

I camalli in sciopero

Ore tredici, l'ultima barricata tra i moli

Scalo paralizzato: "Qui solo per difendere il nostro lavoro"

COSTANTINO MALATTO

LE NUBI sul porto non sono solo simboliche in questo pomeriggio di afa e di *macchia*. Per tutta la mattinata dense nuvole hanno minacciato pioggia. Ma la burrasca che si attende non verrà dal cielo. Sulle banchine di Sampierdarena più che rabbia si respira rassegnazione. I varchi dei terminal sono rigorosamente *off limits*: i guardiani impediscono l'ingresso agli estranei e non commentano. Liquidano in fretta la conversazione: «Lo sciopero dei portuali? Guardi, io sono appena arrivato, non so ancora niente di quello che succede». Quello che accade nei terminal, nella maggior parte dei terminal piccoli e grandi, è che gran parte del traffico è bloccato. I sindacati di categoria Cgil, Cisl, Uil hanno risposto con il blocco del secondo turno, quello che copre l'intero pomeriggio, alle iniziative della magistratura.

I sindacalisti cercano di spiegare e chiarire: «Questa azione di lotta — afferma Ivano Bosco, segretario della Filt-Cgil — servirà a far capire che i provvedimenti dei magistrati vogliono cancellare somme ingenti che sono solo il frutto del lavoro dei portuali e mettono a rischio lo stesso stipendio dei lavoratori». Ma per tutti, in porto, questo è lo sciopero "per difendere Batini". Paride Batini, il console della Compagnia dei portuali, indagato per

truffa. «Da noi abbiamo due navi bloccate per lo sciopero — spiega Antonio Suriano, direttore generale del Terminal San Giorgio a Ponte Libia — e finché non finirà non si muoverà foglia».

Grosso modo è la situazione su tutte le banchine. Ma la Compagnia è ancora così potente? Si diceva: la privatizzazione dei terminal sarà la fine dei monopoli di ogni genere. Si sosteneva: quando i terminal avranno propri dipendenti, i portuali serviranno solo per il lavoro residuale. Nei momenti di massima potenza i portuali erano ottomila, oggi sono 1.200 in tutto. E allora perché un loro sciopero di sole sei ore riesce a bloccare la maggior parte delle navi? «È la politica della mano che lava l'altra — spiega un agente marittimo mentre addenta un panino in un bar del retroporto — I terminalisti usano gli uomini della Compagnia perché fa loro comodo e perché non possono farne a meno, la Culmv gestisce il lavoro secondo il proprio interesse».

Le cose, racconta chi in porto ci lavora da anni, funzionano più o meno così: se un terminalista ha bisogno per gestire i propri spazi di cento uomini, ne assume cinquanta, e questo gli basta per tirare avanti in periodi di traffico minimo. Quando poi il traffico aumenta e arriva anche solo qualche nave in più, allora si ricorre agli uomini della Compa-

gnia. «I portuali avrebbero dovuto coprire i picchi di traffico — commenta il gestore di un piccolo terminal — ma in realtà coprono ancora una gran parte del traffico normale. Ai terminalisti conviene perché non devono rischiare assumendo troppo personale diretto. Ma anche perché in questo modo si tengono buona la Culmv ed evitano i boicottaggi di ogni genere».

Insomma: secondo la "versione della banchina" i monopoli sono duri a morire, anche quando non sono protetti dalla legge e regolamentati. «Sono tutte balle — replica un vecchio portuale nei pressi della sede della Compagnia, in piazzale S. Benigno — io lavoro qui da quasi quarant'anni e ne ho viste e sentite di tutti i generi. Ma la verità è che la forza della Culmv è nei suoi uomini e la forza dei suoi uomini è nelle braccia. Non ci sono monopoli, mafie o complicità: la Compagnia va avanti perché i suoi uomini sanno lavorare e fanno comodo a quelli che gestiscono i terminal».

Ai piani alti della palazzina tutto tace. La segretaria del console Batini informa: «Ora non c'è nessuno. Comunque mi è stato detto che non ci sono dichiarazioni da rilasciare». Anche qui è ora di pranzo, il bar è affollato. L'atmosfera è tranquilla, apparentemente senza tensioni. Ma nessuno ha voglia di parlare: «Siamo in sciopero, che altro c'è

da dire?» mugugna un portuale con un tramezzino superfarcito tra i denti.

Altro terminal, altra versione. Pochi i mezzi in movimento, arriva qualche dipendente, molti sono in *scooter*, abbozzano un saluto al guardiano, tirano dritti. Nessuno accetta di parlare se non protetto dall'anonimato. «Uno sciopero anomalo? A me sembra — dice uno spedizioniere — una normale arma di pressione della Compagnia per difendere il suo lavoro. Che poi questo lavoro comprenda anche dei privilegi o si basi su un monopolio, non sta a me dirlo. Io so solo che ormai il porto di Genova è di nuovo su una brutta china. Chi può comincia ancora una volta a tenersene alla larga. E non è solo questione di scioperi, anzi quelli quasi non ci sono più. È proprio l'aria che tira: tribunali, terminal sotto sequestro, avvisi di garanzia, rinvii a giudizio. Non è proprio quello che fa smaniare un armatore per portarci le sue navi».

Un tempo i portuali dicevano in dialetto: «Qui hanno da passare». A significare che quelle di Genova erano le uniche banchine in grado di assicurare le condizioni per gestire il traffico portuale. Poi ci si è accorti che non era più così. E cominciò per lunghi anni la "grande fuga" degli armatori. Ora la paura è che le navi vengano messe in fuga non dalla conflittualità in banchina ma dai sequestri e dai processi.



Container in porto

"Non ci sono monopoli. Gli uomini della Compagnia lavorano bene"

**Un terminalista:
"Finché non smettono, non si muoverà più una nave"**



9

L'ACIP

In nove sono destinatari dell'avviso di fine indagini nell'inchiesta sul porto



6

LO STOP

I sindacati hanno deciso un'ora di sciopero al giorno sino a sabato



1.728

I SOLDI

Al centro dell'attenzione e sempre il milione e 728mila euro alla Culmv

