

Il discorso del Console Giovanni Agosti pronunciato in occasione della ricorrenza del 25° anniversario della costituzione della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie del Porto di Genova

Rivolgo a tutti i presenti, il saluto e un caloroso ringraziamento, mio personale e di tutti i lavoratori portuali, per aver accolto il nostro invito e convalidata, con questa imponente partecipazione, l'importanza della ricorrenza del 25° anniversario della nostra fondazione.

Parlare in questa solenne circostanza al cospetto di autorità, parlamentari, rappresentanti politici e sindacali, rappresentanti di altre Compagnie portuali, di altri importanti Enti ed Associazioni, lavoratori portuali e di altre categorie, pensionati, dei consoli che mi hanno preceduto, di giornalisti e familiari dei lavoratori, rende un po' incerti e timorosi, e, pertanto, molto difficile formulare il pensiero, esprimere ciò che si ha nell'animo, dire le cose cui si è pensato; che sono tante; che si vorrebbe poter trasmettere nel modo migliore per essere ben capiti, per far ben figurare la Compagnia e i portuali; che si vorrebbe trasmettere senza tralasciare niente.

Si tratta di parlare di avvenimenti di considerevole portata e di rievocare fatti gloriosi della nostra vita trascorsa, cui i va

costituzione della Compagnia, non molto nota, debba darsi ad essa maggior risalto.

Origini le nostre, dicevo, che vanno molto indietro nel tempo sia come professione che come gruppo organizzato. Un arco di vita e di lotte che abbraccia più secoli. Le prime tracce documentate risalgono addirittura al 364 dopo Cristo. In quell'anno, infatti, gli imperatori Valentino e Valente ordinavano al Prefetto di Roma di disporre affinché tutte le merci che affluivano al porto, venissero movimentate da una corporazione di facchini con tariffe appropriate, e si provvedesse a multare, nella misura del 20% del valore della merce, coloro che abusivamente si fossero intromessi¹

Esisteva — si noti — sin dai primordi della storia, la « riserva » del lavoro portuale a gruppi organizzati di lavoratori iscritti nei ruoli e con tariffe autorizzate. Quella riserva che ancora adesso desta tanta meraviglia e che continua ad essere così tenacemente avversata, dopo averla, nel secolo scorso, abolita sprigionando le più abiette forme di sfruttamento che il mondo



riconosciuto anche il merito di essere potuti pervenire, 25 anni or sono, alla costituzione di questo nostro grande organismo, la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie, e, questo delicato compito riesce a me veramente arduo. Ma cercherò di fare del mio meglio.

Ognuno di voi, qui presente, credo conosca la nostra Compagnia, le cui origini, se riferite alla tradizione, è bene chiarirlo, non datano dal 1946, ma si perdono nei tempi. È quindi doveroso fare alcuni cenni storici, per dare alla manifestazione di oggi un significato più profondo di quello che potrebbe apparire se mi limitassi a cogliere solo aspetti e avvenimenti di questi ultimi 25 anni. Anzi, ritengo che, trattandosi di una fase storica, quella che ha preceduto la

del lavoro, nei Paesi civilizzati, abbia mai conosciuto.

Ma solo con la Compagnia dei Caravana, il cui primo statuto risale all'11/6/1340, si ha la prima vera e grande associazione di lavoratori portuali, fermamente retta e organizzata.

Ed è proprio da qui che bisogna partire per rifarsi alle origini e alla storia del movimento portuale in Italia; movimento che seppe essere di insegnamento all'estero nel dare composizione alla complicata materia dell'organizzazione dei servizi nell'ambito dei porti, e di sprone nel nostro Paese all'affermarsi

¹ La tua magnificenza disponga che tutte le merci che affluiscono al porto della città eterna siano movimentate dagli stessi facchini o da coloro i quali desiderano unirsi a questa corporazione, considerata la mercede a seconda dei tempi, siano fatte pagare una giusta tariffa; per cui, se risulterà che qualche privato - faccia movimentare mercè dai suoi avventizi, sia multato nella misura del 20% del valore della merce
Codice Theodosiano, cap. XIV, tit. XXII, 454

di organismi capaci di tutelare e difendere i diritti dei lavoratori, un tempo completamente ignorati e vilipesi.

La Compagnia dei Caravana, come molti di voi sapranno, si reggeva al suo interno su basi profondamente demo cratiche, benché molto rigorose, e riscuoteva fiducia e consensi per la rettitudine e grande esperienza con la quale sapeva curare il servizio che le era affidato.

Le decisioni, in seno al suo organismo, venivano prese con il consenso dei 3/4 dei soci e le frequenti convocazioni della Assemblea consentivano un retto funzionamento della Compagnia, con grande soddisfazione dei suoi membri e di coloro che ricorrevano ad suoi servizi.

Voglio richiamare un fatto, della vita di questa importante associazione, che più che rappresentare una curiosità storica a significare come anche allora si cercasse di escludere dalla vita politica e sociale i lavoratori e specialmente i portuali, per le salde forme organizzative che già si erano date e il loro spirito combattivo. Per entrare a far parte della Compagnia era indispensabile il certificato autentico di battesimo che doveva attestare la provenienza del lavoratore dalla provincia di Bergamo, o meglio dalla Val Brembana. Si voleva in tal modo evitare la partecipazione di questi lavoratori alle contese dei nobili per il dominio della città.

La Caravana aveva una capacità di adattamento organizzativo che le permise di superare i capovolgimenti politici ed economici e una forza che le consentì di uscire indenne da tutte le leggi repressive delle corporazioni a suo tempo emanate.

Il servizio veniva esercitato, oltre che nella località di Banchi, al Ponte Reale e della Mercanzia, al Ponte del Pedaggio (ora detto Ponte Morosini) e al Ponte Calcina, detto dei Calvi.

Numerosi sono i decreti che ne accrebbero i privilegi.

Nel 1434, una supplica di trenta facchini non appartenenti alla Compagnia veniva respinta, malgrado fosse risultato che lavorassero per un salario inferiore di un terzo a quello dei Caravana.

Nel 1459, il Podestà accordava alla Compagnia la « *licenza* » di far arrestare tutti i lavoratori che manipolassero merci di sua spettanza.

Neppure la Rivoluzione Francese e il dominio napoleonico arrivarono ad alterare la sua organizzazione.

Ma anche gli obblighi erano note voli, anche se dimostrativi della fiducia ad essa accordata. In base al loro regolamento i soci erano tenuti a prestarsi agli ordini del Governo per l'esecuzione dei lavori pubblici e in caso di epidemie e contagi non potevano assentarsi dalla città, pena l'esclusione dai ruoli.

Solo nel 1848 fu abolito il privilegio dei bergamaschi a far parte dell'associazione e si diede facoltà a tutti i cittadini di concorrere per la copertura dei posti vacanti.

I Caravana continuarono a prestare la loro opera nella Dogana, al Deposito Franco e nelle sezioni doganali — distinguendosi dagli altri facchini per il caratteristico grembiule a righe avvolto attorno ai fianchi — fino al 1952, epoca in cui la gloriosa Compagnia venne sciolta e posta in liquidazione, e i lavoratori che ne facevano ancora parte inclusi negli organici della Compagnia Unica Lavoratori Mercè Varie.

Uno studioso di problemi portuali dell'epoca, Emilio Lepetit, ebbe a scrivere che l'associazione dei Caravana era così

feconda di vantaggi per i propri soci e i negozianti che avrebbe dovuto essere imitata da tutti i lavoratori dei porti e presa ad esempio da tutte le società operaie.

Anche per le operazioni non riservate a questa Compagnia esistevano corporazioni di facchini degli scali del porto che, dopo lunghe vicissitudini, furono soppresse. Anzi, è meglio precisare che la organizzazione del lavoro nel porto di Genova era stata riservata per secoli alle corporazioni: piloti, spedizionieri, facchini, barcaioli, stivatori, periti, carpentieri ecc., esercitavano la loro attività in condizioni di « *esclusiva* ».

Con le *Regie Patenti del 1839 e del 1844*, abolitive delle corporazioni nel Regno Sardo, l'ordinamento portuale sopra descritto cominciò a mutare: alcune corporazioni sopravvissero, altre si trasformarono, molte scomparvero e fece apparizione, per la prima volta in porto, il regime detto della « *libertà di lavoro* ».

Da quel momento la situazione dei lavoratori portuali andò gradatamente peggiorando sia a causa degli «assuntori» di mano d'opera, che ben presto incominciarono ad abusare del loro incarico, che della concorrenza esercitata da elementi estranei, fatti venire appositamente dalla campagna. I salari si ridussero oltre il normale fabbisogno nel breve volgere di alcuni anni e venne a mancare la continenza dell'occupazione anche per il concomitante sfavorevole andamento dei traffici.

Nel mese di marzo del 1848, mentre gli avvenimenti politici tenevano la città in vivissimo fermento, il malcontento dei portuali esplose. Fu richiesto l'allontanamento dei bergamaschi dalla Compagnia dei Caravana e maggior tutela per il loro lavoro, che indussero l'Intendente Generale di Polizia ad emanare un nuovo regolamento per le operazioni di facchinaggio, che faceva rivivere, anche se in modo diverso, le disciolte organizzazioni operaie. La regolamentazione della materia, fu poi con decreto governativo demandata, nell'aprile 1848, al Municipio, allora competente in tema di lavoro portuale.

Da parte del ceto mercantile si elevarono forti proteste per l'abbandono del regime di lavoro da poco instaurato e numerose furono, da parte dei medesimi, le inosservanze al nuovo regolamento che fu sostanzialmente confermato con decreto, nel 1851, dal Governo di Torino. Ma ciò non contribuì a dipanare lo stato di incertezza in cui versava la situazione, anche perché, in sede giurisdizionale, il decreto in parola risultò inefficace in quanto privo della sanzione legislativa.

Le pressioni sul Governo indussero Cavour ad impartire istruzioni all'Intendente Generale di Genova, circa l'ordinamento da darsi al lavoro portuale, senza ritenersi minimamente vincolato dal decreto emesso dal Governo di Torino.

Alle organizzazioni operaie veniva mossa l'accusa di gravare le merci di spese maggiori a quelle di altri porti, accuse però che vennero ritenute infondate dalla stessa Camera di Commercio. Mentre i documenti raccolti presso l'Archivio di Stato di Genova comprovano come le autorità genovesi si rendessero conto dei notevoli inconvenienti, sia per i lavoratori che per l'interesse generale, che sarebbero derivati da un regime fondato sul principio della « *libertà di lavoro* » o « *libera scelta* », l'orientamento governativo permaneva quello dello scioglimento delle organizzazioni operaie.

Solo le forti resistenze che opposero i facchini permisero all'ordinamento allora in atto di rimanere in vigore fino al 1864, anno in cui la legge Manna aboliva in Italia ogni sorta di corporazione.

Il Municipio, però, ebbe facoltà di stabilire, in base alla stessa legge, altro regolamento per disciplinare il lavoro portuale compresa la pattuizione delle tariffe. Le varie categorie di

confidenti e dai loro soci, con conseguenti e del tutto arbitrarie ulteriori decurtazioni delle loro già misere paghe.

Lo scandalo era tale che sia la Magistratura che la stampa dovettero intervenire.

Ma sia il processo che ne seguì, che le denunce dei quotidiani, si era nel 1876, non servirono a modificare le cose.

Come se non bastasse, il Ministro Magliani, in aderenza ai



facchini degli scali furono fuse nella Compagnia degli scali marittimi di Genova, e il diritto di matricolazione fu esteso a tutti i cittadini dello Stato.

Per effetto della apertura dei ruoli si ebbe ancora grande afflusso di lavoratori dalle campagne che diede luogo ad elusioni al regolamento e a grandi controversie. La più notevole, durata parecchi anni, fu quella del Passo Nuovo con la Soc. Ferrovie Alta Italia che impiegò proprie maestranze in operazioni di carico e scarico di carbone.

I ceti commerciali e marittimi genovesi continuarono, nel frattempo, ad esigere la soppressione di ogni forma di organizzazione operaia, con l'intento di mettere in concorrenza i lavoratori stessi ed arrivare all'abolizione delle tariffe preventivamente stabilite dalle autorità.

Il Governo, a sua volta, mirando ad instaurare definitivamente il regime della libertà di lavoro, nel 1874 ordinò lo scioglimento della Compagnia dei facchini e l'abolizione delle tariffe in vigore; tale regime, però, fu nuovamente causa di gravi squilibri, anzi, la situazione degenerò a tal punto che la violenza arrivò ad imperare sulle calate del porto.

Sorsero i confidenti, uomini prezzolati e senza scrupolo, e sorsero associazioni di confidenti fra cui la «**Società dei Forti**», la più potente e temuta, i cui membri spadroneggiavano in porto sottoponendo i lavoratori ad ogni sorta di angherie, avvalendosi della protezione dei negozianti, degli armatori e della colpevole inerzia delle autorità di polizia.

Si pretendeva persino, in certi casi, che i lavoratori consumassero obbligatoriamente i pasti in locali gestiti dai

principi sulla libertà del lavoro già a suo tempo auspicati da Cavour, presentò un disegno di legge che rapidamente discusso e approvato dal Parlamento fu sanzionato nel mese di marzo del 1879, nel quale si abrogavano gli articoli della legge Manna del 1864 che demandavano al Municipio di Genova la facoltà di disciplinare, in parte, il lavoro e le tariffe portuali. Le organizzazioni operaie ancora esistenti, ovvero che si erano potute salvare dopo tante leggi abolitive, vennero definitivamente soppresse ad esclusione sempre di quella dei Caravana.

Scomparve così a Genova ogni forma di organizzazione di lavoratori, che per tanto tempo avevano atteso, nell'ambito del porto, ad ogni sorta di operazioni: alla navigazione, all'allestimento, alla riparazione delle navi e al movimento delle merci.

L'ulteriore riduzione dei salari e del livello di occupazione diede luogo, dal 1874 al 1880, a grandi agitazioni e scontri che spinsero i lavoratori a scendere su un piano di ribellione aperta nei confronti dei confidenti, dei mercanti e degli agenti della forza pubblica, perché dalla soppressione dei loro statuti e tariffe, essi presagivano l'imminente rovina. Un gran numero di operai fu arrestato, e molte e pesanti furono le condanne emesse.

Quando i traffici ripresero ad espandersi, i lavoratori, aumentati di numero, alla minacciata miseria opposero l'organizzazione loro in **società di mutuo soccorso**.

Nel 1881, essendo le paghe, nella concorrenza sfrenata, discese ad una quarta parte delle tariffe applicate quando vigevano gli ordinamenti, nel porto di Genova scoppiò il primo

sciopero che avesse veri e propri caratteri di battaglia privata tra capitale e lavoro. Durò aspra la lotta per ben tre anni, con scioperi che si protrassero sino a 28 giorni consecutivi. Ne seguirono miglioramenti che contribuirono a riportare in porto un po' di tranquillità, almeno fino al 1892. Poi, le condizioni dei lavoratori portuali tornarono a peggiorare.

Con lo sviluppo dell'industria e la nascita del Partito Socialista, si fece intensa l'attività di organizzazione delle masse operaie in leghe, società di mutuo soccorso, cooperative, ecc., e si accentuò la tensione nei rapporti fra lavoratori e datori di lavoro.



La sala di chiamata il giorno della manifestazione conclusiva

La Camera del Lavoro di Genova, sorta nei primi mesi del 1896, fu sciolta con decreto prefettizio nel mese di dicembre dello stesso anno. Nel mese di maggio del 1898, quando scoppiarono i primi moti di Milano, anche a Genova il malcontento era vivissimo e le autorità, temendo disordini, adottarono misure severissime. Il prefetto Garrone fece puntare i cannoni di San Benigno sul porto, su San Pierdarena e Sestri. Le leghe operaie e molte società di mutuo soccorso furono sciolte. Ma, nel 1900, la Camera del Lavoro si ricostituì con l'adesione di molte associazioni di mestiere e riprese a lottare accanitamente contro armatori, negozianti e impresari nel porto.

Il Prefetto Garrone, però, accusandola di svolgere «opera contraria all'ordine pubblico» e di istigare «a delitti contro la libertà di lavoro, all'odio fra le diverse classi sociali ed alla disobbedienza alla legge», firmò nel dicembre dello stesso anno il decreto di scioglimento.

Ne nacque uno sciopero degli operai portuali che si trasformò, per la prima volta in Italia, in uno sciopero generale, per l'adesione immediata di numerose altre categorie di lavoratori, che si concluse con la ricostituzione dell'organismo sindacale arbitrariamente soppresso.

Luigi Einaudi, inviato della «Stampa» di Torino, riferiva tra l'altro: «... il porto di Genova funziona per caso ... Il porto è un caos, dove si incrociano e si confondono le autorità di polizia e di dogana, il governo politico, la Camera di Commercio, il Comune, le ferrovie, i negozianti, gli armatori, gli operai con le loro leghe, i confidenti, ecc. ... ».

Erano i risultati conseguiti, ci si consenta di dirlo, dopo, circa 50 anni di battaglie tese ad abolire le organizzazioni operaie per poter istituire la libera concorrenza.

Nel 1901 scoppiò un altro sciopero, denominato «**sciopero nero**» perché proclamato dai lavoratori addetti allo scarico e al carico del carbone. I lavoratori chiedevano: l'aumento dei salari, la formazione dei ruoli chiusi e il ripristino dei turni di lavoro. Lo sciopero durò 40 giorni consecutivi.

Si avvertiva intanto che la situazione creatasi nel porto di Genova non poteva più reggere coi nuovi tempi.

Il traffico aumentava rapidamente e l'importanza del porto

andava assumendo carattere internazionale. Si ravvisava la necessità di un ordinato andamento delle attività portuali il cui conseguimento non poteva derivare che dalla istituzione di un ente autonomo che sovrintendesse a tutte le operazioni. Dopo laboriosi studi, finalmente nel 1903, si arrivò alla costituzione del Consorzio Autonomo del Porto di Genova che ebbe, come sede, il palazzo San Giorgio e, quale primo Presidente, il Generale Stefano Canzio.

Gli ordinamenti che più tardi seguirono posero fine definitivamente alla cosiddetta «**libertà di lavoro**» e stabilirono, per quanto riguardava le maestranze portuali, questi concetti: si doveva riconoscere il diritto dei lavoratori al lavoro; alla giusta mercede; all'organizzazione.

Furono compilati i ruoli e costituite varie compagnie, a ciascuna delle quali venne preposto un console elettivo; furono stabilite norme e tariffe sindacali.

La cooperazione in quel periodo andò sviluppandosi alacramente. Nel **ramo industriale** sorsero, fra le principali, la Cooperativa Demolitori Navi e la Cooperativa Muratori di Bordo. Nel ramo dei carboni, scorse la Cooperativa Sbarchi Imbarco Carboni Minerali che fu considerata tra le maggiori istituzioni operaie del mondo. Nel 1910, essa si trasformò nella Cooperativa Sbarco Carboni Minerali.

Ben più difficile e complessa fu la regolamentazione del ramo delle **merci varie**, dove la lotta continuò a svolgersi aspra fra impresari e lavoratori, malgrado l'orientamento favorevole del Consorzio alla istituzione di **cooperative** anche in questa particolare branca di lavoro.

Ma l'aspirazione dei lavoratori delle merci varie ad assumere direttamente il lavoro di sbarco e imbarco con tariffe da stabilirsi dal Consorzio, non poté che essere soddisfatta verso la fine della prima guerra mondiale.

Attraverso le leghe, le compagnie, le cooperative, i lavoratori del porto si elevarono moralmente e materialmente, acquisirono cognizioni tecniche ed economiche, appresero ad amministrare e arrivarono a conseguire un notevole miglioramento delle loro condizioni di esistenza.

Si deve anche dire, per la verità, che la mancanza di un giusto orientamento politico e sindacale contribuì poi, nel tempo, a svigorire un movimento che aveva combattuto così dure battaglie per la conquista del diritto di associazione.

Il periodo che va dal 1913 al 1918, inquadra le vicende che estesero l'organizzazione dei lavoratori portuali in campo nazionale.

Nella primavera del 1913 i portuali di Savoia avanzarono la proposta di costituire una Federazione Nazionale che fu attuata, in via provvisoria, in un congresso a Bologna e, definitivamente, a Livorno nel corso dello stesso anno. A rappresentare Genova, vi erano due massimi esponenti del movimento portuale: l'onorevole Pietro Chiesa e Lodovico Calda. Il congresso dichiarò costituita la Federazione Nazionale Lavoratori dei Porti che doveva avere vita autonoma nei confronti delle altre organizzazioni sindacali.

Durante la guerra del 15-18, la speculazione, che per tanto tempo caratterizzò l'azione delle imprese operanti nel porto e che solo con la costituzione delle Cooperative e del Consorzio ebbe a trovare limiti, riprese, e grossi e rapidi profitti venivano realizzati principalmente mediante il sistema di addebitare, ai committenti dei lavori e delle operazioni, spese di mano d'opera in realtà non sostenute: sistema che perdurò lungamente anche nel dopoguerra.

Dal canto loro i lavoratori, nel 1918, ripresentavano a Roma la richiesta di affidare ad una cooperativa raggruppante le varie categorie di scaricatori e caricatori esistenti, tutte le operazioni riguardanti le merci varie, per conseguire maggior ordine ed economicità nello svolgimento delle operazioni stesse. La richiesta fu finalmente accolta.

Sorse così l'**Ente Cooperativo Scaricatori e Caricatori Merci Varie**. L'ordinamento delle merci varie, però, si completava a distanza di alcuni mesi con la costituzione della «**Cooperativa Generale Facchini**» e della «**Cooperativa Chiattaioli**».

Ma il Fascismo, forte del suo potere dispotico, arrivò ben presto ad intaccare anche questo campo operativo mediante la revoca e lo scioglimento delle organizzazioni portuali, prendendo a pretesto «arbitrarie astensioni dal lavoro» (da lui così definite) effettuate «dalle compagnie e dalle cooperative autorizzate ad esercitare in porto».

Di colpo fu distrutto quanto si era faticosamente elaborato, durante quasi un ventennio di regolamentazione, a seguito delle storiche battaglie che avevano investito un arco di vita di circa ottanta anni.

La realtà del mondo portuale ebbe, comunque, ad avere il sopravvento e anche il Fascismo, a distanza di qualche anno, dovette ritornare, per riportare ordine in porto, sugli ordinamenti ormai codificati da una logica schiacciante, che

con tanta imprudenza e presunzione aveva cercato di cancellare.

Ho ritenuto utile accennare alle condizioni politico-sindacali tramite le quali si affermò l'ordinamento portuale genovese, perché fu proprio dall'esperienza effettuata dal primo porto d'Italia che trasse ispirazione la successiva normativa a carattere nazionale attuata nel periodo 1923-1942, anno in cui, finalmente, fu sancito il principio della riserva a favore delle Compagnie portuali **all'art. 110 del codice della navigazione**.

Le conquiste dei portuali genovesi, il progresso civile raggiunto per mezzo di lotte estenuanti, il prestigio che godettero le loro cooperative, svolsero un ruolo determinante nel dare impostazione all'ordinamento giuridico delle Compagnie portuali.

Sull'onda di questo successo, veniva poi costituita, con decreto del Presidente del Consorzio **n. 2296 del 7/12/1946** e avente efficacia dal 1° marzo dello stesso anno, la **Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie del Porto di Genova**, nuovo baluardo contro il prevedibile insorgere delle forze padronali nei confronti della riserva da poco legalmente convalidata.

Fondere in un unico ente i vari gruppi organizzati, svolgenti attività distinte nell'ambito operativo delle merci varie, era impresa tutt'altro che semplice, poiché richiedeva un lungo e paziente lavoro non soltanto di ordine pratico, ma anche di natura psicologica.

Se non che, fra i lavoratori portuali, si trovavano ad operare uomini usciti dalla **Resistenza**, uomini a cui le lotte eroiche ed i sacrifici sopportati nell'inseguire traguardi di libertà avevano insegnato a credere fermamente nella capacità organizzativa della classe lavoratrice e nella sua forza.

Ed è alla fede ed alla perseveranza ai questi uomini che si deve la costituzione della Compagnia Unica. Che fu — oggi si può affermare con legittimo orgoglio — non una pura operazione di concentrazione tecnica ed amministrativa, bensì la risposta cosciente di uno strato fra i più attivi della popolazione genovese alle istanze poste dal risorto spirito unitario del movimento operaio.

Anche per quello che rappresentò sul terreno del rafforzamento di classe, la Compagnia non godette certo delle simpatie del mondo economico legato al porto, che, abbagliato come sempre dalle ricchezze che in esso così copiosamente transitano, iniziò ben presto ad ingaggiare nuove battaglie contro i suoi irriducibili avversari: i portuali, costituenti la sola forza capace di ostacolare le mire ambiziose e la sfrenata corsa al profitto.

Consapevoli del fatto che sarebbe stato inutile combattere la legge o tentare di modificarla, mirarono a far confermare un loro presunto diritto di poter agire nell'ambito del porto con proprie attrezzature e maestranze, mediante la concessione di deroghe all'art. 110 del codice, che ne prevede la possibilità solo in casi del tutto «**speciali**».

Adducendo ragioni pretestuose e ignorando volutamente quelle di interesse pubblico e sociale che avevano indotto il legislatore, dopo le cruente battaglie del passato, a sottrarre il servizio portuale alla speculazione dei privati, provocarono grandi agitazioni che impegnarono lungamente i lavoratori portuali nel

tentativo di impedire abusive concessioni di « **autonomie funzionali** ».

Con numerosi scioperi, nel corso di un decennio, i portuali diedero la loro decisa risposta a questo nuovo attacco come al solito promosso dagli uomini più rappresentativi del grande capitale, riuscendo a bloccare presso il Ministero della Marina Mercantile un numero rilevantissimo di richieste, tutte miranti ad avvalersi del caso speciale.

Non va, però, sottaciuto il fatto che dispense ne furono accordate e che quote rilevanti di traffico furono sottratte alla disponibilità dei lavoratori dei porti. Basta ricordare l'autonomia funzionale concessa nel 1952 allo stabilimento siderurgico della **Società Cornigliano di Genova**; quella del 1954 concessa alla società **Montecatini per il pontile di Bagnoli**; quella della **Società Uva sempre a Bagnoli**; della **Sincat ad Augusta** nel 1959; della **Società Italsider a Taranto** nel 1962; della **Fornicoke a Savona** nel 1964; **dell'Enel nel porto di La Spezia** anno 1964, ed altre che non mi dilungo ad elencare.

Ben diverse, comunque, sarebbero state le conclusioni, che negli intendimenti del padronato dovevano essere quelle di smantellare attraverso le «dispense» l'ordinamento pubblico dei porti, qualora le Compagnie Portuali e i sindacati, non avessero posto gli organismi deliberanti nella quasi impossibilità di cedere alle lusinghe e forti pressioni dei circoli commerciali e industriali del nostro Paese.

La Compagnia Unica si trovò anche impegnata, nello stesso periodo, a dare il proprio appoggio ai compagni di lavoro del ramo industriale, anch'essi coinvolti in dure e logoranti battaglie.

L'avvento dei traghetti, vide la stessa nuovamente in azione per difendere il diritto ad operarvi e per ottenere un compenso, alle proprie prestazioni, comprensivo di un prezzo sociale che le nuove tecniche dovevano corrispondere a fronte del minor impiego di personale e dei maggior vantaggi che tutto sommato ne conseguivano.

Tutto ciò, non esauriva però i compiti che la Compagnia, dopo la sua costituzione, era chiamata ad assolvere.

I tempi la mettevano anche al cospetto di radicali trasformazioni avvenute nelle tecniche dei trasporti marittimi e della manipolazione delle merci e le imponevano il perseguimento di obiettivi, non più limitati alla difesa delle proprie prerogative e del proprio prestigio, ma volti ad un suo più determinante inserimento nella struttura organizzativa e direzionale del porto. A tale riguardo si può affermare che la Compagnia Unica ha sempre agito da elemento propulsore verso traguardi di più avanzato progresso, indicando obiettivi di ammodernamento e perseguendo il superamento di tecniche operative vecchie, che per motivi di convenienza erano lasciate in vita da coloro che avrebbero dovuto tempestivamente provvedere.

Esemplare, a questo proposito, la battaglia per portare ad un moderno livello di adeguatezza qualitativa e quantitativa la meccanizzazione mobile portuale.

Battaglia, si è detto, che, partendo dalle concrete istanze dei lavoratori e da obiettive esigenze di progresso, fu condotta, anche aspramente, dall'organizzazione sindacale di concerto

con la Compagnia, per riuscire ad imporre più moderni concetti tecnico-organizzativi.

Ne derivò la ratifica dell'accordo tramite il quale la proprietà di tutti i mezzi operativi in porto veniva acquisita dall'Ente pubblico. Il beneficio diretto per i lavoratori di questa prima, e molto importante, rivoluzione tecnologica, era rappresentato dalla fondamentale disposizione per cui la guida di tutti i mezzi meccanici veniva affidata ai lavoratori portuali della Compagnia, a riaffermazione ulteriore dell'importanza di sottrarre ai privati l'impiego di questi primari strumenti di produzione.

Venivano così anche assorbiti i servizi resi in porto dalla **Soc. Universale**, che si sono fatti rientrare nell'ambito dell'ordinamento pubblico, sempre con l'attribuzione del diritto alla conduzione dei mezzi alle maestranze portuali. Per evitare che la estromissione della società, dovesse ritorcersi contro i lavoratori dipendenti, la Compagnia fece sì che il personale operante nell'ambito portuale, e per la parte di competenza, venisse inserito nei propri organici.

Altre importanti affermazioni furono ottenute nel campo della pubblicizzazione del servizio portuale.

Una di queste, lungamente propugnata, riguardava il **superamento delle imprese private**, con l'affidamento dei servizi da esse esplicati a funzionali gestioni dirette di emanazione consortile. A fine anno 1968, il Presidente del CAP, destituiva le imprese dalle loro funzioni. Cessava così, l'incontrastato dominio, esercitato per numerosi decenni in porto, dalla **SAI**, dall'**IMAR** e dalla **SISA**.

Il successo si era fatto indubbiamente attendere, per la lunga lotta che si era dovuto portare avanti sul piano della denuncia delle rendite parassitarie e della accentuata e persistente disfunzione dei servizi, ma rispecchiava pur sempre una grande vittoria per i lavoratori portuali e gli organismi sindacali che instancabilmente si erano battuti per la soppressione della gestione privatistica dei servizi portuali, causa di assorbimento e dispersione di ingenti ricchezze, che avrebbero dovuto, invece, essere reimpiegate per evitare il grave stato di arretratezza e di decadimento del nostro scalo.

Con la costituzione della **SEPORT**, azienda a carattere pubblico, si è realizzata la prima parte del programma volto ad affidare al GAP la gestione di tutti i servizi.

Un'altra importante rivendicazione, strettamente correlata a quella descritta, riguardava l'estensione e qualificazione delle funzioni della Compagnia ai fini della direzione tecnico-pratica delle operazioni portuali.

In altre parole si chiedeva che ai lavoratori portuali fossero attribuite le competenze, i poteri decisionali e i corrispettivi economici suscettibili di essere concretizzati in un quadro tecnico direzionale.

L'azione condotta per ottenerne il riconoscimento, mirava anche a conseguire maggior titolo sul piano delle scelte programmatiche e risultati di maggior efficienza su quello del lavoro, tramite forme selettive del personale che garantissero la formazione di quadri atti ad assumersi compiti di vera natura direzionale.

Anche questo importante obiettivo veniva raggiunto. Con decreto del Presidente del Consorzio, si è data, dall' 1/1/1970,

ufficiale investitura all'organico del personale cui compete dirigere e controllare le operazioni a bordo e sulle calate. Con l'imminente apertura dei corsi professionali per la formazione dei quadri, cui attenderà direttamente la Compagnia, si adempierà all'altro aspetto del problema.

Ma se necessario era procedere nella direzione della meccanizzazione dei servizi portuali estendendo l'area di influenza del potere pubblico e della Compagnia, per mezzo di una sempre più accentuata emarginazione delle imprese private, non meno importante diventava l'azione per una più estesa partecipazione dei lavoratori portuali in attività affini a quelle ad essi demandate dall'ordinamento del lavoro nei porti. Non ritorno sull'argomento dei traghetti, già trattato, il cui atto di nascita fece sorgere non poche questioni in merito all'assegnazione delle competenze — e vi lascio immaginare quali sarebbero state le conseguenze qualora non avessimo ottenuto il diritto di accreditare a noi il lavoro, con la forte espansione che hanno poi avuto — ma voglio riferirmi al nostro inserimento all'**Aeroporto Cristoforo Colombo**, avvenuto **1/8/1970**, dopo anni di discussioni e laboriose trattative. Tale realizzazione, che non assume molta importanza sul piano della convenienza immediata, esplicherà inevitabilmente i suoi effetti col trascorrere del tempo. La rivoluzione tecnologica in atto, oltre ad espandere il trasporto merci, sta provocando l'integrazione fra il trasporto marittimo, terrestre ed aereo. Si doveva, quindi, fare in modo che il verificarsi di questa eventualità ci trovasse con il lavoro e la necessaria preparazione già acquisiti.

Comunque, per ritornare agli aspetti generali del problema, la Compagnia e le organizzazioni sindacali arrivarono a stabilire, con gli enti interessati, una intesa sulla mobilità della mano d'opera avente lo scopo di utilizzare, per le nuove necessità, personale già a disposizione nell'ambito del porto. Accordo che non ha, purtroppo, sinora riscontrato il rispetto delle parti contraenti, ma che ci vedrà maggiormente impegnati, in avvenire, per renderlo operante.

Voglio ora soffermarmi su **altre importanti conquiste**, ottenute nei 25 anni che ci separano dall'atto costitutivo della Compagnia Unica, che hanno più stretta attinenza con le lotte condotte in difesa dell'occupazione e del trattamento economico-normativo dei lavoratori portuali, e ricordare la loro consapevolezza e ferma partecipazione alle lotte di più vasta portata, in difesa della pace, del progresso e della democrazia. Le condizioni economiche e assistenziali dei portuali, a seguito delle frequenti azioni intraprese in questo lungo scorcio di tempo, sono notevolmente migliorate.

Dall'assistenza sanitaria, con riguardo a quella medico-farmaceutica, ospedaliera e di pronto soccorso, al **trattamento economico riservato in caso di malattia ed infortunio**, i miglioramenti sono stati di indubbia consistenza.

Anche in merito all'**antinfortunistica**, debbo rilevare che la considerevole dotazione di **indumenti protettivi**, il più assiduo controllo dei posti di lavoro e la maggior diffusione delle norme preventive, hanno fatto registrare passi in avanti, anche se si rende necessario, in questo campo, perseguire obiettivi più vasti e rassicuranti.

I miglioramenti dei salari, nel frattempo ottenuti, sono pure degni di rilievo.

Coronata da successo è stata anche l'azione condotta al lo scopo di sottrarre il lavoro portuale alla insicurezza del guadagno. L'istituzione del **salario garantito** ha definitivamente scalzato un simile pericolo, che il progredire delle tecniche rendeva sempre più incombente.

Importanti risultati si sono pure ottenuti con la **riduzione**, a parità di salario, **dell'orario di lavoro** da 44 a 40 ore settimanali, e la regolamentazione del lavoro a turni che consente una più estesa disponibilità di lavoro a vantaggio dell'occupazione e dell'utenza.

Altra vertenza, felicemente risolta, è stata quella dibattuta e conosciuta come il problema della **inoperosità**.

Il nocumeo arrecato alla produttività dai cosiddetti tempi morti, imputabili a deficienze organizzative, era sempre stato pagato dalle maestranze portuali. Infatti, la loro disponibilità sui posti da lavoro le obbligava a subire il danno economico prodotto dal mancato incremento cottimistico, ogni qual volta veniva a mancare merce da manipolare o si registravano attese e soste prolungate, dipendenti dalle più svariate cause. Dal luglio scorso, sono entrate in vigore le disposizioni consortili che, accogliendo le richieste dei lavoratori, disciplinano la materia. Anche in merito alla distribuzione del salario è stata vinta la resistenza padronale che, per assicurarsi un più elevato rendimento dei lavoratori, si opponeva alla ripartizione del cottimo in forma collettiva al personale più direttamente interessato alla manipolazione del tonnellaggio.

In questo contesto, credo sia giusto parlare anche di altre importanti innovazioni sul piano dei servizi ausiliari. L'assidua azione della Compagnia ha comportato di ottenere, sotto la sopraelevata, l'area occorrente per la costruzione di un moderno e funzionale complesso da adibirsi ad officina, dove poter svolgere, nel modo dovuto, le indispensabili attività collaterali.

Questo riferimento, richiama alla mente il paziente lavoro affrontato per dotare la Compagnia di una nuova sede, idonea a consentire l'accentramento di tutti i servizi, un tempo sparsi un po' ovunque lungo l'arco portuale, e adeguata alle esigenze di un lavoro che via via richiedeva sempre maggior specializzazione.

Una sede, che facilitasse la vita associativa, il sistema di avviamento, la razionalizzazione — ormai resasi improcrastinabile — del lavoro amministrativo, e rendesse più agevole quello direzionale.

L'abbiamo ottenuta sin dal 1964 e proprio in questi giorni, per celebrare degnamente la ricorrenza, è stata completamente rinnovata.

Dal canto suo, l'apparato amministrativo, procedeva verso un riassetto interno ispirato ad aggiornate tecniche di gestione aziendale. Dalla fase iniziale, quella della fondazione dell'Unica, dove erano riscontrabili diverse adozioni contabili molto antiquate su cui reggevano le singole amministrazioni, si è passati a moderne procedure unificate facenti capo ad uno fra i più avanzati centri elettronici di elaborazione dati.

La scuola professionale per i lavoratori portuali, istituita nel 1966, e le Cooperative «**Antonio Negro**» e «**23 Gennaio**» sorte

in virtù delle capacità organizzative dei lavoratori, arricchirono successivamente di nuovi contenuti comunitari la fusione raggiunta.

Le agevolazioni economiche che l'entrata in funzione delle Cooperative apportò, collegate con le numerose iniziative di ordine culturale, sportivo e ricreativo, contribuirono alla generale elevazione delle maestranze portuali.

La carta rivendicativa, che impegna già oggi le organizzazioni sindacali di categoria, con le richieste di un salario base nazionale, gli scatti di anzianità, l'abolizione dell'avventiziato — per elencare solo alcuni dei punti oggetto della trattativa — comporterà di conseguire altri miglioramenti per i lavoratori.

La mia esposizione, a questo punto, non può non richiamare l'attenzione sulla decisa partecipazione dei portuali ai fatti che permisero il **salvataggio del porto** al momento della ritirata delle truppe tedesche, col rendere inattuabile il piano criminoso da queste già accuratamente preparato; e su quella relativa ai fatti del **30 giugno 1960**, per sventare il vergognoso intento di allargare la base del governo monocoloro con la partecipazione di quello squallido partito che è l'erede ed il continuatore della nefasta ventennale dittatura.

Grande fu anche il loro contributo dato, in un primo momento, alle lotte articolate di questi ultimi anni, che dal rinnovo dei contratti di lavoro si estendevano a rivendicare indispensabili riforme per la soluzione di problemi annosi, quali: la casa, l'urbanistica, la scuola, la questione tributaria, sanitaria, ecc.; poi, contro l'ondata repressiva promossa dalla destra reazionaria in opposizione ai risultati conseguiti nell'**autunno caldo** che, oltre ai numerosi arresti di lavoratori ebbe a concretizzarsi anche, nel solo anno '70, in 430 attentati dinamitardi, attuati, e rimasti nella maggior parte impuniti, dalle formazioni paramilitari fasciste, e in un komplottato ordito addirittura contro lo Stato.

Proprio queste ampie sale delle nostre chiamate hanno ospitato, all'inizio del 1971, numerose delegazioni di lavoratori, rappresentanti della Resistenza, sindacalisti, autorità cittadine e parlamentari, per dar luogo, in segno di protesta per un provocatorio attentato alla nostra sede e contro il teppismo dilagante, a un grande dibattito antifascista e conferma dell'alto spirito democratico dei lavoratori portuali e della loro inequivocabile determinazione nel respingere ogni tentativo di eversione delle nostre libere istituzioni e il ritorno ad un grottesco quanto vergognoso passato.

Sono da ricordare anche le grandi mobilitazioni dei portuali in segno di condanna dei conflitti ancora esistenti nel mondo cui fa tragicamente riscontro l'atroce sacrificio di inermi popolazioni.

La ricorrenza del 25°, cade, purtroppo, in epoca di forte contrazione delle prestazioni dei lavoratori a causa del dirompente progresso tecnologico e della grave crisi in cui versa l'economia italiana.

E' ormai certo, che il grave stato di arretratezza dei nostri scali marittimi non consentirà più, anche a crisi superata, di perseguire traguardi degni del nostro passato e del nostro indiscusso prestigio. Saremo costretti a competere, per salvaguardarci il lavoro, con porti modernamente attrezzati che costituiscono poli di attrazione, per le correnti di traffico, ormai

difficilmente eguagliabili. E i lavoratori portuali, malgrado la costante ed energica azione volta a smuovere la opprimente stasi, subiranno per primi gli incalcolabili danni di una siffatta situazione.

Già, oggi, la Compagnia, è in condizione di evidenziare il pesante onere subito in termini occupazionali, che, se in parte dovuto alle nuove tecnologie, per altra parte lo si deve alle carenze strutturali.

Le risultanze negative sul piano dell'occupazione dello scorso anno, si sono non solo riconfermate, ma sensibilmente accentuate tanto da destare in noi un vivo senso di preoccupazione.

Ad un tonnellaggio in forte espansione sui moderni mezzi di trasporto, corrisponde, secondo i dati statistici del 1970, un impiego di mano d'opera in rapido declino che il perfezionamento delle tecniche accentua sempre più. Nel solo volgere di pochi anni si è passati, per la manipolazione di merci in colli secondo metodi tradizionali e quella in contenitori e su traghetti, ad impiegare un lavoratore dove ne occorrevano quasi otto per le navi portacontenitori transoceaniche, uno su 29 per le navi portacontenitori in cabotaggio, e uno su circa 17 per le navi traghetto. Il rendimento in ton. per presenza di lavoro è passato da 2,8 a 21,8 per le navi portacontenitori transoceaniche, a 84,3 per quelle di cabotaggio e a 48,2 per le navi traghetto.

Se prendiamo a base l'anno 1963, che ha visto sorgere la pallettizzazione, rispetto al 1970, si ottengono i seguenti dati:

- un aumento del tonnellaggio manipolato pari a t. 1.291.701;
- una diminuzione dell'organico corrispondente a n. 1.800 unità;
- una riduzione del numero delle giornate lavorate nella misura di n. 360.990.

Si tenga poi conto che le navi specializzate rispetto a quelle tradizionali hanno già assorbito il 40% del traffico.

Il nostro scalo che è il più direttamente interessato alla sfida che proviene dai colossali porti del Nord Europa, soffre di limitazioni pericolose nel campo delle attrezzature in quello degli spazi e delle comunicazioni con l'entroterra.

Esso non è mai stato considerato, come avrebbe dovuto essere, un importante fattore di sviluppo dell'economia nazionale e come il solo complesso operativo capace di garantire la competitività marittima in Europa e sui mercati mondiali. Ed è risaputo che dietro Genova sta il cuore dell'industria italiana.

Il porto di Genova si classifica al terzo posto fra quelli della Comunità economica europea e la sua posizione strategica, che gli consente di collegarsi con i migliori centri industriali italiani ed europei, lo pone nelle condizioni migliori per attirare traffico. Lo comprova il fatto che da 19 milioni e 600 mila tonn. circa del 1960, si è passati, in un solo decennio, alla cifra di oltre 50 milioni di ton. di merce smistata. Ma non va sottaciuto che nel frattempo sono emersi sintomi che potrebbero essere intesi come premonitori di una prossima stasi. Infatti, i valori incrementali, dal 1967 al 1970, sono passati dal 12,5% al 4,6% al 2,1%. La partecipazione di Genova al movimento dei

porti italiani è stata del 17,9% nel 1968, del 17,3% nel 1969 e del 16% nel 1970. La sua partecipazione al commercio italiano con l'estero è scesa dal 16,3% del 1968, al 15,3% del 1969, al 14,6% del 1970.

Ciò sta a comprovare, che le nostre strutture portuali risultano ormai saturate e poco qualificate a reggere alla esplosione dei traffici specializzati, che richiedono ampi spazi ed attrezzati terminali.

Nel 1970 il porto di Genova ha movimentato circa 70 mila contenitori per circa 600 mila tonnellate di merce. In grandissima parte questo traffico è stato assorbito dal Terminal di Ponte Libia, il primo centro container entrato in servizio nel bacino del Mediterraneo che da solo ha smistato circa un decimo dell'intero traffico di merci in colli e a numero delle nostre banchine.

Ma la misura si è già dimostrata insufficiente, mentre il divario esistente fra risorse disponibili e necessità di spese per nuove opere si va allargando, rinviando nel tempo lavori che sono indispensabili.

L'imperdonabile ritardo in cui ci troviamo rispetto ad altri porti, che pur avendo raggiunto un grado elevatissimo di sviluppo continuano ad essere fortemente alimentati in finanziamenti, rende estremamente urgente il completamento delle opere al molo Nino Ronco e la costruzione del bacino di Voltri, di importanza fondamentale per una migliore utilizzazione del porto esistente.

Le inevitabili esigenze delle trasformazioni, che investono tutti i settori operativi, hanno indotto la Compagnia ad indire prossimamente una conferenza che dovrà svolgere, con la collaborazione di tutti i portuali, un ruolo determinante sul piano del nostro rinnovamento per poter conferire all'organizzazione in cui siamo rappresentati il vigore e la funzionalità che i nuovi tempi imprescindibilmente richiedono, e saper indicare le linee su cui impostare il nostro lavoro al fine di rendere incisiva l'azione per i finanziamenti e la ristrutturazione del porto; traguardi che dovranno essere inevitabilmente raggiunti per impedire che la nostra attività abbia ad emarginarsi sempre più con grande scapito per i lavoratori, per la economia della città e della regione.

Proprio per il carattere rievocativo che si è voluto dare al 25°, l'accento è caduto con maggior vigore sui fatti, le lotte e le realizzazioni che durante gli anni hanno seguito la Compagnia Unica nella sua crescita.

È importante, perciò, oltreché doveroso, rendere ora testimonianza a tutti coloro che con la loro silenziosa operosità e la grande fiducia riposta nell'organizzazione operaia, furono sempre pronti a combattere duramente perché la Compagnia giungesse a quelle mete, che negli anni oscuri del fascismo ed in quelli successivi della repressione antioperaia costituivano obiettivi coscientemente maturati da una classe operaia sicura dei propri compiti e certa dei suoi fini.

Questi lavoratori, che prestarono la loro opera ai vari stadi di organizzazione della Compagnia, sono ora, per la maggior parte fisicamente distanti da noi. Molti sono deceduti. Altri, raggiunta la età avanzata, godono di un meritato riposo, anche se non sempre allietato dalla sicurezza economica. Altri, ancora, sono qui presenti che seguono da severi giudici il nostro

comportamento di oggi, anche se è giornata di festa, sia per la ricorrenza del 25°, che per la premiazione loro che dovrà verificarsi a conclusione della manifestazione.

L'esistenza di tutti fu vissuta in condizioni di duro lavoro sovente svolto in situazioni di estrema pericolosità cui sono anche da ascrivere, purtroppo, numerosi incidenti mortali. Ad essi vada il reverente pensiero ed il commosso saluto di quanti, oggi, nelle file della Compagnia Unica possono godere delle migliori condizioni di vita e di lavoro che la loro attività ha reso possibile.

Concludo, rinnovando il ringraziamento a tutti per aver contribuito a dare prestigio al 25° anniversario della nostra fondazione, esaltandone, come era nelle aspettative, l'alto significato morale che ci sarà di sicuro sprone per affrontare un avvenire che si sta già profilando poco favorevole all'esercizio della nostra attività.

