

# NOTIZIARIO

*della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie*

ASSEMBLEA STRAORDINARIA DEI LAVORATORI PORTUALI DELLA C. U. L. M. V.

25 Gennaio 1975



# A che punto è la ristrutturazione

Quando, nel marzo scorso, i lavoratori della Compagnia Unica M.V., riuniti in assemblea straordinaria, approvarono il programma di ristrutturazione presentato dal Consiglio di Amministrazione, uno degli elementi che maggiormente concorse a rendere la loro adesione stragrande, quasi plebiscitaria, fu, senza dubbio, la consapevolezza che solo per mezzo di tale impegno di rinnovamento si sarebbe aperta la strada a più equilibrate forme di ripartizione interna sia del salario che delle occasioni e dei carichi di lavoro.

L'esigenza era profondamente sentita e in suo favore militavano, sopra gli altri, almeno due validissimi motivi: primo, il lungo tempo di maturazione attraverso il quale essa stessa era andata formandosi, dopo che sette Compagnie si erano fuse per dare vita ad un organismo unitario; secondo, le successive trasformazioni intervenute nel campo marittimo-portuale, i cui effetti occupazionali avevano prodotto sperequazioni interne inaccettabili per una istituzione operaia, quale la Compagnia Unica è, pena la sua squalifica sul terreno dei principi e lo svilupparsi di contrasti interni che ne avrebbero allentato la compattezza e indebolito la posizione di soggetto primario nell'ambito dell'attività portuale.

Meno di un anno è trascorso da quell'assemblea: un arco di tempo decisamente troppo breve per rendere anche solo ipotizzabile la possibilità di bilanci conclusivi e, tuttavia, non tale da impedire che si tiri qualche somma, allo scopo di verificare quanto è stato realizzato nella direzione voluta dai lavoratori e quello che ancora resta da fare.

Intanto, sarà opportuno ricordare che il programma approvato necessitava, per prendere l'avvio, di vedere tradotto un suo punto preliminare e cioè la riforma delle strutture direzionali. Tale punto è stato realizzato e ha trovato applicazione nelle votazioni svoltesi durante il periodo maggio -giugno con il superamento dei Consigli Tecnici, l'insediamento di un console e sei vice consoli, l'allargamento del Consiglio di Amministrazione.

Sola nota negativa, in rapporto alle realizzazioni di questo secondo punto programmatico, il mancato insediamento di uno dei sei vice consoli, al quale quanto prima si dovrà rimediare.

Così ristrutturato, il Consiglio di Amministrazione ha provveduto, come primo atto, a formare nel proprio seno le programmate quattro Commissioni tecniche, facenti capo ai settori «lavoro», «tariffe», «meccanizzazione» e «sociale», ed ha affrontato, con la urgenza che gli impegni assunti richiedevano, il problema del cottimo collettivo di Compagnia.

Introdotta con decreto Consortile in data 1° agosto, il «collettivo» ha avviato quel processo di equiparazione salariale che aveva costituito uno degli aspetti del programma sui quali, più sentiti, si erano riversati i consensi assembleari.

I dati relativi ai primi mesi di applicazione del cottimo di Compagnia, pur non consentendo l'affermazione di risultati ottimali, impossibili d'altronde a conseguirsi in una fase di avvio che ha coinciso largamente con il periodo delle ferie, offrono elementi di valutazione nel complesso positivi, in

rapporto all'instaurarsi di un più giusto equilibrio retributivo.

Anche la perequazione intersezionale dell'avviamento al lavoro, indispensabile per rendere davvero effettivi ed operanti i principi di equità distributiva del salario, è stata nel frattempo avviata ed ha fatto registrare, durante questi mesi, risultati di un certo rilievo, fornendo indicazioni positive e probanti circa la sua capacità di strumento organizzativo indispensabile per attuare una concreta pianificazione delle giornate di lavoro. A formare la «media di avviamento di Compagnia» hanno concorso «medie sezionali» fra loro assai meno disperate, rispetto al passato. Nondimeno, affinché il meccanismo si perfezioni, devono vendicarsi altre condizioni. Per esempio: l'aumento del numero di lavoratori dei ruolini riguardanti le attività meccanizzate, e l'adozione di più estese misure di «perequazione sezionale», in assenza delle quali la perequazione intersezionale stessa presenterebbe aspetti non poco contraddittori. Esiste, poi, un'esigenza organizzativa, non più procrastinabile, che è quella di uniformare le procedure di avviamento, oggi diverse da sezione a sezione.

Tratta diffusamente della questione un documento approvato dal Consiglio di Amministrazione insieme con un idoneo schema operativo, di cui il presente numero del «Notiziario» riporta i testi integrali.

Queste, dunque, le cose urgenti e più significative realizzate nel quadro del programma di rinnovamento sottoscritto dai lavoratori meno di un anno fa.

Nel frattempo, i lavoratori della Compagnia, riuniti ancora in assemblea straordinaria il 25 gennaio, potranno fare il punto sulla situazione e giudicare quanto concrete o meno siano state le soluzioni date ai problemi interni.

Per quelli riguardanti l'avvenire del porto, finanziamenti, spazi, riforma dell'assetto gestionale, è o per t uno sin d'ora informare i lavoratori che il Consiglio di Amministrazione, di fronte agli impegni precedentemente assunti, ha stabilito di indire un'altra assemblea straordinaria da tenersi entro la prima quindicina di marzo c.a., in modo da dare spazio sufficiente allo svolgimento di un impegnato dibattito su temi tanto importanti.



## COM'È FORMATO IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

**CONSOLE:** Giovanni AGOSTI

### VICECONSOLI:

Emanuele BORNETO  
Gildo CARINI  
Luigi DELLACASA  
Matteo FUSARO  
Vittorio GAGLIONE

### CAPISEZIONE:

Aurelio ALLEGRANZA  
Giorgio BALZANI  
Ezio DABBENE  
Egidio NAPOLI  
Albino MASSA  
Beniamino PERESSINI  
Edilio TRAVERSO

### CONSIGLIERI AMMINISTRATIVI:

Mario ARVIGO  
Paride BATINI  
Luigi CAMPI  
Riccardo CANEPA  
Carlo CICCOTTI  
Giacomo DE BERNARDI

Dionisio FEDERIGI  
Ilio NICCOLINI  
Bruno PIPPO  
Ruggero RASO  
Luigi RONDANINA  
Arturo SILLANO  
Luciano SOSSAI

### REVISORI DEI CONTI:

Rag. Mario BORMIDA - Presidente  
Evandro ADORNO  
Enzo PARODI

### COMPOSIZIONE DELLE COMMISSIONI:

**LAVORO:** GAGLIONE (viceconsole); ALLEGRANZA, BALZANI, DABBENE, MASSA, NAPOLI, PERESSINI, TRAVERSO.

**MECCANIZZAZIONE:** BORNETO (viceconsole); CAMPI, CICCOTTI, SOSSAI, PIPPO.

**RAPPORTI CON IL SINDACATO E PROBLEMI SOCIALI:** DELLACASA (viceconsole), DE BERNARDI, BATINI, RASO, CANEPA.

**TARIFFE:** CARINI (viceconsole), FUSARO (viceconsole), ARVIGO, FEDERIGI, NICCOLINI, RONDANINA, SILLANO.

## Principali punti dell'accordo sulla carta rivendicativa Aumentata la contingenza Prospetto delle nuove paghe

In seguito alla positiva conclusione della vertenza relativa alle rivendicazioni di carattere economico e normativo presentate dalle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori portuali, il Ministero ha impartito le direttive atte a rendere esecutivo l'accordo per il triennio 1° gennaio 1975 - 31 dicembre 1977.

Ecco, in sintesi, quanto la circolare ministeriale ha disposto:

1. Aumento dal 1-1-1975 di lire 1000 della giornata lavorata base.
2. Aumento dal 1-1-1975 da 20 a 25 giornate lavorative del periodo di ferie per i lavoratori portuali permanenti e avventizi.
3. Commisurazione dell'indennità di buonuscita, in precedenza calcolata sulla base di 20 giornate retribuite per ogni anno di iscrizione nei registri, a 22 giornate retribuite dal 1° gennaio 1975, a 24 dal 1° gennaio 1976 e a 25 dal 1° gennaio 1977. Ai fini della

determinazione dell'importo da erogare a titolo di indennità di buonuscita, vale come base la misura della giornata retribuita media dei lavoratori portuali permanenti o avventizi, calcolata per il periodo 1° luglio dell'anno precedente alla cancellazione - 30 giugno dell'anno di cancellazione. La predetta misura considera i guadagni realizzati dagli stessi lavoratori comprensivi del solo salario garantito. Al valore così individuato viene aggiunto il rateo per scatti di anzianità spettanti al singolo lavoratore interessato.

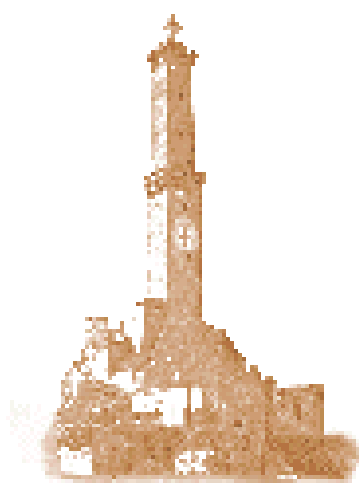
4. Il valore unitario giornaliero del salario garantito resta fissato nella misura attuale, incrementata annualmente soltanto della variazione per scatti di contingenza. Pertanto il salario garantito non viene aumentato dell'importo di lire 1000 previsto per la giornata lavorata base ai fini tariffari. Dalla stessa data, viene abolito il «tetto settimanale» istituito con circolare 26 gennaio 1972. Per quanto attiene alle modalità di applicazione dell'istituto del salario garantito restano valide le direttive già emanate dal Ministero, con la circolare istitutiva del 15 aprile 1969 e successive che non siano in contrasto con le innovazioni sopra indicate.
5. L'indennità di malattia è stata fissata dal 1-1-1975 in lire 8.380. Analogamente, l'indennità di infortunio, viene commisurata al indicato valore.
6. L'erogazione dell'«una tantum» ai lavoratori permanenti, cancellati dai registri per aver perduto il requisito della sana e robusta costituzione fisica al lavoro portuale, è stabilita in via permanente ed estesa anche ai lavoratori ultracinquantacinquenni, cancellati a domanda dai registri e titolari, dal 1° gennaio 1975, di pensione di anzianità da parte dell'INPS.
7. Aumento della misura della 14.a mensilità da 13 a 20 giornate retribuite dal 1° gennaio 1976 e da 20 a 26 giornate retribuite dal 1° gennaio 1977.
8. Aumento del 2 per cento del valore degli scatti biennali di anzianità, fino ad un massimo del 40 per cento, a decorrere dal 1° gennaio 1976.

Il Ministero ha successivamente impartito altre disposizioni concernenti l'adeguamento della base salariale alle variazioni intervenute, durante il 1974, nel congegno della scala mobile; variazioni che hanno portato ad un aumento di 41 punti di contingenza, così ripartiti nei quattro trimestri:

febbraio	punti	6
maggio		10
agosto		10
novembre		15

Per i porti di 1° categoria, cui Genova appartiene, il calcolo ha perciò determinato un aumento della giornata lavorata base pari a L. 670, che, sommato all'aumento contrattuale di L. 1000 e al precedente valore di L. 8.380, ne fissa il nuovo importo a L. 10.050.

NUOVE PAGHE LORDE IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 1975		
TURNI DI LAVORO	51-12-1974	1-1-1975
1.o e 2.o turno feriale . . . . .	10.253	12.296
3. turno feriale . . . . .	13.073	15.678
3.o turno feriale con ora prosec. . . . .	14.916	17.889
1.o turno sabato . . . . .	10.253	12.296
2.o turno sabato . . . . .	13.073	15.678
3.o turno sabato . . . . .	18.834	22.587
1.o turno festivo . . . . .	13.073	15.678
2.o turno festivo . . . . .	18.834	22.587
<b>Ore straordinarie in prosecuzione dell'orario normale:</b>		
Ora prosecuzione nel 3.o turno feriale	1.844	2.211
<b>CONTRATTI</b>		
Giornata . . . . .	8.380	10.050
Mezza giornata . . . . .	4.190	5.025
Notte . . . . .	13.073	15.678
Mezza notte . . . . .	6.536	7.839
Ora diurna . . . . .	1.282	1.537
Ora notturna . . . . .	1.634	1.960



## Proposte del Consiglio di Amministrazione per uniformare le diverse modalità di avviamento al lavoro.

Con l'entrata in vigore del cottimo collettivo di Compagnia e della relativa perequazione intersezionale, il Consiglio di Amministrazione ha affrontato, il problema concernente l'unificazione dei vari criteri di avviamento al lavoro.

L'opportunità di adottare tale metodo di generalizzazione obbedisce a due obiettive esigenze: quella di rendere sempre più compatta la base unitaria dei lavoratori appartenenti alla Compagnia, e quella di conferire maggiore efficienza agli strumenti istitutivi cui è affidato il compito di perequare al massimo la distribuzione delle occasioni di lavoro.

Il dibattito svolto in Consiglio, sulla materia, è stato particolarmente intenso e ciò in quanto si sono dovute superare complesse difficoltà, derivanti, non tanto dal contrapporsi di singole posizioni, quanto dall'esistenza nelle varie sezioni di molteplici e diversificate procedure di avviamento.

La linea prevalsa, comunque, grazie al senso di responsabilità manifestato da tutti i consiglieri, coscienti degli impegni assunti per mandare avanti il programma di ristrutturazione interna approvato dai lavoratori, è quella più sopra accennata, la sola manifestatasi valida ad offrire, nei limiti del possibile, concrete garanzie in ordine alla perequazione intersezionale.

Tutto questo non significa, ovviamente, che l'orientamento emerso contenga, prima ancora di tradursi in fatti operativi, i mezzi e la forza per smussare ogni angolo e mettere in moto un meccanismo perfetto: sfasature, sul piano perequativo, permangono, rendendosi specialmente avvertibili nell'attività svolta da coloro che operano con mezzi meccanici, cui sono riservate condizioni di avviamento che è obiettivo qualificare come più favorevoli rispetto agli altri. Si deve però dire, con altrettanta obiettività, che a tale stato di cose non sarà impossibile porre rimedio, se si seguirà una politica diretta ad estendere la attività meccanizzata, che è un'ipotesi avente quale presupposto essenziale l'assegnazione di un ulteriore numero di patenti ad altri lavoratori della Compagnia. Tale politica otterrà lo scopo di non sottrarre alcun settore agli obblighi imposti dalla perequazione, ed inoltre contribuirà ad accrescere la capacità operativa della Compagnia di fronte al progresso tecnologico che incalza.

Sul terreno strettamente salariale, i dati ricavati dal confronto fra le varie situazioni sezionali, relativamente ai primi 3 mesi di applicazione del collettivo, presentano risultati assai incoraggianti. Il rilievo, però, se è importante, non basta da solo ad indicare prospettive accettabili in tema di perequazione. Quello che soprattutto conta è la sollecita assunzione da parte delle sezioni stesse di quelle misure e iniziative suscettibili di estendere i principi perequativi anche alla distribuzione dei carichi di lavoro.

In questo quadro, il Consiglio di Amministrazione ha pure ritenuto opportuno che sia reso obbligatorio il lavoro alle navi traghetto e a quelle portacontainer, fatte salve alcune motivate esenzioni. Le ragioni che hanno ispirato tale decisione si riassumono nella constatazione che a tali operazioni è legato il futuro dell'attività portuale e nella conclusione che, essendo quest'ultima prerogativa esclusiva della Compagnia e suo qualificante patrimonio, nello stesso tempo, gli sforzi che essa compie, per sempre meglio adeguarvisi, siano equamente ripartiti fra tutti i suoi appartenenti.

Altra risoluzione presa dal Consiglio è quella riferentesi ai vari ruolini di avviamento, il cui numero iniziale, in sede di chiamata, dovrà sempre coincidere con quello del turno generale, fatti ancora salvi pochi motivati casi. Le finalità perequative di tale innovazione non abbisognano di particolari illustrazioni.

È evidente che una diversa articolazione dell'avviamento fondata sulla necessità di razionalizzarne la meccanica, attraverso un procedimento di uniformazione, richiede alle sezioni l'abbandono di consuetudini da lungo tempo invalse; tuttavia gli obiettivi uni tari e perequativi, che con tale abbandono si vogliono perseguire, compensano largamente i sacrifici richiesti.

Il documento che schematizza le nuove modalità di avviamento rientra ancora, in senso programmatico, nella prima fase del processo di ristrutturazione. Se l'Assemblea deciderà di approvarlo nel testo in cui è presentato o dopo averne suggerito eventuali modifiche, l'attività del Consiglio potrà dedicarsi più ampiamente a tutti quei problemi che costituiscono impegno per il felice superamento delle fasi successive. Vale a dire, unificazione del quadro tecnico e costituzione della squadra unificata.

## Schema relativo alle modalità di avviamento unificato.

1) Le varie modalità di avviamento, oggi in uso presso le Sezioni S. Giorgio, S. Canzio, Commessi di Bordo, Barilai e Cassai, Imballatori vengono assorbite da un criterio unico e generalizzato. Le chiamate riguardanti: navi, ricarico, sbarco da chiatte e servizi di assistenza dovranno uniformarsi al seguente ordine:

a) **navi**: si procede per scalo e numero di commessa della nave, partendo dal numero più basso:

- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 1. Motoscafo        | 24. Assereto      |
| 2. Battello         | 25. Chiappella    |
| 3. Aeroporto        | 26. Colombo       |
| 4. Oscar Sinigaglia | 27. San Lazzarino |
| 5. Nino Ronco       | 28. Andrea Boria  |
| 6. Derna            | 29. Zingari       |
| 7. Canepa           | 30. Mille         |
| 8. Bengasi          | 31. Silos         |
| 9. Libia            | 32. Parodi        |
| 10. Tripoli         | 33. Darsena       |
| 11. Somalia         | 34. Morosini      |
| 12. Mogadiscio      | 35. Salumi        |
| 13. Eritrea         | 36. Calvi         |
| 14. Massaia         | 37. Rotonda       |
| 15. Etiopia         | 38. Spinola       |
| 16. Idroscalo       | 39. Popolo        |
| 17. San Giorgio     | 40. Embriaco      |
| 18. Ribattino       | 41. Mandraccio    |
| 19. Bettolo         | 42. Cattaneo      |
| 20. Sanità          | 43. Marinetta     |
| 21. Paleocapa       | 44. Molo Vecchio  |
| 22. Caracciolo      | 45. Gadda         |
| 23. San Benigno     | 46. Grazie        |

b) **ricarico** (la cui chiamata avviene dopo quella delle chiatte): si segue l'ordine per scalo, come con le navi e nell'ambito dell'avanzamento;

e) **sbarco da chiatte** (la cui chiamata precede quella del ricarico): si procede come al punto b);

d) **assistenza a terra**: si procede come al punto b) e, nell'ambito dell'avanzamento, prima si chiama la zona di ponente e poi quella di levante;

e) **Pesatori**: tutto resta invariato, in quanto questo avviamento si effettua sulla base di particolari norme tecniche come previsto dall'art. 70 del Regolamento al lavoro portuale;

f) **Portabagagli**: il Consiglio di amministrazione ha preso le iniziative opportune a far sì che anche in questa sezione venga osservato l'orario di lavoro a turni, come disposto dal decreto del Presidente del C.A.P. n. 51 dell' 8 gennaio 1974.

2) I problemi attinenti i **ruolini di avviamento** sono stati esaminati alla luce delle percentuali di maggiorazione e con riguardo alle norme che disciplinano l'erogazione del salario garantito per i turni obbligatori, cercando di lasciare in vita, ai fini della perequazione, il minor numero di ruolini. Ne è derivata la formulazione delle seguenti ipotesi:

- a) istituzione di un **ruolino unico**, valido dal lunedì al sabato mattina, avente come punto costante di riferimento il 2° turno, includente il 1° turno del sabato. Nell'ambito del ruolino sopraddetto si lascia in vigore un « GIRO » di 1° turno, allo scopo di consentire a tutti l'effettuazione del 1° turno dal lunedì al venerdì. Per consentire una perequazione di turni, quando un lavoratore ha effettuato il 1° turno e il ruolino del 2° turno non lo supera, viene considerato con un turno di vantaggio e pertanto quando dovrà essere avviato di 2° turno verrà saltato. L'esperienza acquisita in alcune sezioni assicura che, così procedendo, si riesce a raggiungere la parità di turni di avviamento obbligatorio nel corso del mese;
- b) ruolino di avviamento per il 3° turno dal lunedì al venerdì dei giorni feriali;
- e) ruolino di avviamento per il 2° turno del sabato;
- d) ruolino di avviamento per il 3° turno del sabato e del 2° turno festivo (giro unico);
- e) ruolino di avviamento per il 1° turno festivo;
- f) ruolino di avviamento per il 4° turno dei giorni feriali dal lunedì al venerdì, compresi fra il 15 marzo e il 15 novembre.

Nei giorni che precedono il 25 aprile e il 1° maggio, il 4° turno non viene chiamato.

3) a) I ruolini comprendenti i lavoratori patentati adibiti alla guida di cavalieri, ralle, ruspe, carrelli e gli autisti saranno formati da coloro i quali scelgono di operare in tali settori. Si dovrà pertanto dar luogo alla loro iscrizione nei ruolini medesimi. Le rispettive chiamate saranno effettuate partendo dal ruolino del turno generale, per tutti i turni.

L'indennità di traslazione carrelli e ruspe e riassetto pallets a fine turno verrà equiparata alle altre, con l'entrata in vigore dei nuovi criteri di avviamento.

Anche la chiamata relativa al «**ruolino del veleno**» avverrà partendo dal ruolino del turno generale.

Restano operanti i ruolini con giro autonomo del frigorifero e dell'olio, così come continua a funzionare il ruolino cotonieri nella sezione

Imballatori, la cui chiamata avrà luogo dopo quella delle navi traghetto;

b) per quanto riguarda l'avviamento alle navi traghetto e al rizzaggio alle navi portacontenitori, considerato che tali attività vanno sempre più prendendo campo, creando sperequazioni di avviamento stesso fra gli associati, si è ritenuto opportuno rendere obbligatorio il «GIRO», con l'esclusione dei lavoratori che hanno compiuto il 50° anno di età e ne facciano richiesta, oppure di coloro che ne sono esentati dal sanitario consortile;

e) l'avviamento dovrebbe avvenire nel seguente ordine:

1. Olio
2. Frigorifero
3. Carrelli Svenska
4. Cavalieri
5. Ralle
6. Autisti
7. Traghetti
8. Rizzaggio
9. Ruspe
10. Carrelli
11. Veleno
12. Cotonieri
13. Turno generale

Nella sezione San Giorgio, restano operanti i ruolini dei verricelli (suddivisi in: verricelli, cranes da 500 tonn., cranes special, cranes), dei segnalatori, dei chiattaioli, delle rinfuse, delle navi per piccolo cabotaggio, Silos; nella sezione Stejano Canzio quelli della Posta, Centro imbarco merci, Darsena, Dogana Centrale, Cap. III° ferrovia, marchisti, Silos, rinfuse.

Il ruolino dei semoventisti, istituito con precedente delibera consigliare, composto di lavoratori appartenenti alle varie sezioni, seguirà le presenti modifiche di avviamento.

4) Circa l'osservanza di limiti nell'avviamento, il Consiglio dispone che i lavoratori possano effettuare 2 turni non consecutivi nell'arco delle 24 ore, oppure la notte o il 1° e 2° turno, o, infine, il 2° turno e il 1° turno e la notte il giorno successivo. Non dovranno, in sostanza, essere effettuati più di 4 turni in tre giorni. È ammessa l'effettuazione del 2° turno o del 3° turno del sabato dopo quello del r e 3° turno del venerdì. Nel caso di impegno nel 4° turno, possono essere effettuati 1° o 2° e 4° turno.

Si può prevedere ancora l'impiego nel 4° turno e nel 2° successivo, sempreché non sia stato effettuato il 1° o il 2° il giorno precedente.

Si può anche effettuare il 4° turno e il 3° successivo pur avendo effettuato il 1° o il 2° turno il giorno precedente, mentre è vietato effettuare il 3° e il 4°, oppure il 4° e il 1° turno.

L'avviamento del 2° turno festivo potrà essere effettuato soltanto qualora il lavoratore non sia stato impiegato nel 1° turno festivo.

Quest'ultima disposizione si è resa necessaria per uniformare l'avviamento alle norme generali in vigore. Al lavoratore comunque verrà riservata la precedenza con il «GIRO» arretrato.

5) Giri arretrati o anticipati (oppure precedenze) per i turni straordinari.

Anche in questo campo, che presenta pluralità di criteri applicativi, si è imposta l'opportunità di pervenire ad una uniformazione capace di contemperare le esigenze provenienti dalle diverse situazioni sezionali.

Pertanto:

a) se un lavoratore, che ha effettuato il 2° turno feriale, non può effettuare quello del 3° turno (notte) perché quest'ultimo ruolino l'ha sorpassato, gli viene riservata la precedenza, o turno arretrato, anche nell'ipotesi che abbia lavorato successivamente nel 1° o 2° turno. La riserva del «GIRO» gli verrà assegnata appena disponibile e possibilmente per il giorno successivo, a meno che non incorra nel 3° turno;

b) sabato 2° turno: quando il lavoratore viene avviato di 1° turno e si vede successivamente sorpassato dal ruolino del 2°, gli viene riservato il turno arretrato (o precedenza). In caso di turni arretrati relativi a più sabati, la chiamata riguarderà sempre gli arretrati più vecchi;

e) festivo 1° turno: viene conservato il «GIRO» arretrato al lavoratore che si è trovato nell'impossibilità di rispondere per aver effettuato il 1° e il 3° turno del giorno precedente;

d) sabato 3° turno e domenica 2° turno (ruolino unico): la chiamata relativa a questi ruolini avviene prima del sabato 2° turno e della domenica 1° turno. Qualora il lavoratore avviato con essi sia sorpassato dal ruolino del sabato 2° turno e da quello del festivo 1° turno, gli viene riservata la precedenza (o turno arretrato). Lo stesso dicasi a proposito del 2° turno festivo infrasettimanale per il lavoratore che ha effettuato il 1° e il 3° turno del giorno precedente;

e) 4° turno: verrà chiamato prima del 3° e, nell'ipotesi che il lavoratore sia stato da quest'ultimo (notte) sorpassato, potrà usufruire del turno di notte arretrato (o precedenza);

f) arretrati per ferie: per il lavoratore che gode delle ferie secondo gli scaglionamenti stabiliti

dalla Compagnia, oppure per quello che ha prenotato e consumato uno scaglionamento completo al di fuori del periodo obbligatorio e, in conseguenza di ciò, si trovi sorpassato dai ruolini di 1° turno festivo, 2° turno festivo, 3° turno del sabato e 4° turno, verrà riservata la precedenza, o giro arretrato, una sola volta per ciascun ruolino.

**N.B.:** I turni arretrati vengono riservati solo nel caso che i lavoratori siano stati sorpassati dal turno generale;

g) turni straordinari di vantaggio: poiché, nonostante le misure perequative sopra esposte, si può verificare il caso di lavoratori che hanno accumulato turni di vantaggio, specie da parte di quelli addetti alla guida di cavalieri, ralle e trattori, detti turni verranno scalati nel ruolino del turno generale;

h) riserva arretrati per cause diverse: al lavoratore che si assenta dal lavoro per ragioni legate al decesso del coniuge o di parenti consanguinei (padre, madre, figli, fratelli, moglie), oltre che formalizzare la giustificazione prevista, sarà riservata la precedenza, per 3 giorni, a condizione che sia stato sorpassato dal ruolino del turno generale.

Al lavoratore che fa parte di consigli di quartiere, di consigli di delegati di scuola o di classe, che debba obbligatoriamente presenziare a sedute del tribunale o debba rispondere alla chiamata di enti pubblici o, infine, che faccia parte della Assemblea consultiva permanente della Compagnia, in caso di assenza, sarà riservata la precedenza per qualsiasi turno.

Ai componenti del Consiglio sindacale unitario dei delegati o dei Comitati direttivi delle tre organizzazioni sindacali provinciali e ai donatori di sangue, che si assentino per motivi dipendenti da tale loro collocazione, verrà riservato il turno di notte.

6) **Lavoratori studenti:** ai lavoratori della Compagnia, frequentanti istituti scolastici statali o parificati e scuole professionali, vengono riservati turni di lavoro preferenziali, in rapporto agli orari di partecipazione ai corsi. Durante il periodo in cui sosterranno gli esami verrà loro corrisposto il salario garantito.

Sarà obbligo dei lavoratori studenti stessi produrre alla Compagnia i certificati di frequenza o i bollini di presenza sulla tessera universitaria.

7) **Perequazione intersezionali** e: nelle sezioni che usufruiscono della perequazione la relativa chiamata dovrà avvenire prima per scalo e numero e poi per nave e secondo l'ordine stabilito per la chiamata dei vari ruolini.

8) **Patenti:** al fine di estendere il campo delle attività meccanizzate, attraverso cui adeguare sempre meglio le capacità operative della Compagnia alle evoluzioni tecnologiche in atto e nel quadro delle finalità perequative che la stessa persegue, si rende necessario promuovere l'assegnazione di 245 patenti « C - E », abilitanti alle conduzioni di ralle, trattori e camion con rimorchio, secondo la seguente ripartizione:

Sezione S. Canzio	n. 100
» S. Giorgio	» 100
» Imballatori	» 10
» Barilai	» 15
» Pesatori	» 5
» Commessi	» 5
» Portabagagli	» 10

Per la guida di carrelli, macchine agricole e macchine operatrici è sufficiente il possesso della patente « B ».

9) **Ferie:** le formalità relative alla prenotazione ferie saranno disimpegnate dagli uffici chiamata delle singole sezioni a far data dal 1° gennaio 1975.

Al fine di rendere uniformi per tutte le sezioni della Compagnia Unica M.V. anche i criteri di avviamento che ottemperano al decreto consortile n. 1085, 6-8-1968, il quale stabilisce il limite di 26 turni di lavoro, e di contenere entro tale limite le giornate complessive di retribuzione anche nel caso promiscuo di attività e ferie o giornate di malattia o infortunio, si dispone quanto segue:

a) tenuto presente che nel corso dell'anno i soli mesi di luglio e ottobre (tranne il caso in cui vi ricorrono 5 domeniche) hanno 27 giornate lavorative, mentre gli altri, per l'incidenza dei festivi infrasettimanali, ne hanno 26 o meno, la 27.a giornata potrà essere assegnata solo sotto forma di salario garantito, rimanendo peraltro fermo che, anche in detti mesi, non potrà essere superato il limite di 26 giornate di lavoro o ferie;

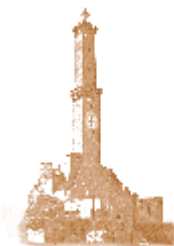
b) qualora nel corso del mese il lavoratore alterni giornate di lavoro a giornate di ferie, queste ultime verranno considerate presenze a tutti gli effetti, per cui si assommeranno a quelle lavorate fino al limite di 26.

Quando si verifichi che il lavoratore, dopo avere effettuato 26 turni di lavoro, richieda per lo stesso mese giornate di ferie all'Ufficio Personale, queste ultime verranno tolte d'ufficio dagli Uffici chiamata;

e) il problema che sorge, quando il lavoratore cade malato o s'infortunia nel corso del mese, viene risolto consentendo la copertura di tutte le

giornate del mese stesso parte con l'assistenza e parte con le giornate di lavoro, tenendo sempre presente che le giornate di lavoro non possono comunque superare il numero di 26.

Es.: Se un lavoratore cade malato per 10 giorni nel mese di ottobre, può effettuare nello stesso mese 21 turni di lavoro e totalizzare quindi 31 giornate complessive. Tale norma costituisce un'eccezione ai punti a) e b), in quanto sia la Cassa Mutua Portuale che l'INAIL erogano l'assistenza per tutte le giornate del mese comprese quelle festive.



## Altre delibere del Consiglio di Amministrazione

Riguardano: l'Assemblea Consultiva, la corresponsione anticipata del salario garantito, l'aumento delle ferie e la disciplina sul posto di lavoro.

Collateralmente alle iniziative assunte per mandare avanti il programma di ristrutturazione, il Consiglio di Amministrazione ha preso alcune decisioni inerenti altri aspetti della vita interna della Compagnia.

Esse riguardano:

### Assemblea consultiva permanente

La costituzione di un organismo unico di Compagnia, capace di fondere le esperienze acquisite dalle varie «consultive» a carattere sezionale, si è fatta esigenza ancor più sentita, dopo l'avvenuto superamento dei Consigli Tecnici: fatto che ha coerentemente corrisposto ai nuovi indirizzi organizzativi, ma anche, obiettivamente, privato la Compagnia di validi strumenti di consultazione tecnica. La risoluzione presa è stata quella di giungere alla formazione dell'Assemblea consultiva permanente di Compagnia entro la fine di febbraio, o al massimo i primi giorni di marzo. Le relative votazioni saranno precedute da un certo numero di riunioni preparatorie, nel corso delle quali saranno discussi i criteri che dovranno presiedere alla composizione dell'organismo. L'orientamento del Consiglio di Amministrazione è diretto a stabilire un apporto

pari a un membro ogni duecento lavoratori, rappresentativo sia delle forze sezionali che dei vari settori operativi. Il Consiglio ha pure deliberato che il rapporto informativo e consultivo tra Direzione e organismo eletto sarà stabilmente mantenuto dalla Commissione per i rapporti con il Sindacato e i problemi sociali.

### **Corresponsione anticipata del salario garantito**

Con l'abolizione del « tetto settimanale » si è resa possibile l'erogazione del salario garantito riferito allo stesso mese per il quale viene corrisposto l'acconto salari.

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto, ha deliberato di concretare simile possibilità che, anticipando di un mese il pagamento del salario garantito, lo rende, di fatto, meglio rispondente al momento in cui è maturato, ed ha fissato per il prossimo mese di febbraio la data della sua realizzazione.

Si avverte, però, che l'operazione comporterà lo spostamento, per esigenze tecniche, del giorno di pagamento dal 10 al 12 di ogni mese.

In conclusione e a titolo di esempio, dal pagamento del mese prossimo il lavoratore, anziché riscuotere:

- cottimo del mese di dicembre 1974;
  - acconto salari del mese di gennaio 1975;
  - salario garantito del mese di dicembre 1974;
- riscuoterà:
- cottimo del mese di dicembre 1974;
  - acconto salari del mese di gennaio 1975;
  - salario garantito del mese di gennaio 1975.

Allungamento degli scaglioni feriali

Tabella pagina 10 ass. cons perm te

Come è noto, l'accordo intervenuto sulla carta rivendicativa presentata dai lavoratori portuali ha aumentato da 20 a 25 il numero delle ferie da ognuno annualmente godute. Allo scopo di adeguare gli scaglionamenti feriali alla nuova situazione, il Consiglio ha ritenuto opportuno allungare i rela-

tivi periodi da 12 a 18 giorni.

Restano invariate le modalità esistenti per la prenotazione.

Disciplina sul posto di lavoro

Il rispetto di una linea disciplinare, attraverso cui i lavoratori si sentano impegnati ad affrontare in eguale misura i sacrifici dell'attività lavorativa,

con l'osservanza dell'orario, con l'assidua presenza sul posto di lavoro, con l'adeguarsi alle direttive impartite da chi ha la responsabilità dell'andamento delle operazioni, ecc., rappresenta indubbiamente una condizione di base irrinunciabile per qualsiasi organizzazione desiderosa che l'attività alla quale è chiamata si svolga in maniera ordinata ed efficiente.

Tutto questo, quindi, non può non valere anche per la Compagnia Unica M. V.

Il Consiglio di Amministrazione ritiene tuttavia che, all'interno di essa, il discorso disciplinare non possa né debba essere impostato in termini impositivi. Ciò che deve contare invece è una rinnovata consapevolezza intorno agli obblighi derivanti alla Compagnia del fatto di detenere la esclusiva del lavoro portuale, che non è condizione casualmente accordata, ma conquista operaia raggiunta per mezzo di lunghe e dure lotte; obblighi che, data anche la struttura di tipo cooperativistico su cui essa poggia, responsabilizzano tutti i suoi appartenenti.

D'altra parte, non sono queste le sole ragioni che rendono valido il richiamo alla disciplina sul posto di lavoro. La Compagnia si batte da tempo perché il porto sia affidato ad una diversa organizzazione gestionale, più razionale e produttiva; perciò, non offrire, sul piano attivo, alcun motivo di appunto significa, per essa, corrispondere con i fatti ai suoi stessi indirizzi programmatici, diretti ad estenderne lo spazio operativo.

E/a situazione in cifre

Nonostante la crisi economica attraversata dal Paese, il traffico del Porto di Genova, nell'anno trascorso, ha manifestato segni di sostanziale tenuta.

**TONNELLAGGI E PRESENZE  
RIGUARDANTI IL DECENNIO**

1964 - 1973

Il raffronto particolareggiato con l'analogo periodo del 1973 del tonnellaggio manipolato dalla Compagnia Unica, durante i primi dieci mesi del 1974, indica una flessione allo sbarco (— 9,6%) e un incremento all'imbarco (più 16,6%) per le merci in colli o a numero, un aumento delle rinfuse (+ 3,6%) e una situazione pressoché di stallo per ciò che si riferisce ai trasporti specializzati.

Complessivamente, come mostra la tabella, si registra un andamento sostanzialmente uniforme, mentre si evidenzia invece un cauto aumento nelle giornate di lavoro.

Tabelle pagina 11