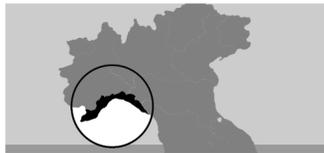


Nuovo segretario alla Cdl genovese

Mauro Passalacqua, 49 anni, è il nuovo segretario generale della Camera del Lavoro di Genova. È stato eletto oggi dal comitato direttivo della Cgil al posto di Renzo Miroglio. Sposato, una figlia, Passalacqua è stato eletto su proposta della segreteria nazionale e regionale confederale che lo ha indicato come unico candidato in rappresentanza delle diverse sensibilità politiche che animano la Cgil. Da molti an-

ni dirigente del sindacato, Mauro Passalacqua è stato segretario generale dei metalmeccanici liguri, responsabile dell'organizzazione e segretario generale aggiunto della Cgil genovese. Attualmente era segretario generale figure dei trasporti. Nel discorso di insediamento Passalacqua ha ringraziato i dirigenti della fiducia accordatagli, «premessa indispensabile - ha detto - di un futuro lavoro collaborativo e collegiale». La riunione si è conclusa con un intervento di Carlo Ghezzi, della segreteria nazionale, che ha sottolineato la necessità di «un forte impegno dell'organizzazione nella campagna elettorale referendaria contro la richiesta di abrogazione dell'art. 18 dello statuto dei diritti dei lavoratori».



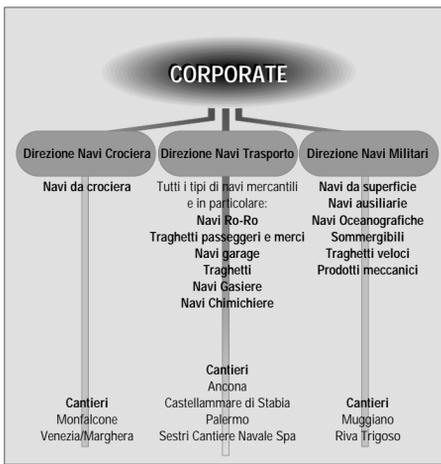
3

Tornano i transatlantici. Il cantiere di Sestri Ponente si riprende la sua storia e i suoi gioielli. La Fincantieri ha infatti deciso di dirottare nei bacini genovesi la costruzione di navi crociera sinora realizzate solo a Monfalcone e Marghera. L'ingresso di Sestri Ponente nella divisione Cruiser non è però una scelta romantica, bensì una necessità poiché i due cantieri adriatici scoppiano di lavoro con una saturazione produttiva che arriva al 2002. E allora quale decisione migliore ci poteva essere se non quella di fare rientrare il cantiere storico genovese, un tempo appartenente al gruppo Ansaldo, nel nuovo assetto della Fincantieri vede ora uno schieramento produttivo così concepito: navi da crociera (Monfalcone, Marghera e Sestri Ponente), traghetti di nuova generazione (Ancona, Palermo e Castellammare di Stabia), navi militari (Riva Trigoso e Muggiano della Spezia). «Stiamo uscendo dalle secche» assicurano i dirigenti del gruppo che puntano anche a imbarcare nuovi soci privati. Un pool di banche è infatti pronto a sottoscrivere una parte del preventivo aumento di capitale di 350 miliardi. Le tappe verso la privatizzazione passano anche attraverso il risanamento. Se il bilancio '99 si è chiuso con una perdita di 458 miliardi, quello dell'anno in corso si dovrebbe chiudere con una piccola voce di attivo (10 miliardi), per arrivare ad utili consistenti già nel 2001.

La promozione di Sestri è stata accolta con entusiasmo nella città a maggior vocazione marittima della Penisola. A Genova si respira di nuovo aria di capitale del mare, come ai tempi del Rex, con il porto che ha ripreso le vette nazionali, le crociere che tirano, i terminalisti che investono, la logistica che sposa le nuove tecnologie, le aree retroportuali destinate a distripark e la compagnia unica portuale che si è fatta imprenditrice acquistando il 50% del cantiere San Giorgio. Ora si attende una mossa da Costa Crociere anche se gli amministratori della compagnia armatoriale genovese non si sbilanciano e promettono di tenere in considerazione Sestri Ponente in caso di nuove commesse. Ma certamente l'eventuale accoppiata Sestri-Costa farebbe rivivere il fascino di un'epoca che solo qualche anno fa sembrava destinata alla memoria: i transatlantici, i colossi degli oceani, le leggende dei mari, il fasto della crociera, le grandi migrazioni, il viaggio verso una nuova identità.

Al centro di questa vicenda si trova il transatlantico Rex varato a Sestri Ponente il 1° agosto del '31, la nave che portava a spasso per gli oceani la sua inimitabile eleganza, oltre al nastro azzurro conquistato dal comandante Tarabotto e che garantiva una sfarzosità di interni con il salone di prima classe, gli arredi e la cappella in stile XVIII secolo mai più raggiunta da un'altra nave. Un gigantismo che unì un'azienda, l'Ansaldo, e un regime in uno sforzo tecnico e progettuale di vasta risonanza internazionale. Attorno al Rex si concretizzò nel '37 la compagnia Società Italia di Navigazione che, sino alla recente liquidazione della Finmare, risulterà il maggior gruppo armatoriale italiano ed uno dei principali sugli oceani. In epoca diversa toccò all'Andrea Doria raccogliere la pesante eredità del Rex svuotato dai tedeschi dopo l'8 settembre e bombardato dagli Alleati nel '44 a Capodistria. Nel dopo guerra per ripristinare il Grande Espresso per New York vennero imposte due grandi navi nei cantieri di Sestri. L'Andrea Doria compì il suo viaggio inaugurale il 14 gennaio del '53 diventando di fatto il simbolo della rinascita del Paese. Per questo l'affondamento della nostra ammiraglia il 26 luglio del '56 al largo del faro di Nantuket gettò nello sconforto gli italiani. La sua gemella, la Cristoforo Colombo, fu invece varata nel '53 e rimase a lungo in circolazione sui mari, sino al '77. Toccò quindi alla Leonardo da Vinci diventare l'ammiraglia dal 1960 in poi. Il transatlantico fece una fine tragica: andò a fuoco nel golfo della Spezia nel 1980 dopo quattro anni di disarmo.

Nella storia dei cantieri di Sestri entrano anche altre grandi navi passeggeri destinate ormai solo all'al-



La storia

Fincantieri

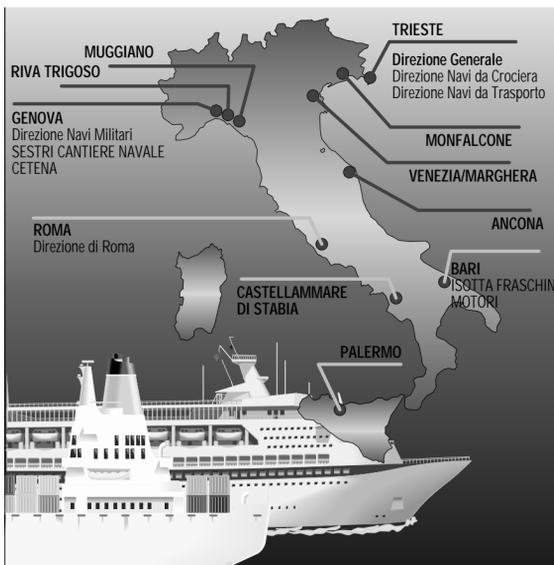
I transatlantici tornano a Sestri

MARCO FERRARI

bum dei ricordi: Nazario Sauro (1924), Ausonia (1928), Roma (1926), Augustus (1927), Duilio (1923), Ugolino Vivaldi (1947), Sebastiano Caboto (1947), Toscanelli ('48), Marco Polo varato come Gianni ('48), Amerigo Vespucci ('49) e Antoniotto Usodimare ('49). L'ultimo capolavoro fu la Michelangelo, varata nel '65 e radiata nel '76, venduta all'Iran come ospedale viaggiante e successivamente demolita a Taiwan. Con la Michelangelo si conclude la stagione dei transatlantici soppiantati dai viaggi aerei ma anche da congiunture politiche ed economiche quali la guerra del Vietnam, i regimi dittatoriali in Sud America, le crisi mediorientali eccetera. Con quella nave da sogno andò in pensione anche un modo di vivere che non apparteneva a nessun fuso orario. Su quei colossi del mare, infatti, transitavano attori e cantanti, si faceva feste ad ogni ora, si traghettavano gusti e modi di vita dei diversi continenti. Ma con la Michelangelo terminò anche il ciclo produttivo completo della grande fabbrica dedita ai mezzi di trasporto, dall'estrazione al prodotto finito, che aveva soppiantato quello

rurale. Negli anni Sessanta, infatti, con la creazione delle holding all'interno dell'Iri la struttura di Sestri Ponente abbandonò la casa madre dell'Ansaldo ed entrò in Fincantieri dove tuttora gravita.

Una storia di fasti, quella di Sestri Ponente, ma anche di fatica, lutti e dolore. Gli incidenti di lavoro erano all'ordine del giorno. Si moriva o ci si feriva sulle impalcature, nelle stive, nella pittura, per lo scoppio di una bombola o per la formazione di gas malsani. Le ripercussioni sull'uso dell'amianto nelle paratie di divisione o nella copertura dei tubi sta mietendo ancora vittime come testimoniato dagli alti indici esistenti in Liguria di mesotelioma pleurico. Ma la costruzione di una grande nave era ed è un fatto collettivo di elaborazione, progetto e lavoro. Partendo dalle prime imbarcazioni a vapore, passando per i transatlantici, le corazzate e i cinghi ed arrivando alle crociere superlusingose, a Sestri Ponente è nata un'altra scuola di specializzazione che ha forgiato, oltre la storia della navigazione, anche una parte importante della storia della sinistra in fabbrica.



GENOVA

Porto, anno boom per utili e occupazione

Il porto di Genova non è mai stato così ricco: per la prima volta Palazzo San Giorgio chiude i conti di bilancio annuale con un utile di 8,5 miliardi. «I migliori conti nella storia del porto» commenta il presidente dell'Authority Ciriaco Gallanti. Un risultato conseguito nel 1999 grazie alla riduzione della spesa per il personale, ai minori oneri finanziari, all'azzeramento dei debiti nei confronti degli istituti bancari. Tutto ciò a fronte di un investimento in infrastrutture portuali di circa 12 miliardi. Inoltre sono saliti a 135 i miliardi di investimenti nei cantieri aperti.

E ora diventerà operativo anche il progetto di un distripark a Cornigliano, in una parte dell'area occupata dalle Acciaierie di Riva con un programma di valorizzazione e ristrutturazione per il quale sono già stati stanziati

dall'ente i primi 26 miliardi. Serviranno alla connessione viaria con la sopraelevata portuale, all'impiantistica, alle aree destinate all'autoporto.

Un restyling che è totale carico di Palazzo San Giorgio, visto che nei conti correnti mancano persino 50 miliardi di finanziamenti nazionali mai incassati.

«Se potessimo attingere ai finanziamenti di legge ed avere insieme la possibilità di trattenerne le tasse portuali - spiega l'avvocato Gallanti - riusciremmo a fare di questo porto, nell'arco di tre-quattro anni, una fonte di occupazione e ricchezza». Se le finanze di Palazzo San Giorgio potessero usufruire di una minima parte delle tasse erariali sui traffici (circa 3 miliardi), ci sarebbe un'entrata aggiuntiva di 40 miliardi. Una boccata d'ossigeno per i piani del triennio 2000-2002 che prevedono 400 miliardi di in-

vestimenti, metà dei quali derivanti dallo Stato.

L'andamento dell'anno scorso ha confermato la leadership dello scalo genovese nella Penisola con 46,7 milioni di tonnellate di traffico. E le previsioni per l'anno in corso indicano una stima di traffico container attestata sul milione e mezzo di Teu (unità di misura pari a venti piedi). Quanto a occupazione l'Authority è salita a 253 unità, le compagnie portuali superano le mille unità, le società commerciali le 1.500, i servizi connessi toccano quota 4.400 per un totale generale di 7.241 persone.

Dunque filatutto liscio sotto la Lanterna?

Se il porto di Genova è tornato ai massimi livelli, se lo shipping torna a guardare agli scali genovesi, se la nave meccanica riprende l'antico splendore, i nodi di fondo restano quelli degli spa-

zi retroportuali e delle comunicazioni integrate. La realizzazione di distripark e di piattaforme logistiche al servizio delle merci è un punto nodale. Lo fanno capire la scelta del gruppo alimentare Danone di puntare su Marsiglia e quello del colosso armatoriale Maersk-Sea Land di investire sull'interporto di Nola. E una positiva conclusione della questione riguarda il terzo valico ferroviario è auspicata da coloro che operano sulle banchine. L'Authority attende così con una certa fretta l'approvazione del nuovo piano regolatore portuale, redatto dai migliori esperti di waterfront, per il quale si è in attesa della valutazione di impatto ambientale.

Se Genova sorride, La Spezia non piange.

Il porto spezzino, dopo aver subito un certo ridimensionamento dovuto al rilancio delle banchi-

qui Italia

SINDACATO

I portuali verso il contratto unico

Svolta positiva nella vertenza per il rinnovo contrattuale dei lavoratori portuali nel corso dell'incontro tra i sindacati e le associazioni Assolistica, Assoport e Fise che inquadrano, rispettivamente i terminalisti portuali, le autorità portuali e le imprese di imbarco e sbarco.

Assolistica ha fatto cadere la pregiudiziale che la opponeva all'ipotesi di un unico contratto per tutti i lavoratori dei porti. Quella dell'associazione aderente a Confindustria era la posizione più dura di tutta la rappresentanza imprenditoriale. D'altra parte, proprio la richiesta dell'armonizzazione contrattuale costituiva il punto focale della piattaforma sindacale ed era stato anche lo slogan centrale dello sciopero e della manifestazione nazionale del 15 marzo scorso a Genova. Soddisfazione, quindi, in casa sindacale.

«Il nostro obiettivo politico di qualità - sottolinea Gianfranco Angusti, coordinatore nazionale porti della Fil Cgil - è quello che avevamo mobilitato i lavoratori, è stato raggiunto. Adesso si tratta di trovare una corrispondenza nel prosieguo della trattativa». Gli incontri riprenderanno l'11 e il 16 e il 17 maggio. Due sessioni dedicate in particolare ai punti sui quali si registrano i maggiori contrasti: orari e flessibilità. I lavoratori sono in tutto circa 20 mila, la metà dei quali inquadrati da Assolistica, il restante da Fise e Assoport.

Per quel che riguarda l'andamento della vertenza è stata raggiunta un'intesa «tecnica» di massima sulla classificazione del personale. Per quanto riguarda il salario la richiesta è di 120 mila lire per un comparto la cui produttività è aumentata del 300% negli ultimi anni.

Il punto di contrasto, com'erisordato, riguarda orari e flessibilità. Su questi capitoli i documenti presentati da Assoport e Fise sono considerati dai sindacati «utili a una trattativa di merito», mentre quello di Assolistica è ritenuto peggiorativo.

INFO

Contship

Una donna al comando

Una donna al comando di uno dei principali gruppi terminalistici italiani: si tratta di Cecilia Battistello

nominata presidente di Contship Italia, il gruppo genovese recentemente acquistato dalla tedesca Eurogate che controlla i terminal della Spezia e Gioia Tauro. La Battistello, già braccio destro di Angelo Ravano agli albori della società, famosa per aver fatto dipingere di rosa sei navi portacontainer, diventata quindi manager della United Fooder Services e di Eurokai, prende in mano una società che ha chiuso bene il '99 con un fatturato di 333 miliardi, investimenti di 39 miliardi, cash-flow di 76, patrimonio netto di 177 e dividendi per 19 miliardi. L'obiettivo della neopresidentessa, oltre a rafforzare Gioia Tauro, è quello di integrare operativamente i blocchi terminalistici di Contship, Eurokai e Eurogate per avere una funzione centrale in tutto il commercio marittimo europeo.

genovesi, è tornato con il vento in poppa. Nei primi tre mesi dell'anno il traffico dei container si attestò su 218.914 Teu, una cifra che ricorda i tempi recenti dei record mediterranei. L'incremento rispetto all'anno precedente è dell'11,29%. Le proiezioni elaborate dai terminalisti dicono che la movimentazione complessiva del 2000 dovrebbe superare 900 mila Teu. Il calo complessivo delle merci lavorate è invece dovuto alla trasformazione in corso nella centrale Enel che non andrà più a carbone ma a metano. Anche alla Spezia i terminalisti chiedono sempre più spazio arrivando a progettare un riempimento del mare. È stato invece scongiurato il blocco del lavoro notturno dopo lo stop momentaneo deciso dalla magistratura per l'alto livello di inquinamento acustico.

M. F.

