 2001 a Febbraio 2002 e aumento del 3% sulla paga dei tirocinanti per i prossimi 24 mesi. L'accordo prevede anche che, a partire dai 57 anni, i lavoratori potranno partecipare ad un sistema di prepensionamento part-time per un massimo di 6 anni.

STATI UNITI

Stipendi alle stelle per i manager hi-tech

Il proliferare di nuove aziende Internet in California sta spingendo alle stelle gli stipendi dei managers che hanno l'esperienza necessaria per far decollare queste società dalle grandi ambizioni. Solo nella regione di Los Angeles gli stipendi dei managers con esperienza nei settori della media, del marketing, della finanza e dell'alta tecnologia sono aumentati nel 1999 del 25% e, secondo le previsioni, dovrebbero salire di un altro 20% quest'anno. Molte società nate di recente per cavalcare l'ondata di Internet hanno scoperto che offrire ai propri dirigenti una partecipazione azionaria nella società non è più sufficiente per attrarre i managers più qualificati. Gli stipendi dei dirigenti di questo tipo di azienda nell'area di Los Angeles si aggirano attorno ai 200-300mila dollari all'anno (dai 400 ai 600 milioni di lire) più un pacchetto del 5-7% nell'azienda. Tale partecipazione può raggiungere un valore di centinaia di milioni di dollari se la quotazione della società dovesse decollare in Borsa. I livelli stratosferici degli stipendi riflettono la carenza di dirigenti qualificati in un settore in rapido sviluppo. Molte aziende Internet sanno infatti che per avere successo nel lungo periodo non è sufficiente avere una buona idea, ma occorre anche che la società sia ben gestita. La concorrenza delle nuove aziende Internet sta ponendo seri problemi alle aziende di settori tradizionali che hanno sempre più difficoltà a non far «fuggire» i loro migliori managers attratti da compensi stellari altrove.

GIAPPONE

In febbraio disoccupazione a livelli record

La disoccupazione in Giappone è salita in febbraio di 140mila unità, a quota 3,27 milioni, per un tasso record del 4,9% contro il 4,7% di gennaio. Il dato, che a detta degli analisti potrebbe peggiorare nei prossimi mesi e raggiungere o sfondare la soglia del 5%, non preoccupa, tuttavia, le autorità giapponesi, che prevedono un miglioramento del mercato del lavoro con la ripresa dell'economia. Su questo fronte, uno spiraglio favorevole si registra con la crescita del 3,8% reale dei consumi privati, il primo aumento in sette mesi e il più elevato da quasi tre anni. Non accenna, invece, a fermarsi la spirale deflazionistica: in marzo, i dati provenienti dall'area metropolitana di Tokio mostrano un aumento dello 0,2% dei prezzi al consumo rispetto a febbraio e un calo dello 0,7% su base tendenziale annua. In tutto l'esercizio finanziario 1999-2000 i prezzi nell'area di Tokio hanno accusato una flessione dello 0,6%, la maggiore dal 1971. Su base nazionale, l'inflazione ha registrato un calo dello 0,1% a febbraio, su gennaio, e una flessione dello 0,6% su base tendenziale annua, contro il calo dello 0,3% congiunturale e dello 0,9% tendenziale di gennaio.

FRANCIA

In calo i senza lavoro Ora sono il 10,2%

In Francia il tasso di disoccupazione in febbraio è sceso al 10,2% dal 10,5% del mese precedente. Lo ha comunicato il ministero del Lavoro sulla base dei dati stagionalizzati. Gli economisti si attendevano una flessione al 10,4%. Il numero dei senza lavoro (escluso quelli part-time e temporanei) è sceso di 65mila unità a 2.499.400 milioni. Il numero dei senza lavoro sulla base dei dati Ilo è sceso del 2,8% a 2.634.000. Continua la flessione dell'occupazione in agricoltura, ma si consolidano le strutture aziendali con i dipendenti stabili. È quanto emerge da un'indagine Unioncamere che quantifica in 28mila unità il calo dell'occupazione dipendente. La cifra sale a 39mila unità per gli stagionali, mentre si rafforza (150mila addetti) l'occupazione stabile per la quale si prevede un aumento dello 0,6% (2.350 unità).

