

4

## Catania, Citiesjob per cercare lavoro

Cities on Line, la società di Internet e Tlc con sede a Catania ha presentato Citiesjob, sito specializzato rivolto ai giovani che si affacciano al mondo del lavoro. Con il sito, www.citiesjob.com, si vuol fornire un servizio a chi cerca lavoro e a chi cerca personale specializzato. In particolare si potranno fornire dati personali per essere inseriti nella banca dati del sito che sarà accessibile alle imprese.



## Maternità, tutela anche per le lavoratrici Lsu

La tutela della maternità sarà estesa anche alle lavoratrici socialmente utili impegnate in lavori di pubblica utilità. A stabilire il beneficio, che prevede l'interdizione dal lavoro prevista dalla l. 1204/71 sulla tutela della maternità, è una circolare del ministero del Lavoro. «Con questa firma» dichiara il sottosegretario Ornella Piloni «si aggiunge un importante tassello nel cammino verso l'ampliamento delle tutele».

DALLA PRIMA

## Conciliazione...

La mancata accettazione di questa proposta rende il tentativo obbligatorio di conciliazione una sostanziale perdita di tempo per il lavoratore (90 giorni in più per iniziare il giudizio ordinario). Questo perché il datore e il suo avvocato quasi sempre non si presentano, fanno «melina», non fanno proposte, o, se le fanno, sono «fantasiose», nel senso che non sono adeguatamente motivate. Inoltre la Confindustria pretende una decisione arbitrale secondo equità e cioè senza la garanzia che, in sede di impugnazione del lodo, si possa lamentare la mancata applicazione del diritto sostanziale, cioè le norme inderogabili di legge e di contratto collettivo. E non accetta neppure ci possa essere arbitrato secondo diritto in caso di accordo tra i soggetti della controversia. Al massimo accetta che, in questo ultimo caso, si possa far riferimento alle norme inderogabili di legge, escludendo quelle contrattuali, anche nei casi in cui queste siano richiamate dalle stesse norme di legge (come ad es. nel contratto a termine). Ma anche qui la Confindustria rifiuta che ci siano in sede sindacale accordi incentivanti la scelta del circuito arbitrale, dimostrando scarsa lungimiranza. Infatti a sostegno della sua tesi non vale né un ragionamento giuridico basato sul testo della normativa di riforma dell'arbitrato in materia di lavoro, perché nel testo legislativo il termine «validità» può essere inteso non solo nel senso della mancanza di validità con conseguenze annullabilità per vizi della volontà (errore, violenza, dolo), ma anche nel senso di mancanza di validità, con conseguente nullità, per violazione di norme inderogabili di legge e di contratto collettivo.

Anche nel caso poi di un accoglimento della tesi della Confindustria, il rinvio fatto dalla legge alla contrattazione ben potrebbe significare che le condizioni di garanzia minime poste dalla legge (impugnabilità del lodo solo per vizi della volontà) possono essere rese più garantite innalzandone il livello con l'inclusione dell'impugnabilità per violazione di legge e di contratto. C'è poi un altro argomento logico a favore della tesi sindacale. Senza queste ultime garanzie, infatti, il lodo potrebbe essere come un gioco di dadi e nessun lavoratore o datore che abbia equilibrio affiderebbe alla fortuna l'esito dei suoi buoni diritti. E un accordo senza garanzie nascerebbe morto.

In base a quanto sopra esposto, non si può certo parlare di rigidità sindacale. D'altra parte, il pericolo di un accordo separato sembra scongiurato, perché, in sostanza, c'è stata solamente una sospensione delle trattative, finalizzata a permettere alla Confindustria una apertura dettata dal diritto e dal buon senso. La partita merita una disponibilità pari al contributo che le parti sociali devono dare al superamento di uno dei punti di crisi del nostro Paese quel che è quello della giustizia.

\*Consulta giuridica del lavoro Cgil

qui Italia

INFO

Bari  
Contratto  
di programma  
Alco Palmera

Il Cipe ha dato il via libera al Contratto di programma Alco Palmera che prevede investimenti nell'area del vecchio stabilimento di Bari. Il programma sarà pianificato dalla Fides Srl. Sono 111 le imprese del settore agroalimentare, riunite nel consorzio «Madia Diana», che realizzeranno nuove imprese usufruendo dei 61 miliardi stanziati dallo Stato. Il programma complessivo riguarda però 25 imprese per un investimento di 339 miliardi di lire e dovrebbero produrre 884 nuovi posti di lavoro.

## L'intervista

A giudizio del vicesindaco diessino decisiva la politica delle aree attuata dal Comune.

E contro la disoccupazione un bus nei quartieri

## Montaldo: «Per Genova è l'alta tecnologia la chiave del rilancio»

MARCO FERRARI



La città della Lanterna macina la sua storia. Il Novecento, secolo di lavoro e di grandi fabbriche, è ormai alle spalle. Qui, come in nessun'altra metropoli italiana, il futuro è già realtà grazie al nuovo polo tecnologico (Esaote, Eltag, Marconi), alle new economy, alla nascita di piccole e medie imprese, ad un crescita inaspettata del comparto turistico, culturale e commerciale e all'industria leggera che ha preso il posto di quella pesante. Un processo di trasformazione che ha visto unificati gli sforzi di soggetti pubblici e privati, come ci spiega in questa intervista Claudio Montaldo, diessino, vice sindaco di Genova e assessore alle attività produttive.

Superata la crisi della grande industria degli anni Novanta che ha prodotto chiusure di attività produttive con circa 50mila pensionamenti e prepensionamenti, quale città economica si sta delineando?

«Una città molto diversa da quella che abbiamo conosciuto nell'ultimo secolo. Una città che ha visto spazzata via la sua struttura produttiva basata sull'industria pesante pubblica e il porto pubblico. Faticosamente Genova ha dovuto percorrere due strade di riconversione: cam-

biare le tipologie di attività produttiva e cambiare le modalità di gestione, quindi affacciarsi sul mercato passando ad un'industria diversa, orientata ai prodotti e costruendo un tessuto di piccola e media impresa che in questa città era legata all'indotto delle Partecipazioni statali e dunque legata alla sorte della grande industria pubblica. Il lavoro compiuto comincia a dare i primi frutti. Gli indicatori occupazionali e il numero di imprese che si costituiscono dicono che Genova si è rimessa in cammino. Lo dicono anche le trasformazioni che si vedono sul territorio».

È una strada sicura oppure è ancora irta di incognite?

«È una situazione con incertezze ma marcata dal segno intrapreso, un segno di un'industria diversificata che punta soprattutto sull'alta tecnologia. Si tratta di un'industria che ha potuto giovare della trasformazione di alcune imprese che, pur provenienti dal settore pubblico o tradizionale come la Marconi, si sono messe sul mercato con una forte innovazione di processo produttivo e di prodotti».

Quale è stata la chiave di svolta che ha reso protagonista il Comune di Genova in questo processo di

cambiamento?

«La politica delle aree. Avevamo tre milioni di metri quadrati di aree da riconvertire considerando la siderurgia. Molte sono già state riconvertite. Adesso la società mista pubblico-privata Ponente Sviluppo, che ha lavorato con grandi capacità e ottimi risultati, sta operando su 260mila metri quadri e su quest'area sta spendendo 41 miliardi di fondi europei "Resider Due" per la riconversione siderurgia. Sono aperti tutti i cantieri. A Sestri Ponente, a fianco di Esaote ed Eltag, la società Ponente Sviluppo ha acquistato, bonificato e riadattato un capannone dismesso che è stato venduto ad un consorzio di 12 imprese più Esaote che si chiama Sestri Tecnologie Avanzate e che costituirà un nuovo polo di imprese per fornire all'industria elettronica. Altro intervento significativo a Bolzaneto per la realizzazione del mercato all'ingrosso dell'ortofrutta su aree comunali e private con la demolizione dei depositi petroliferi che diventerà un polo della trasformazione e confezionamento di prodotti alimentari in stretto contatto con il terminal frutta e prodotti agricoli del porto e con una nuova piattaforma per la manipolazione di prodotti argentini nel-

l'ambito di un accordo tra porto di Genova e Porto di Buenos Aires».

E per snellire la burocrazia delle procedure cosa avete studiato?

«Lo sportello unico dell'impresa ha cominciato a lavorare un anno fa e sta operando ad un ritmo impensabile rispetto alle aspettative. Lo sportello completa l'iter procedurale in 45-50 giorni. E se interviene l'autocertificazione da parte dei professionisti i tempi si riducono a soli 15 giorni. Operando per tutte le imprese, lo sportello è un punto di riferimento anche per l'industria turistica e ricettiva che è l'altro grande polmone della nuova città. Abbiamo giocato sulla qualità delle persone impegnate e sulla rapidità delle procedure. I risultati ottenuti finora sono stati ottimi».

Quale politica del lavoro avete svolto in una città che ha ancora 100mila iscritti alle liste di collocamento?

«Abbiamo fatto ottime esperienze utilizzando il finanziamento europeo di Urban per il quale siamo stati anche premiati. Tra gli artefici di questo risultato c'è il Job Center di Villa Bombirini che da due anni rappresenta un centro di transizione al lavoro al quale si rivolgono centinaia di giovani non tanto per trovare un'occupazione, quanto per essere aiutati a trovare le strade per conoscere le opportunità occupazionali: corsi di formazione, stage, tirocini, reti, collegamento con centri europei di orientamento, assistenza operatori per bilanci di competenza e curriculum personali, progetti di autoimprenditorialità ecc. Nel '99 sono stati più di 5mila i giovani che hanno avuto contatti con il Job Center, dei quali un migliaio avviati al tirocinio. Il 75 per cento di coloro che sono andati al Job Center hanno consigliato amici ed amici a recarsi in quel posto per chiedere informazioni e per risolvere i propri problemi, con un indice di soddisfazione delle aspettative molto alto».

Ora il Job Center è impegnato in una nuova campagna di informazione...

«Si tratta del Job Bus che gira la città per andare là dove ci sono i giovani e le persone che hanno bisogno di riferimenti e informazioni per la transizione verso il lavoro. Il bus sosta nelle piazze cittadine accompagnato da un attore, Adolfo Margiotta».

Cosa state facendo in quei quartieri della città che hanno subito un drastico ridimensionamento occupazionale in seguito alla crisi della grande industria?

«Utilizziamo la legge 266 del '97 che prevede sostegno alle piccole e medie imprese nei quartieri disagiati. Abbiamo distribuito un miliardo e 700 milioni di contributi in quattro quartieri genovesi, soprattutto nel centro storico e a Bolzaneto. Si tratta di imprese artigianali, commerciali e di servizi. In particolare nel centro storico stiamo realizzando il primo incubatore cittadino per le imprese artigianali e commerciali. Abbinato ad un intervento di recupero edilizio ai Giustiniani, l'incubatore si propone di rivitalizzare e riaprire i negozi dei caruggi. È stato realizzato un bando rivolto ai proprietari di fondi che vogliono ospitare imprese e un altro per le imprese disposte ad insediarsi nella città vecchia. Abbiamo avuto le prime quindici risposte positive per farsi che al posto di dormitori per extracomunitari, magazzini chiusi e saracinesche abbassate ci siano negozi, imprese e laboratori. L'obiettivo è dunque quello di accompagnare al recupero edilizio dei vicoli una nuova animazione economica».

Lavoro.it

Supplemento settimanale diffuso sul territorio nazionale unitamente al giornale L'Unità

Direttore responsabile

Giuseppe Caldarella

Iscrizione al n. 205 del 28/04/1999

registro stampa del Tribunale di Roma

S. Stale dei Giori 137

20123 Milano, via Torino 48

Per prendere contatto con

Lavoro.it

telefonare al numero 02/802321

o inviate fax al 02/8023225 presso

la redazione milanese dell'Unità

e-mail: lavoro@unita.it

per la pubblicità su queste pagine:

P.I.M. Pubblicità Italiana

Multimedia S.r.l. - 02/748271

Stampa in fac simile

Sc. Be. - Roma, via Carlo Pesenti 130

Satim S.p.A.

Paderno Dugnano (MI)

S. Stale dei Giori 137

STS S.p.A. 95030

Catania - Strada 5, 35

Distribuzione: SODIP

20092 Cinisello B. (MI), via Bettola 18

DAL PRIMO GIUGNO

## Dalla Lanterna a New York, torna la linea diretta

La chiamavano «Merica» ed era un sogno di lavoro, benessere e sicurezza che si concretizzava nella sagoma compatta di New York dove attraccavano i bastimenti carichi di emigranti italiani.

Ma ciò che era un sogno tale poteva rimanere per molti lavoratori costretti a sopportare i rigidi controlli di Ellis Island, al rimpatrio o ad un viaggio supplementare verso altre città del Sud America. Là dove arrivavano gli emigranti ora arriveranno le merci. Dal primo giugno riapre la linea diretta Genova-New York, una delle più ricche per la storia marittima della Lanterna. Da Genova, infatti, per quasi un secolo partirono le navi che scaricavano direttamente gli emigranti italiani ed europei alle porte degli Stati Uniti. Antiche suggestioni e nostalgie subito fuggate dal business implicito nella nuova sfida sugli oceani.

E, per paradossale che sia, non sarà un armatore che batte bandiera italia-

na a riportare le navi in partenza da Genova direttamente sull'Hudson, bensì la compagnia dello Stato cinese, la Cosco con la sua società specializzata in trasporto container (Coscon). Non che manchino navi che fanno la spola tra la Penisola e gli Usa, ma un servizio diretto, rapido e continuativo mancava proprio. L'idea è venuta al dinamico Augusto Cosulich, agente marittimo in Italia e amministratore delegato della Cosco, con una spalla una delle famiglie storiche dello shipping italiano che proprio su quella rotta ha impegnato il destino di molte generazioni. Con la riapertura della linea diretta, la società Fratelli Cosulich diventerà la più grande agenzia marittima italiana e una delle principali in Europa con un volume di contenitori movimentati di 200mila Teu. La nave che unirà Genova Voltri a New York, con un tragitto di otto giorni e senza fermate intermedie, conterrà 1.600 container, sosterrà poche ore davanti ai dock e

ripartirà per l'Europa. Per garantire un servizio continuato saranno due imbarcazioni gemelle ad incontrarsi sull'Atlantico e si paventa già l'ipotesi che una terza nave entri presto in servizio in modo da consentire le partenze dai due scali ogni sette giorni. Le previsioni parlano di 70mila pezzi l'anno e di un largo indotto per l'economia ligure. Dunque la nuova rotta diventerà presto quella più importante per lo scalo marittimo genovese già in odore di record sia per movimentazione container che per traffico merci in generale. «Scommettere su una linea diretta con una simile frequenza - dice con orgoglio Cosulich - significa voler fare concorrenza agli aerei. Abbiamo capito che il mercato esiste, noi ci proviamo». E come prima mossa Cosulich ha irrobustito la sede newyorchese della Cosco North America con personale italiano.

La sfida di Genova ai porti del Nord passa dunque per New York. Sinora il maggior numero dei traffici

container tra Stati Uniti ed Europa è appannaggio degli scali olandesi, belgi, tedeschi e francesi. Anche molti utenti italiani si rivolgono al Nord Europa a causa dei disservizi portuali e dei ritardi nei trasporti della Penisola. Si calcola che circa venti treni merci alla settimana partono dall'Italia settentrionale diretti a Rotterdam, Brema ed Anversa. Ora c'è la svolta targata Cosco. La joint-venture italo-cinese decollata a metà degli anni Novanta che ha inaugurato i traffici del Vte di Genova Voltri nel maggio '94. Per invertire la rotta, la società metterà a disposizione dei clienti servizi intermodali a Milano, Brescia, Padova, Modena, Reggio Emilia, Jesi e Arezzo e servizi via camion che raggiungeranno Genova.

Per la rapidità della linea diretta, quella della Cosulich viene definita «nave-taxi» e si troverà di fronte molta concorrenza sulla rotta più affollata del pianeta dove la compagnia italo-cinese è già impegnata con quattro

navi che collegano da alcune settimane Genova e Napoli con tre scali americani, New York, Norfolk e Charleston.

Una scelta favorita del deprezzamento dell'Euro e dal boom delle esportazioni verso gli States. «Si infiamma la via dell'Atlantico» dicono i commentatori. Cosulich ha così battuto sul tempo il Lloyd triestino, ex portabandiera della Finmare ceduto ad Evergreen, che si prepara a lanciare un collegamento rapido tra il Mediterraneo e la costa orientale degli Stati Uniti con ben 5 portacontainer da 1.800 Teu ciascuna. Sono una trentina adesso le compagnie che si contendono i traffici atlantici dei container e tutte puntano ormai sulla rapidità dei collegamenti, sull'alta frequenza e sui servizi di banchina. Una sfida che Genova, dopo le privatizzazioni, i nuovi ormeggi e l'efficienza di gestione, si sente in grado di reggere.

M. F.