

NOTIZIARIO

della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie

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

21-22 Marzo 1975



Sulla ristrutturazione dei servizi portuali

Con la Conferenza, tenuta al teatro Amga nel gennaio del 1973, fu impostato dalla C.U.L.M.V. un serio discorso sui problemi e sulle prospettive di sviluppo del Porto di Genova.

In quell'occasione fu unanimemente riconosciuto che la ristrutturazione interna della Compagnia, come fase di adeguamento alla mutata realtà del settore marittimo-portuale, avrebbe avuto un senso e avrebbe potuto esprimere tutto il proprio potenziale rinnovatore solo nella misura in cui essa si fosse collocata in un più ampio disegno di trasformazione delle attuali strutture tecnico-organizzative ed amministrative della gestione portuale.

Fu altresì affrontato ampiamente anche l'annoso problema dei finanziamenti statali, una materia sulla quale, d'altronde, ripetute e precise sono state le prese di posizione delle organizzazioni sindacali nazionali di categoria.

Il punto sugli investimenti e sulla domanda di spazi portuali

Proprio per l'importanza decisiva che il tema dei finanziamenti statali assume per il funzionamento e lo sviluppo del sistema portuale italiano e per la parte di primo piano che il complesso delle banchine liguri riveste in tale contesto, la Compagnia promosse, a seguito della Conferenza, un incontro svoltosi nella sede sociale fra i suoi dirigenti e qualificati esponenti del mondo politico, economico e sindacale della nostra Regione, per dibattere ed approfondire ulteriormente l'importante e vitale tematica.

Dalla data di quell'incontro ad oggi alcune cose sono, sia pure lentamente, maturate. Nell'agosto dello scorso anno, dopo un iter legislativo piuttosto travagliato, il Parlamento ha finalmente approvato la legge riguardante i finanziamenti portuali, legge che, pur presentando aspetti nuovi che non possono obiettivamente essere trascurati, presenta tuttavia limiti' considerevoli soprattutto in ordine alle dimensioni assolute delle somme stanziare.

Si presentano come elementi positivi della legge:

1. i criteri di assegnazione dei fondi che, contrariamente a quanto era avvenuto con il cosiddetto « piano azzurro » del 1965, concentrano le somme da erogare in un numero limitato di scali (quindici), quelli cioè che durante il 1972 hanno registrato un

traffico complessivo superiore al milione di tonnellate, oli minerali esclusi;

2. l'impegno, nella stessa contenuto, di predisporre entro un anno dalla sua entrata in vigore un piano pluriennale di interventi per l'ammodernamento del settore.

Deve essere invece giudicata come assolutamente inadeguata rispetto ai fabbisogni di finanziamento delle opere più urgenti - come abbiamo già detto - la cifra di 160 miliardi da erogare, tanto più che nel deciderne l'impiego non sono state accolte le indicazioni delle organizzazioni sindacali, dell'utenza e dell'Associazione Nazionale Porti, indicazioni dirette ad ottenere che l'efficacia della legge si estendesse ad un arco di tempo non superiore ai tre anni. Così come è stata approvata, invece, la legge sui finanziamenti portuali copre un periodo di ben cinque anni (1974-1978), decisamente troppo dilatata sia in rapporto all'esiguità dei finanziamenti previsti, sia in considerazione della stessa natura della legge, che è quella di rappresentare una « premessa » (che diventa, in tal modo, lunga addirittura cinque anni) ad un più organico disegno pluriennale.

Queste considerazioni ci fanno ancora una volta inevitabilmente constatare quanto poco approfondita e consapevole sia stata la considerazione riposta dagli attuali governi sulle necessità e sui problemi delle funzioni portuali, peraltro così importanti nel quadro economico - produttivo della nazione.

Oltre l'80% del commercio estero italiano viene infatti movimentato per la strada marittima: attraverso essa passano le materie prime ed i semilavorati che alimentano le nostre industrie ed i prodotti finiti destinati ai mercati d'oltremare, specie quelli extra-comunitari.

Eppure, nonostante l'evidenza dei dati, il potenziamento ed il riammodernamento delle strutture portuali italiane ha sempre dovuto conoscere limitazioni, ostacoli e lungaggini di ogni genere.

Fra il 1963 e il 1971, per fare un esempio basato su dati di pubblico dominio, sono stati investiti nei porti, a diverso titolo, sole 220 miliardi, pari al 3,5% dei fondi destinati all'intero settore dei trasporti. Nello stesso arco di tempo le cifre stanziare per lo sviluppo autostradale hanno superato l'imponente cifra di 1000 miliardi.

Risultato di queste scelte è lo squilibrio manifestato dal fatto che da una parte il Paese dispone di circa 5.000 km. di autostrade che lo collocano in questo campo al terzo posto nella graduatoria mondiale, mentre dall'altra lamenta uno stato di arretratezza e di incapacità ricettiva nei propri scali, tale da mettere questi ultimi in crisi di fronte alla concorrenza estera, in particolare dei porti nord-europei e, addirittura, mediterranei.

Si potrebbe affermare che, in questa situazione di chiaro sotto sviluppo portuale, il porto di Genova riesca a portare avanti un' apprezzabile linea di difesa. Tal giudizio si deve far risalire principalmente alla relativa tempestività con cui è stata attrezzata parte dell'angusto spazio portuale in vista dell'accoglimento del naviglio specializzato, impostosi nei trasporti marittimi nel corso degli ultimi dieci anni. Tuttavia una politica di difesa, in un'epoca come la nostra nella quale il progresso tecnologico avanza in maniera travolgente, è destinata a risultare - in breve tempo - insufficiente anche per far mantenere a Genova le posizioni di relativa supremazia fin qui acquisite nei traffici del Mediterraneo, posizione già oggi incalzata da Marsiglia.

Occorre, perciò, non perdere mai di vista che per un porto come il nostro, nel quale convergono importantissime correnti di traffico internazionale, nessun traguardo, per quanto prestigioso, può essere mai considerato definitivo e che l'avvenire del porto deve necessariamente affidarsi al rinnovamento costante, all'adeguamento delle sue strutture alle realtà tecniche che mutano, alla ricerca di ritmi di crescita che lo tengano al passo con lo sviluppo degli scali concorrenti.

I problemi che urgono nel nostro porto, come si è detto precedentemente, sono di due tipi: strutturali e gestionali. Per quanto attiene alle strutture, senza alcun dubbio l'aspetto che reclama misure più radicali e urgenti è quello relativo agli spazi.

Le ragioni della attuale pressante domanda di spazi in ordine alle nuove esigenze dei traffici non possono essere ricondotte solamente al restringersi delle aree utilizzabili, data la situazione dell'orografia della provincia genovese, ma anche e soprattutto al pieno palesarsi degli errori commessi dagli amministratori della città e del porto, che hanno favorito l'erezione di barriere artificiali nell'ambito portuale, barriere che oggi entrano in aperta contraddizione con le esigenze di espansione della capacità ricettiva. Le opere di costruzione dei terrapieni sui quali sono sorti lo stabilimento Oscar Sinigaglia, l'Aeroporto ed il quartiere fieristico, per complessivi 300 ettari,

equivalenti a 600 volte l'area su cui si estende il Ponte Eritrea, opere che hanno richiesto impegni finanziari di rilevantissima portata, hanno tolto spazio vitale all'espansione portuale, oggi più che mai necessaria.

Del resto, quanto poco in materia di spazi si sia potuto realizzare è rivelato dalla limitatezza con cui in un decennio, e precisamente quello che va dal 1963 al 1972, si sono estese le banchine operative, passate da ml. 14.304 a ml. 17.950.

Tale modesto incremento non è valso, in sostanza, a modificare a vantaggio della operatività portuale il rapporto tonnellate manipolate/metro lineare di banchina, rimasto intorno alle 980 t/ml.

Per valutare nella giusta misura il valore di tale rapporto si deve considerare che, sulla base di studi appropriati, la sua dimensione ottimale è stata calcolata intorno alle 600 t/ml., indice oltre il quale crescono fortemente i costi tecnici.

I fabbisogni operativi per dare luogo ad una resa di servizio ispirata a criteri di economicità dicono che il porto, per corrispondere alle sole esigenze odierne, dovrebbe disporre di circa 10.000 ml. di banchina in più.

In una situazione del genere, appare fin troppo chiara la impossibilità di impostare un serio discorso sul futuro dello «sviluppo» portuale se prima non si ricercano tutte le possibili soluzioni utili a soddisfare un fabbisogno «minimo» di spazi. E' ancora una volta il caso di sottolineare che i progetti che riguardano il porto di Voltri acquistano il valore di autentica chiave di volta in tutta la questione portuale genovese.

La Compagnia, consapevole delle innumerevoli difficoltà frapposte dalle procedure burocratiche, dalla lesina dei finanziamenti, dalla lentezza inevitabile di un dibattito che chiamerà in causa il problema delle compatibilità tra espansione urbana ed espansione portuale, non perde da anni occasione per richiamare l'attenzione dell'Autorità Portuale sul restringersi dei margini di tempo per reperire - a beneficio innanzitutto dei traffici commerciali - tutte quelle superfici, dentro e fuori il porto, il cui impiego attuale è irrazionale, soggetto a sprechi o destinato ad usi non produttivi o non vantaggiosi per l'intera economia genovese.

La ripresa della città dalla sua attuale e profonda crisi è in grande parte legata al potenziamento delle attività marittimo-portuali. Ma tale potenziamento è, a sua volta, direttamente collegato con la conversione ad uso portuale di tutte le aree demaniali suscettibili di essere mobilitate, in breve periodo, a vantaggio del movimento commerciale.

Il richiamo all'interdipendenza esistente fra generali interessi cittadini ed economia portuale non è demagogico, né intenzionalmente diretto ad alimentare le dispute, più accademiche che sostanziali, ricorrenti tutte le volte che si vuoi mettere sotto accusa una presunta incomunicabilità fra amministratori portuali e amministratori degli Enti locali. Sta di fatto che Genova, per riflesso delle attività che si svolgono sulle sue banchine, ospita le sedi di 24 fra le più importanti « conferences » internazionali, 140 agenzie marittime, 300 case di spedizione ed un imprecisato numero fra aziende di import-export, di autotrasporti e di provveditoria. Le 12.000 navi circa che annualmente si avvicendano ai suoi attracchi, alimentando 250 servizi di linea, offrono occupazione diretta o indiretta a circa 70.000 persone, vale a dire oltre un quarto della popolazione attiva del capoluogo.

Alla questione degli spazi sono direttamente connessi i molti problemi riguardanti la movimentazione dei contenitori. Si tratta di un tipo di traffico (nazionale ed internazionale) che, dalla sua timida comparsa a Genova intorno alla metà degli anni '60, è andato registrando incrementi sempre più consistenti. Nel periodo compreso fra il 1969 e il 1973, il movimento di sbarco/imbarco di contenitori, nei due terminal operanti nel nostro scalo, si è sviluppato con la seguente progressione:

1969	7.108
1970	30.725
1971	44.445
1972	69.208
1973	81.840

Sono cifre che testimoniano come i traffici di questo settore specializzato dell'attività portuale si siano più che decuplicati nel volgere di un quinquennio.

Alcune proposte in tema di aree portuali

Di fronte alla crescita del movimento container, si mostrano ormai del tutto inadeguate le aree e le strutture esistenti al Ponte Libia e al molo Ronco, dove la manipolazione dei contenitori diventa sempre più difficile e pericolosa per il lavoro portuale e dove si è costretti a sovrapporre i contenitori in file anche di cinque strati. Ne risente inoltre la snellezza e quindi la economicità delle operazioni, per le soste prolungate e per la molteplicità degli interventi ai quali viene sottoposto il passaggio di detta merce.

È allora il caso di sottolineare che, con 30 navi portacontenitori che mensilmente approdano al nostro porto, la costruzione di un terzo terminal si

colloca fra le esigenze prioritarie di adeguamento della capacità ricettiva, specie se si tiene conto che nel 1973 ha interessato il nostro porto, in altre banchine, oltre al movimento delle 81.000 unità anzidette, anche un traffico di altri 37.000 container.

I problemi posti dal traffico container devono essere visti sotto un duplice aspetto, vale a dire sia in ordine al fabbisogno di approdi opportunamente attrezzati e ad elevata capacità, sia in relazione alle successive manipolazioni richieste dalle operazioni di « *groupage* », di svuotamento e di riempimento. In questa ottica, abbiamo ragione di ritenere che persino la già accennata, auspicata ed ormai finanziata costruzione del terzo terminal a calata Sanità (area di 130.000 mq.) non costituisca, per il futuro, la risposta definitiva alla prevedibile sfida posta dalla containerizzazione al porto di Genova. Si impone pertanto una soluzione basata sulla reperibilità di altre aree al di dentro ed al di fuori del porto.

In questo senso proponiamo all'attenzione di tutti i lavoratori e di tutte le autorità interessate una ipotesi di ampliamento della capacità ricettiva per navi portacontenitori che prevede:

1. il tombamento dell'attuale specchio acqueo che va dal molo Ronco al ponte Libia, operazione da completarsi con l'incorporazione del ponte Canepa in una unica, grande banchina, che offrirebbe alle navi portacontenitori due attracchi in testata ed uno al lato del Polcevera, serviti da sei gru Paceco. Il terminal ricavato si estenderebbe su 460.000 mq., area ad elevata operatività in grado di sostenere nel medio periodo le esigenze del settore;
2. la costruzione di un terminal per lo stoccaggio, lo svuotamento ed il riempimento dei containers, avente funzioni ausiliarie rispetto ai terminal già esistenti, da ricavare nell'area di tombamento del porto di Voltri, attualmente adibita alla scarica di materiali. Ne verrebbe ricavata un'area di 70.000 mq., da servirsi con tre linee ferroviarie e con un capannone di 3.500 mq. Tale progetto potrebbe essere portato a termine in due anni e consentirebbe la sosta di 4.000 ~ 6.000 contenitori (a seconda delle modalità di stoccaggio). Per il compimento dell'opera è prevista una spesa di due miliardi e mezzo;
3. il sollecito ampliamento dell'attuale molo Ronco, per altri 35.000 mq., ed il

tombamento del porticciolo Ignazio Inglese, che permetterebbe di ricavare spazio per altri 35.000 mq., opere - entrambe - peraltro già finanziate;

4. il reperimento di aree extraportuali, da utilizzarsi protempore per alleggerire il carico di operazioni che avvengono nei terminal già esistenti e che provocano strozzature ed intasamenti nell'attività di manipolazione dei container. Tali aree devono essere considerate di demanio pubblico e la esecuzione delle operazioni deve essere affidata in esclusiva alla C.U.L.M.V.

La formulazione di queste proposte è suggerita, oltre che dalla attenzione che rivolgiamo al medio-lungo periodo, anche dal prevedibile intensificarsi degli scambi con i paesi del Terzo Mondo nel più breve periodo (in particolare quelli del Medio Oriente e del Nord-Africa) e dall'approssimarsi di un evento importantissimo per i traffici del Mediterraneo, le cui opportunità devono essere tempestivamente colte dal porto di Genova: l'apertura del canale di Suez.

Certamente non è il caso di sovrastimare tali occasioni, soprattutto in assenza di analisi approfondite e di previsioni accurate in ordine all'evolvere della situazione.

Esiste un unico dato pressoché certo, che può essere così sintetizzato: in carenza di interventi delle autorità pubbliche ogni eventuale incremento delle correnti di traffico mediterraneo dovuto al ripristino del canale egiziano, troverà in Genova uno scalo strutturalmente inadatto ad accoglierlo, accentuerà gli squilibri ivi esistenti ed altererà a suo svantaggio i rapporti concorrenziali con gli altri porti mediterranei.

Non mancano, tuttavia, analisi di previsione sul futuro dei traffici portuali genovesi, delle quali è forse opportuno fare qualche cenno.

I primi risultati dell'indagine condotta da una società specializzata affermano che nel 1980 il solo movimento delle merci in colli e a numero raggiungerà nel nostro porto il livello di 9 milioni di tonnellate. Solo a voler accreditare tale stima di una pur cauta attendibilità, ci si trova di fronte al fenomeno di un importante aumento di tonnellaggio, che porterà all'incirca al raddoppio dei traffici delle navi traghetto e porta-contenitori, senza peraltro che cada il movimento delle navi tradizionali, come invece le attuali tendenze potrebbero lasciar presagire. Anche, ma non solo, in coincidenza con quest'ultimo aspetto, dovrebbe già da ora essere avviata un'opera di

razionalizzazione dell'utilizzo e della destinazione (secondo criteri merceologici, geografici, o di altro tipo) delle aree e delle strutture di sbarco e d'imbarco delle merci varie tradizionali.

In base alle tendenze attuali e alle previsioni di sviluppo dei traffici specializzati (soprattutto su navi traghetto e su navi portacontenitori) e tradizionali, urge pertanto anche provvedere ad un potenziamento ed ammodernamento dei mezzi di sollevamento fissi e di tutte quelle attrezzature delle quali ormai da anni si lamentano insufficienze vistose.

La gestione dei « servizi portuali »

A questo punto è opportuno altresì sottolineare che le deficienze strutturali del porto trovano delle aggravanti nel funzionamento e nell'attuale gestione dei « servizi portuali ».

È bene cominciare da due attività il cui concorso al buon andamento delle operazioni del ciclo portuale può essere giudicato senza dubbio determinante: si tratta del servizio doganale e di quello ferroviario.

Premesso che una modifica ai regolamenti nel campo doganale deve essere considerata più che matura, visto che tali regolamenti risalgono al 1896 e furono tollerati dalla legislazione di impronta autarchica del 1940, si deve altresì dire che nel porto di Genova il servizio prestato dalla Dogana presenta due serie lacune, una concernente l'orario in cui esso viene svolto e l'altra l'organico del personale.

Come è noto, l'orario della dogana copre l'arco di tempo che va dalle 8 alle 14, cioè un periodo del tutto disarticolato dall'attività portuale che abbraccia tutte le ore intercorrenti dalle 6 del mattino fino alle 7 di sera, senza contare i turni notturni e festivi. Appare evidente quanto un orario così concepito vanifichi in larghissima parte i miglioramenti apportati alla produttività portuale dall'estensione generalizzata del lavoro a turni.

In merito ai problemi relativi al personale della dogana, vogliamo qui sottolineare alcuni dati relativi alla costante erosione del suo organico: dal 1970 ad oggi esso è calato da 539 elementi, numero già di per sé non corrispondente ai più elevati limiti posti da un apposito decreto ministeriale, fino a 320 elementi (i dati risalgono ad alcuni mesi fa).

L'inefficienza del servizio doganale dipendente dalle cause suaccennate costituisce, nonostante l'impegno del poco personale addetto, un quotidiano e pesante intralcio alla snellezza delle operazioni portuali.

Considerazioni non meno negative si devono fare per i servizi ferroviari. Sono da giudicare apprezzabili le innovazioni tecnologiche apportate per l'ammodernamento della manovra, ma è necessario lamentare la scarsità dei mezzi rotabili impiegati.

Sono, d'altra parte, ormai note le denunce dell'utenza portuale sull'insufficienza del servizio delle F.S.: le richieste di carri vengono infatti soddisfatte al massimo per il 30-40%.

I problemi riguardanti il porto in relazione all'attuale assetto gestionale sono anch'essi frutto della mancanza di indirizzi programmatici, di sviluppo e di ammodernamento, che ha caratterizzato tutto il settore negli anni seguenti il secondo conflitto mondiale.

Si deve anche al ruolo assolto dalle gestioni dei cosiddetti «servizi portuali» se le profonde trasformazioni intervenute nei trasporti marittimi hanno trovato lo scalo genovese assolutamente impreparato a fare fronte alle nuove esigenze (anche di tipo prettamente organizzativo) che esse portavano.

La ragione di fondo risiede nel fatto che il rilancio dell'economia portuale a Genova, nel dopoguerra, è avvenuto al di fuori di una visione pubblicistica della sua importante funzione ed ha incentivato lo scatenamento di interessi settoriali, a danno di quelli di carattere generale.

Si spiegano così il sorgere e il consolidarsi di iniziative private, che nel porto hanno per lunghi anni abbondantemente alimentato chiare posizioni di rendita, della cui presenza il porto stesso non ha beneficiato né in termini di sviluppo, né di efficienza organizzativa.

Emblematico della situazione descritta è l'abnorme spazio operativo ricoperto dal «servizio di impresa», gestito per lunghi anni da privati in maniera del tutto inadeguata rispetto alle esigenze dei traffici e dal 1969 affidato alla Seport, che ha offerto un chiaro esempio di come possono perpetuarsi le funzioni antieconomiche in porto e di quanto debole sia la sua struttura burocratico-amministrativa, derivata dalla serie di motivazioni extra-tecniche che hanno presieduto alla sua formazione.

È anche in conseguenza di tale valutazione che il Consiglio di Amministrazione della C.U.L.M.V. è pervenuto alla decisione di formulare un documento di proposta di riorganizzazione delle operazioni di « servizio portuale ».

Proposta di riorganizzazione dei «servizi portuali»

La CULMV ritiene che sia ormai tempo:

- a) di giungere ad una riorganizzazione dei servizi, in forme e modalità nuove, che tengano conto:
 - I. delle modificazioni intervenute, a partire dalla seconda metà degli anni sessanta, nella struttura dei traffici portuali a seguito dell'intenso progresso tecnico organizzativo nel setto-dei trasporti « via mare »;
 - II. del venir meno del ruolo e della funzione — date le esigenze che sono proprie di un porto efficiente e moderno — di una società per la gestione dei servizi portuali quale la Seport;
- b) di dare seguito agli impegni assunti con i mandati ricevuti nella Conferenza di Compagnia del gennaio 1973, nella prima Assemblea straordinaria del 10 novembre 1973 e nella seconda Assemblea straordinaria del 30 marzo 1974. Tali mandati invitavano a procedere alla ristrutturazione della Compagnia su due linee strettamente interrelate, una interna e l'altra che rapportasse l'assetto organizzativo della Compagnia ai nuovi problemi tecnico-organizzativi *esterni*.

I problemi di natura interna già toccati, o di imminente soluzione, possono essere così sintetizzati:

- superamento delle sezioni;
- avventiziato di Compagnia;
- omogeneizzazione degli organismi direzionali e nuova articolazione direzionale;
- omogeneizzazione dell'Assemblea Consultiva Permanente a livello di Compagnia;
- perequazione del lavoro e dei livelli occupazionali intersezionali;
- perequazione del lavoro e dei livelli occupazionali sezionali.

Rimangono da affrontare due importanti problemi interni: la unificazione del quadro tecnico di Compagnia e l'avviamento verticalizzato a squadre unificate.

Sono proprio questi i punti che fungono da anello di congiunzione tra le due linee della ristrutturazione interna e della ristrutturazione esterna; anzi, si presentano come problemi il cui scioglimento sollecita, altresì, un diverso rapporto della Compagnia con i problemi più generali del

porto, rapporto attraverso il quale la Compagnia si da carico del perseguimento - non più dilazionabile - di più elevati livelli di produttività portuale. L'unificazione del quadro tecnico e l'avviamento verticalizzato delle squadre unificate sono una condizione necessaria per il rinnovamento stesso della Compagnia, rinnovamento che trova tuttavia la propria condizione sufficiente solo in una riorganizzazione del lavoro e dei cosiddetti servizi portuali che veda protagonista la Compagnia. Il rinnovamento passa, cioè, attraverso la ristrutturazione esterna sopra richiamata.

Un po' di storia sull'assetto dei « servizi portuali »

Data l'importanza che assumono la nostra iniziativa e le proposte che avanza nel corso di questo documento in tema di ristrutturazione esterna, riteniamo utile passare in rassegna alcune tappe della gestione dei servizi portuali, dal richiamo delle quali può trarre giovamento chi non è stato protagonista delle lotte della Compagnia e chi intende avvicinarsi ai problemi vecchi e nuovi dell'organizzazione del nostro porto.

Ci sembra opportuno segnalare prioritariamente un fatto che sottolinea l'impegno della Compagnia contro le situazioni di rendita presenti nel porto.

Forse, il colpo più decisivo inferto alle imprese private di sbarco, imbarco e guardianaggio - che, in seguito, ne permise l'estromissione dal porto - fu la lotta sostenuta per l'acquisizione alla CULMV del diritto alla guida dei mezzi meccanici (carrelli a forchetta) a terra e a bordo e del diritto alla proprietà di un terzo degli stessi.

Fece seguito a tale successo, il dibattito riapertosi al nostro interno, nei primi anni sessanta, a proposito dell'assunzione da parte della Compagnia del cosiddetto « servizio d'impresa ».

Le posizioni contrarie all'accoglimento di tale funzione vertevano, sostanzialmente, sulle seguenti argomentazioni:

- a) si sosteneva che l'assunzione del « servizio d'impresa » avrebbe comportato un serio freno all'allargamento della gestione pubblica delle attività portuali;
- b) il nuovo ruolo della Compagnia avrebbe fatto emergere posizioni corporative tra i lavoratori;
- c) si sarebbero manifestate inammissibili forme di sfruttamento da parte dei lavoratori di ruolo, ovvero i soci della Compagnia, a danno dei lavoratori occasionali;

- d) si sarebbero aperti spazi per una politica di contenimento degli organici, ad esclusivo vantaggio dei lavoratori di ruolo (soci);
- e) si sarebbero potuti adottare metodi di avviamento al lavoro, lesivi di una giusta composizione delle squadre ed intesi a favorire surrettiziamente la lievitazione dei livelli salariali, situazione che avrebbe comportato forme di autosfruttamento incompatibili con i principi del movimento operaio e sindacale.

Si aggiungeva che, determinata ad esercitare il « servizio d'impresa », la Compagnia avrebbe altresì assunto una natura prevalentemente orientata al conseguimento di benefici economici, obiettivo che avrebbe ostacolato l'esercizio, da parte dei lavoratori, di una libera pratica sindacale. Si sottolineava, infine, che tra tutti i lavoratori del porto doveva raggiungersi un massimo di unità, condizione decisiva per gettare tutta la forza politica e sindacale disponibile contro le imprese private allora esistenti, per la loro estromissione dal porto e per conquistare l'obiettivo della pubblicizzazione del « servizio portuale ».

I lavoratori della Compagnia aderirono a tale impostazione e fecero parte di quella ampia coalizione di forze che indicarono che il « servizio d'impresa » dovesse essere assolto dall'Ente pubblico.

A favore, invece, della tesi che voleva fosse la Compagnia ad esercitare il servizio d'impresa si espresse una minoranza di associati. Fra questi ultimi, si poterono distinguere due posizioni.

Un primo gruppo di soci sosteneva che l'attività di gestione dei servizi d'impresa avrebbe dato luogo alla realizzazione di profitti da distribuire agli associati, profitti che in aggiunta ai salari ottenuti con l'ordinario lavoro portuale avrebbero sostanzialmente elevato i redditi complessivi e la condizione economica dei lavoratori. Tale impostazione postulava, pertanto, il mero cambio della guardia a capo della medesima attività, da quella esercitata da pochi, grandi imprenditori a quella assolta da una numerosa schiera di lavoratori-imprenditori.

La stessa impostazione venne respinta da un secondo gruppo minoritario di lavoratori, che vedevano chiaramente insorgere lo snaturamento della Compagnia, se essa avesse dovuto assumere la conduzione del « servizio d'impresa », ereditando finalità e metodi d'esercizio di tale attività del tutto simili a quelli delle imprese private estromesse. Questo stesso gruppo di soci ritenne teoricamente

valida la scelta che assegnava al CAP la gestione diretta dei servizi, ma nello stesso tempo non si ritenne affatto convinto della capacità del CAP — che altri davano evidentemente per presupposta — di essere veramente « imprenditore », ovvero della volontà dello stesso CAP di gestire i servizi per rinnovarli, per renderli più efficienti. Questi stessi soci sostenevano, infine, che l'organismo più idoneo a realizzare una ristrutturazione completa dei « servizi » fosse la Compagnia, organismo in grado di darsi carico degli interessi di tutte le forze produttive portuali, in primo luogo della classe operaia portuale.

Tale conclusione discendeva da una analisi (peraltro ancora attuale) della struttura interna del Consorzio, in seno alla quale prevalgono tendenze all'accentramento burocratico, che in definitiva dominano le diverse articolazioni dell'Ente (settore amministrativo - settore operativo e servizi - settore sovrintendenza e controllo operazioni portuali). Anzi, si sottolineava che la burocratizzazione dell'apparato consortile avrebbe impedito l'assunzione da parte dell'Ente di un comportamento dinamico e promotore di traffici e che l'occasionalità degli indirizzi e delle scelte politiche del suo vertice avrebbero riflesso la mutevolezza degli orientamenti e delle pressioni prevalenti nei gruppi dirigenti locali e nazionali e, conseguentemente, avrebbero aggravato le caratteristiche d'instabilità e di deterioramento spontaneità delle attività e dei traffici portuali.

Quegli anni — soprattutto dopo il 1963 — videro un duro periodo di recessione ed, in particolare, il crollo dei livelli dell'occupazione e del salario reale. La breve ripresa dell'economia (1967-1968) fu percorsa da una certa tendenza all'aumento dei traffici e, contestualmente, dall'affermarsi delle nuove tecniche di trasporto e di manipolazione della merce che, tuttavia, non aprirono nuove prospettive all'occupazione portuale.

E' in questo quadro di rottura degli equilibri e dei rapporti economici preesistenti, che assunse coesione quel forte movimento unitario che nel 1968 intraprese un'azione decisiva contro posizioni che apertamente strozzavano il ciclo portuale in via di profonda trasformazione, in primo luogo cioè le imprese private di sbarco, imbarco e guardianaggio, le quali — proprio in quegli anni — avevano portato un duro attacco ai livelli occupazionali.

Quel movimento era convinto che dovesse aprirsi una nuova prospettiva, nella quale l'organizzazione del lavoro e dei servizi portuali fosse mondata di antiche ingiustizie e disfunzioni. Era questa una

condizione essenziale perché i problemi posti dai profondi mutamenti nel ciclo di trasporto «viamare» potessero essere affrontati in modo non settoriale, né, tanto meno, in esclusiva difesa di singole posizioni corporative.

Obiettivi concreti di quella lotta furono:

- a) l'estromissione dal porto delle imprese di sbarco, imbarco, guardianaggio;
- b) l'assunzione della gestione diretta dei servizi d'impresa da parte del CAP;
- c) la riorganizzazione dei « servizi portuali » secondo le seguenti linee:

- I. unitarietà dei servizi svolti dal CAP con quelli propri delle ex imprese di sbarco, imbarco e guardianaggio ed assestamento degli stessi in moduli organizzativi nuovi, uniformi e funzionali, sfrondata dalle sovrapposizioni («doppioni di presenza »);
- II. eliminazione di ogni forma di speculazione e di parassitismo, da ottenersi depurando le tariffe dai costi «immotivati», cioè corrispondenti a servizi né richiesti, né resi (costi che, più propriamente, potrebbero definirsi pedaggio-gabelle);
- III. assegnazione della proprietà della meccanizzazione mobile al GAP; gestione, centri distributivi, conduzione dei mezzi alla Compagnia;
- IV. salvaguardia dei livelli occupazionali e miglioramento dei trattamenti economici del personale delle imprese da estromettere; riassunzione dei dipendenti licenziati;
- V. elaborazione collegiale fra le categorie interessate delle piattaforme rivendicative, per prevenire l'insorgenza di squilibri salariali.

Realizzati tali obiettivi, il movimento si impegnava, altresì, per la creazione di nuovi spazi occupazionali per i lavoratori della Compagnia che — come è noto — avevano pagato un prezzo elevato a seguito delle avvenute trasformazioni nella struttura dei traffici portuali.

Per il raggiungimento degli obiettivi sopra ricordati si apersero la vertenza sindacale, nel corso della quale i lavoratori della Compagnia dettero un contributo determinante di lotta, che valse a sconfiggere la resistenza delle forze conservatrici, le quali si schierarono a fianco delle imprese

private soprattutto in difesa di un principio politico, piuttosto che dell'economicità del servizio cui quelle imprese erano preposte.

Se da una parte fu spiegata la opposizione all'allontanamento dell'imprenditoria privata, d'altra parte più dura si manifestò la resistenza all'assunzione della gestione diretta dei servizi da parte del C.A.P. Il problema, trasferito all'Ente locale, fu risolto con un compromesso tra le forze politiche di maggioranza, in forza del quale — bocciato il principio della gestione diretta del C.A.P. — fu creata un'impresa di natura pubblica: la Seport.

Il movimento dei lavoratori portuali espresse un preciso ed unanime giudizio: la lotta aveva conseguito un successo parziale. L'obiettivo da raggiungere sarebbe stato, ancora una volta, l'assunzione da parte del CAP della gestione diretta dei servizi.

La Compagnia Unica — componente importante di tale movimento — si è costantemente attenuta all'osservanza di tale comune obiettivo, nel corso di iniziative e azioni di lotta concrete. E' opportuno richiamare, a questo punto, alcune note salienti di tale coerente comportamento.

Già nella relazione presentata all'Assemblea Ordinaria per l'approvazione del bilancio consuntivo relativo all'anno 1970, il Consiglio di Amministrazione della CULMV così si esprimeva: « Le speranze riposte nella Seport, la nuova società a carattere pubblico subentrata alle imprese a conduzione privata per una migliore organizzazione dei servizi portuali e il conseguimento di costi meno elevati, stanno per essere deluse da procedure di lavoro stantie e molto appesantite. Lo sforzo esercitato dalla stessa per il raggiungimento di obiettivi di razionale funzionalità, sembra accusare stanchezza e disperdersi fra le remore delle vecchie e deprecate strutture. Sapevamo che la società partiva da posizioni molto svantaggiate essendosi dovuta accollare una pesante eredità, ma vi erano fondate ragioni per ritenere che a distanza di qualche anno si sarebbero dovuti avvertire efficaci sintomi di rinnovamento.

Il nuovo spirito, che avrebbe dovuto subentrare in tutti i settori una volta liberati dal gravoso fardello costituito dagli imprenditori privati, non è concretamente emerso. Così l'iniziativa, che avrebbe dovuto affiorare, imporsi quale reagente alla mortificante situazione del passato, e che, invece, ha ceduto alla tentazione di pervenire a facili e comode posizioni di adattamento, molto consimili a quelle di una volta e così poco

corrispondenti alle giuste aspettative di coloro che hanno promosso il nuovo indirizzo. Sappiamo quanto abbia contribuito a svilire l'andamento la mal riposta convinzione dei vecchi quadri di essere succeduti, per sorte favorevole, all'esercizio di un potere che si era inteso invece definitivamente eliminare con la soppressione dei precedenti plurimi organismi.

La politica dei costi, che doveva rappresentare la più suggestiva espressione programmatica della nuova società, non si è affermata e la produttività continua a permanere nei limiti purtroppo angusti del passato rendendo, col trascorrere del tempo, sempre più inattuabile la ripresa.

Si ottiene, pertanto, conferma del fatto che solo tramite forme di gestioni dirette dei servizi portuali da parte dell'ente pubblico è possibile rimuovere le anacronistiche strutture che condizionano questo importante settore di attività cui, più in generale, fa capo tutta l'organizzazione del lavoro in porto.

Si fa sempre più urgente la necessità, in questa epoca di rapide ed accentuate trasformazioni, di rendere competitivo il nostro lavoro, per poter impedire o quanto meno limitare i dirottamenti dei traffici verso porti più agevoli e di maggior convenienza economica.

Orienteremo quindi nuovamente la nostra azione verso i servizi di impresa per ottenere di adattarne inquadramento e funzioni alle esigenze del porto. Non accetteremo di assistere passivamente al consolidarsi di infrastrutture scarsamente rispondenti al fondamentale principio della tutela degli interessi generali nello svolgimento della attività portuale.

Noi riteniamo che solo attraverso un sistema organizzativo che accrediti il potere economico-decisionale all'ente pubblico, con la soppressione di tutti gli organismi intermedi, sia possibile pervenire a forme avanzate di produttività. In questa direzione dovremo muoverci se vorremo evitare il ripetersi di situazioni che hanno impegnato, anni fa, lungamente la Compagnia e i sindacati in dure battaglie... » (cfr. pagine 37-38).

Più recentemente, nel corso dell'Assemblea Ordinaria relativa all'anno 1973, veniva ribadita la seguente posizione:

«Per quanto si riferisce al tema delle gestioni, conserva la sua attualità e la sua validità il discorso, portato avanti dalla Compagnia da tempo e ribadito nei suoi più rappresentativi dibattiti assembleari, intorno all'indirizzo pubblicistico cui la gestione stessa deve improntarsi, ove davvero si

voglia mettere il Porto di Genova in condizioni di avanzare sul terreno operativo e concorrenziale».

« La diretta assunzione da parte del Consorzio del Porto delle varie gestioni, attualmente date in concessione, si dimostra misura non più rinviabile, anche se necessitante, per la concreta traduzione di uno sforzo di volontà politico che abbia il coraggio di liberarsi da tutti i condizionamenti che finora l'hanno impedita, non certamente per motivi legati alla preoccupazione di migliorare l'efficienza dello scalo».

«Nel quadro di tale indirizzo programmatico, si presentano come risolutive le proposte dirette ad affidare al binomio CAP-Compagnia l'organizzazione del lavoro portuale del ramo commerciale, secondo uno schema operativo nel quale il primo assolve all'esigenza di rinnovare e potenziare strutture e impianti e a funzioni di promozione nei riguardi dei traffici, e la seconda si veda attribuita la direzione ed esecuzione tecnico-pratica di tutta l'attività che viene svolta a livello di banchina».

«L'argomento riconduce, ancora una volta, ad una valutazione intorno ai criteri di impostazione e ai metodi di conduzione con cui viene svolto nel porto il servizio di impresa; valutazione che, omettendo anche in questo caso inutili ripetizioni, non può essere altro che negativa, specie tenuto conto del mancato processo di adeguamento del servizio stesso alle esigenze operative e del progressivo acuirsi del suo gravare sui costi ».

«I negativi riflessi che il servizio d'impresa, con le sue disfunzioni e le sue gestioni deficitarie, produce sui costi rendono necessaria l'assunzione di precise responsabilità in rapporto all'accusa da più parti ripetutamente mossa al porto di Genova di essere scarsamente competitivo nei confronti di altri scali europei, quando non addirittura nazionali».

« In una situazione portuale resa difficile dalle già ricordate deficienze relative al finanziamento e agli spazi, il problema degli aggravii tariffari merita obiettive e meditate valutazioni. Si è detto delle responsabilità e occorre, una volta ancora, ribadire come la Compagnia abbia saputo, tramite approfonditi dibattiti interni e prese di posizione ufficiali, assumersi fermamente quelle che le sono proprie e indicare al Consorzio, cui in definitiva spetta di sciogliere i nodi, qual è secondo essa la strada da seguire per dare all'annosa questione soluzioni razionali e fondate su concreti presupposti» (cfr. pagg. 10-11-12). Ciò è stato affermato, con assunzione di precisi impegni di

lotta, nelle Assemblee di Compagnia. Tuttavia, in tema di « servizi portuali » è bene ricordare che la Compagnia assunse, altresì, in modo concreto l'iniziativa per la estromissione dell'impresa Universale, noleggiatrice di gru semoventi dentro e fuori il porto. Secondo indirizzi autonomamente assegnatisi di convenienza economica aziendale, l'Universale rivolgeva l'allocazione dei propri mezzi prevalentemente all'esterno del porto, provocando squilibri e danni allo svolgimento delle operazioni portuali.

La Compagnia diede corso a tale iniziativa con un'impostazione originale, acquistando, cioè, sei gru semoventi e rivendicandone il diritto di guida ai propri lavoratori ed il diritto di proprietà al CAP. La direzione della Seport tentò di inserirsi con astuzia in tale contesto, procedendo all'acquisto di ben trentacinque gru semoventi di varia portata (da 10 tonn. e oltre) da impiegarsi nell'attività portuale. La reazione a siffatta manovra da parte della Compagnia e dei suoi associati, e quella delle organizzazioni sindacali di categoria, impose alla direzione della Seport la cessione della proprietà delle gru al CAP e l'acquisizione della guida di tale mezzi ai lavoratori della CULMV. L'azione della Compagnia ricevette il conforto e l'adesione dei lavoratori allora dipendenti dell'« Universale », una parte dei quali fu riconosciuta socia della Compagnia, con piena tutela della professionalità raggiunta, mentre la parte rimanente - composta di operai e tecnici addetti alle operazioni di manutenzione e di riparazione - passò alle dipendenze del CAP.

In ordine all'assetto dei « servizi portuali », un altro intervento qualificò l'azione della Compagnia: si fa, qui, riferimento alla gestione del servizio delle manovre ferroviarie che — secondo i convincimenti espressi dal movimento dei lavoratori — avrebbe dovuto essere assunta dal CAP, ma che, al contrario, si sarebbe voluto assegnare alla Seport. Infatti, il gruppo dirigente della Compagnia e delle Sezioni apprese, in modo del tutto casuale, la notizia dell'imminente apposizione della firma sui documenti che avrebbero dovuto sancire il trasferimento dei servizi di manovra ferroviaria dall'impresa Walton Bucalossi alla Seport. L'energica opposizione della Compagnia e del sindacato di categoria trovò comprensione tra le forze politiche e sindacali nazionali, il cui intervento valse a sollecitare in Parlamento l'approvazione — con procedura d'urgenza — di una leggina, che sanciva il diritto

del CAP all'esercizio della gestione diretta delle manovre ferroviarie portuali.

Infine, è il caso di ricordare che fu ancora grazie all'atteggiamento della Compagnia che il « *Battioni e Pagani* », mezzo meccanico acquistato dalla Seport per la movimentazione ed il sollevamento dei container da 20 e 40 piedi, entrò in proprietà del CAP, condizione ritenuta necessaria dai lavoratori della CULMV per assumerne la guida.

Come la Compagnia s'è inserita nel processo di modernizzazione del ciclo di trasporto

« via mare »

Le iniziative della Compagnia non hanno avuto come risultato solamente la mera difesa degli interessi dei lavoratori da essa organizzati e dei livelli di occupazione dei soci, livelli peraltro sottoposti a dura prova da una parte dalle trasformazioni avvenute nelle modalità di trasporto e di manipolazione della merce e dall'altra dall'incapacità del C.A.P. di essere vero operatore economico ed, in particolare, promotore dei traffici.

L'azione e le iniziative prese dalla Compagnia hanno, anzi, comportato:

1. l'allargamento ed il potenziamento della presenza del CAP, che ha assunto la diretta gestione dei servizi prima richiamati;

- 2) di qui, l'aumento dell'organico consortile;
- 3) il contenimento (se si esclude il caso del terminal per navi portacontainer) dell'intervento della Seport nel solo ambito dei «servizi d'impresa» tradizionali, i quali sono quantitativamente in costante declino ma che assolvono qualitativamente, ed in crescente misura, una funzione di costosa inframmettenza tra la merce e l'utenza portuale.

Su questo terzo punto, abbiamo ritenuto utile procedere qui ad una breve analisi.

Accertato che la funzione portuale dell'impresa diminuisce di intensità mano a mano che il naviglio specializzato si sostituisce a quello tradizionale, tanto che da un 44% del traffico cui era interessata nel 1969 è scesa al 29% nel 1973, si constata, al contrario, che il costo dei «servizi d'impresa» ha seguito una forte dinamica ascendente, a proposito della quale possono riportarsi alcune indicazioni: dalle tabelle che seguono risulta evidente quanto sia lievitata l'incidenza della tangente impresa negli ultimi anni, contro il ben più contenuto aumento che ha interessato la componente « mano d'opera » del costo finale.

SBARCO MERCI GENERALI OLTRE I 25 KG.

(che nel 1974 hanno rappresentato circa un quinto delle merci sbarcate dalle navi tradizionali)

TARIFFE PER TONNELLATA				
	Mano d'opera e contributi a carico del datore di lavoro (*)	Forfait (**)	Tangente impresa Sottoparanco	Tangente impresa Forfait
Dal 1- 3-1967	917,60	1.570,50	459	459
» 1- 8-1968	972,93	1.640,00	476	476
» 20- 5-1969	1.111,95	1.801,40	505	505
» 22-12-1969	1.250,57	2.165,36	757	757
» 1- 3-1971	1.354,37	2.345,66	831	831
» 16- 4-1972	1.575,81	1.844,41	985	2.077
» 16- 1-1973	1.711,899	2.763,97	1.098	2.316
» 10- 1-1974	2.347,80	3.853,76	1.987	3.358
» 1- 1-1975	2.893,45	4.641,59	2.484	4.198
Variazioni percentuali tra il 1967 ed il 1975	+ 215,3	+ 195,5	+ 441,2	+ 814,6

(*) Comprese le aliquote per le spese generali della Compagnia e per la copertura del salario garantito.

(**) Nel forfait sono comprese anche le spese per compimento, uomini di rinforzo, lavoro straordinario e assistenze.

IMBARCO - MERCE CATEG. «A»

(che nel 1974 ha rappresentato circa la metà delle merci imbarcate alle navi tradizionali)

TARIFE PER TONNELLATA			
	Mano d'opera e contributi a carico del datore di lavoro (*)	Forfait (**)	Tangente impresa
Dal 1- 3-1967	1.145,46	634,30	267,30
» 1- 8-1968	1.214,28	658,94	280,70
» 20- 5-1969	1.388,02	746,38	297,55
» 22-12-1969	1.561,22	729,31	633,65
» 1- 3-1971	1.690,53	677,13	717,—
» 16- 4-1972	1.913,40	853,18	860,—
» 16- 1-1973	2.078,865	1.365,09	959,—
» 10- 1-1974	2.850,90	1.612,17	1.391,—
» 1- 1-1975	3.513,64	1.807,40	1.739,—
Variazioni percentuali tra il 1967 ed il 1975	+ 206,74	+ 184,95	+ 550,58

(*) Compresa le aliquote per le spese generali della Compagnia e per la copertura del salario garantito.

(**) Nel forfait sono comprese anche le spese per compimento e lavoro straordinario.

Se agli elementi relativi alla *tangente impresa* si aggiungono le altre voci di costo, derivate dal rinnovo tariffario del 16 aprile 1973 ed aggiornate al 1° gennaio 1975, e cioè:

- il compenso per ogni ordinativo del buono di consegna;
- l'addizionale del 12,35% alle spese generali del GAP (anno 1969) poi elevata al 43,43%, a carico delle note-lavoro emesse dalla Compagnia per le prestazioni d'opera a bordo dei suoi associati (operazioni nel corso delle quali «l'impresa» non è affatto presente);
- l'addizionale del 10% alle spese generali del CAP (anno '69) poi elevata al 37%, a carico delle note-lavoro emesse dalla Compagnia, per le prestazioni d'opera a terra dei suoi associati (operazioni che riguardano «l'impresa» solo in quanto «datrice di lavoro»);
- il compenso per lo sbarco in chiatta richiesto ad hoc dall'utenza per le «merci volontarie» e per le «merci obbligate» (quest'ultima operazione è disciplinata da particolari disposizioni consortili), se si tiene, insomma, conto di questi ulteriori oneri, si può affermare che il costo del «servizio d'impresa» (guardianaggio ed altri minori servizi esclusi) ha raggiunto limiti del tutto abnormi.

Al cospetto di una siffatta lievitazione dei costi del servizio, per unanime giudizio dei lavoratori e

degli operatori portuali, non è stato possibile riscontrare un miglioramento minimamente significativo della qualità dell'offerta dei servizi medesimi.

Il discorso andrebbe approfondito ed arricchito di più ampi dettagli. Crediamo che questa non sia propriamente la sede per procedere a tale analisi. Intendiamo, invece, qui richiamare le responsabilità dell'aggravamento della situazione nel campo dei cosiddetti «servizi portuali», imputabile ad organizzazioni politiche, le quali sono riuscite a trainare nella loro azione anche altre forze presenti in porto, coinvolte in un rivendicazionismo di tipo esclusivamente economico, anche se affermano di essere pure interessate ad una soluzione più generale dei problemi portuali.

Tali forze politiche hanno seguito, e tuttora perseguono, un disegno che si mostra ogni giorno di più irrealizzabile, in forza del quale si sono cercate di utilizzare ieri le ex-impresse private e oggi la Seport per emarginare sia il CAP che la Compagnia. Si tratta di forze politiche che si collocano tuttora in difesa di vecchi e logori schemi interpretativi, ideologici e politici, di discriminazione nei confronti della classe operaia portuale.

Al riparo di tali schemi, esse continuano a praticare una politica clientelare, ormai innalzata a sistema, grazie alla quale usano ed abusano delle cariche direttive occupate in porto in funzione di interessi di fazione, ignorando che la posizione di governo e di amministrazione da esse ricoperta dovrebbe al

contrario essere adoperata per influire sulla soluzione dei problemi tecnico organizzativi, nell'interesse generale del porto.

Sono questi ambienti che, purtroppo, danno esca ad un certo tipo di sindacalismo aziendale, che persegue limitati e deleteri obiettivi economici che, di frequente anche se temporaneamente, indeboliscono la coscienza operaia e democratica ed incentivano lo spirito corporativo o categoriale. La esposizione dei fatti che riguardano la Seport risulterebbe inadeguata se non fosse seguita da un'opera di chiarimento sull'azione di altri operatori portuali, portata avanti in quello stesso arco di tempo che ha coperto la vita di tale «impresa».

Nel corso di un periodo che ha sperimentato il rivoluzionamento dei rapporti tra tecniche di trasporto e manipolazione della merce in porto e tra dette tecniche ed utenza, le risposte e gli adattamenti degli operatori portuali alle nuove realtà si sono manifestati in maniera profondamente differenziata. Qui noi siamo innanzitutto interessati ad esporre il comportamento della Compagnia.

Mentre il CAP si attardava in ripetute enunciazioni verbali in tema di «strategie globali» di politica portuale internazionale, la Compagnia, benché provata dal tributo pagato in termini occupazionali, può ben affermare di avere, invece, reagito in modo adeguato alle nuove realtà del settore marittimo-portuale. In questo nuovo contesto, fra i diversi problemi che le si sono presentati di fronte, due assumevano caratteristiche di grande immediatezza:

- a) l'inserimento dei lavoratori della C.U.L.M.V. in tutte le operazioni portuali più intensamente sottoposte al mutare delle tecniche a bordo ed a terra, fenomeno che investiva gli imballaggi, le modalità di sbarco e di imbarco della merce, l'uso dei mezzi meccanici e delle attrezzature di servizio interne al porto, i rapporti tra vettore marittimo e vettore terrestre;
- b) l'elevamento della specializzazione e della formazione professionale del lavoratore, cosa che discendeva in modo naturale dall'esigenza di quell'inserimento cui ora si è accennato.

La Compagnia dette, pertanto, inizio ad un'opera di acquisizione per i lavoratori ad essa associati di un nuovo patrimonio di conoscenze specialistiche in ordine alle mutate esigenze del lavoro portuale,

patrimonio che si è ampiamente diffuso a tutti i livelli ed in tutte le articolazioni della Compagnia.

Oggi, pertanto, la Compagnia può contare su lavoratori dotati di recente e varia specializzazione:

- manovratori delle gru a carro-ponte per le navi adibite al trasporto di cellulosa unitizzata, per le navi portacontenitori e per le navi portachiatte;
- conducenti di carrelli a forchetta (termici, elettrici, a diesel), il numero dei quali è fortemente aumentato, cosicché — al presente — circa la metà dell'organico di Compagnia è qualificato alla guida di tali mezzi, mentre si tengono tuttora corsi di addestramento ed esami per il conseguimento dell'iscrizione di tali lavoratori presso il registro del CAP;
- conducenti al cavaliere (stradale carrier);
- conducenti di pale meccaniche cingolate e gommate;
- manovratori di escavatori (jumbo);
- conducenti di gru semoventi da 10 fino a 45 tonn. (e, se del caso, di qualsiasi portata);
- conducenti di trattori di tipo tradizionale e di trattrici per la movimentazione dei trailers;
- conducenti di automezzi e di autotreni;
- conducenti di macchine agricole per la movimentazione della mercé a bordo ed a terra, secondo le esigenze delle diverse operazioni portuali;
- assistenti alle operazioni di im-balaggio e, in particolare, al controllo dell'integrità dei con-tainers;
- commessi di bordo addetti alla spunta, misurazione, controllo delle merci comunque imballate o da movimentare, in grado altresì di compilare qualsiasi documento a seguito della mercé, ecc.;
- addetti al traffico delle navi traghetto ed alle operazioni connesse di tramacco delle merci e dei containers da un mezzo all'altro, di svuotamento e di riempimento dei containers, di assistenza tecnica e fiduciaria nelle più diverse forme.

È opportuno ricordare che fu inizialmente opposta dal padronato una tenace resistenza per impedire che i lavoratori della Compagnia fossero inseriti nel settore dei traghetti, resistenza peraltro neutralizzata dalla lotta della C.U.L.M.V., che è

rimasta l'unico organismo a condurre le operazioni in tale settore.

- addetti all'Aeroporto, che oggi non rendono più solamente un servizio facoltativo fuori area doganale di assistenza bagagli per i passeggeri, ma che, anzi, estendono la propria prestazione alle «rampe», al deposito merci ed a un nuovo deposito bagagli;
- addetti alla riparazione ed alla manutenzione dei container, la immissione in servizio dei quali discese dall'estromissione delle ditte private operanti nel ramo e dal trasferimento dei dipendenti di tali imprese in Compagnia, dopo che ebbero ottenuta la qualifica di lavoratori portuali e salvaguardata la formazione professionale maturata. Dalla data dell'assunzione di questa nuova e recentissima attività, sono considerevolmente aumentate le assegnazioni di lavoro e le giornate lavorate (e ne è previsto un ulteriore e considerevole incremento — se si avranno spazi, impianti e personale sufficienti — anche nell'anno in corso), mentre dall'utenza servita sono venuti significativi riconoscimenti per l'elevata qualità del servizio reso.

La differenza sostanziale tra le forme di assistenza obbligatoria e facoltativa agli imballaggi tradizionali e questa nuova, moderna forma di assistenza ai container risiede nel fatto che le prime sono svolte nell'ambito della «riserva» stabilita dai regolamenti, mentre la seconda corrisponde ad una situazione di fatto.

E' opportuno, infine, sottolineare che la Compagnia opera nel settore non in concorrenza diretta con le piccole e medie imprese di riparazione interne al porto, anzi si confronta con i grandi operatori del settore delle riparazioni e dei ripristini, che agiscono al di fuori del porto.

A questo punto, è ancora il caso di ricordare che la Compagnia ha affrontato e risolto il vetusto problema relativo al quadro tecnico fisso e mobile, che è passato da una condizione di indeterminatezza professionale ad un'altra di pieno riconoscimento delle mansioni svolte e di precisa collocazione direttiva a livello tecnico-operativo, dopo che il problema è stato disciplinato — a tutela della categoria — con un'apposita regolamentazione. Tale regolamentazione ha

rappresentato anche una nuova, apprezzabile possibilità occupazionale.

Se si tengono presenti da una parte il nuovo e mutato quadro generale di riferimento del settore marittimo-portuale e dall'altra l'attuale meccanismo di gestione dei «servizi portuali» che perpetua la lievitazione ingiustificata dei costi ed ostacola il passaggio della merce attraverso il nostro porto, ci si può rendere agevolmente conto che la riorganizzazione dell'assetto dei «servizi portuali» è ormai indilazionabile.

Si può anzi affermare che fin troppo alto è stato il prezzo pagato in prima persona dai lavoratori portuali per l'incapacità imprenditoriale, l'imprevidenza e gli errori di organismi da superare quali la Seport e da ristrutturare e deburocratizzare quale il CAP.

Un nuovo dinamismo delle attività portuali genovesi è richiesto, senza frapporre altri indugi, se si considera altresì che il processo di avanzamento delle nuove tecniche di trasporto e di manipolazione della merce non si arresta alle presenti soglie e si guarda alla prevedibile dinamica dei traffici mediterranei, sulla quale ci siamo precedentemente intrattenuti, situazioni di fronte alle quali il porto di Genova rischia di trovarsi ancora una volta impreparato.

Ecco perché formuliamo qui la nostra proposta di radicale riforma dei «servizi portuali», di superamento della Seport, di affidamento degli stessi — secondo precise linee di intervento — al «binomio CAP - Compagnia».

Trattasi di una proposta di ristrutturazione dei servizi che — nel nostro intendimento — dovrebbe, altresì, costituire il punto di decollo di una concreta omogeneizzazione dei trattamenti economici e normativi tra tutti i lavoratori portuali, diretta infine all'attuazione del principio della mobilità e della poliedricità di mansioni di tutta la manodopera portuale.

Su questi ultimi aspetti, non è cosa inutile richiamare le differenze contrattuali tra le maestranze della Compagnia da una parte ed i dipendenti del CAP e della Seport dall'altra.

Il personale della Compagnia, nella stragrande maggioranza, opera sia a bordo che a terra e nel futuro è cosa certa che opererà nei due sensi in modo sempre meno differenziato; è soggetto ad orari difformi, che coprono l'intero arco della giornata, secondo la quantità di lavoro ed i servizi richiesti dall'utenza portuale; non è inquadrato in «categorie» o «livelli» contrattualmente

predeterminati, in forza dei quali un lavoratore dovrebbe essere tenuto a svolgere precise mansioni come ad esempio il *mancinante* (CAP) oppure il *copertonista* (Seport), ecc.; non è vincolato contrattualmente ad organigrammi di zona, né tantomeno di ufficio.

Le maestranze di Compagnia, secondo il C.N., il regolamento ed il «contratto» sindacale sono classificate come «lavoratori portuali». È quest'ultimo un termine solo in apparenza generico, ma di fatto comporta una somma di specializzazioni e di mansioni, cioè una accentuata mobilità del lavoro (anche in senso spaziale), mobilità viepiù estesasi al seguito dell'affermazione delle nuove tecnologie e dilatatasi in conformità del processo di ristrutturazione interna della Compagnia, attraverso il principio della perequazione intersezionale.

A puro titolo di esempio può essere utile illustrare il modo di articolarsi di questa mobilità, che in definitiva coincide con la poliedricità delle mansioni e delle specializzazioni.

Il «lavoratore portuale» può essere richiesto ora di operare in stiva, in operazioni di sbarco e d'imbarco, nel turno successivo può prestare il proprio lavoro alla manovra di un verricello, ed ancora essere adibito alla manovra di una gru a carroponte a bordo di una nave portachiatte oppure alla conduzione di carrelli a forchetta e così via.

In altri casi, il «lavoratore portuale» può essere richiesto di operare a terra in fase di sbarco o d'imbarco di una nave, ma nel turno successivo può vedersi alla guida di un cavaliere, poi alla conduzione di una gru semovente, o di una trattrice, ecc. Tuttavia la Compagnia non ha mai aderito a disegni di decasualizzazione del lavoro portuale, anzi ha respinto sempre in modo energico tutti i tentativi — comunque mimetizzati — intesi ad introdurre tale pratica.

A questo punto, è lecito chiedersi: la differente collocazione nell'ambito dei contratti di lavoro può essere causa di insuperabili difficoltà per addivenire alla omogeneizzazione delle condizioni normative e per realizzare precisi accordi in ordine alla mobilità del lavoro di tutte le maestranze portuali? Può impedire un'inversione di tendenza che consenta una più equa canalizzazione delle opportunità di lavoro e dei redditi verso le maestranze della Compagnia? Siamo ben consapevoli di quanto ardua sia la strada per superare tali difficoltà, ma riteniamo, nello stesso

tempo, che esse siano valicabili se più forte di esse sarà la volontà di tutti i lavoratori.

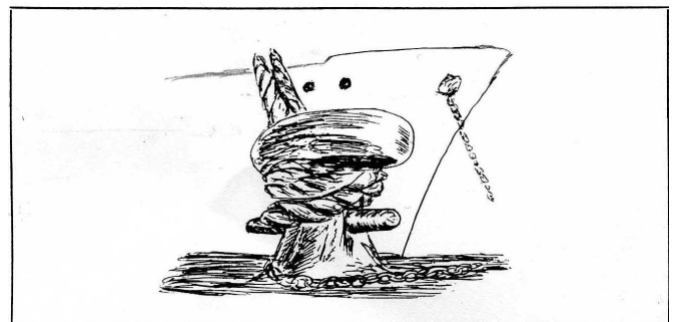
Non abbiamo peraltro l'intenzione di porre una questione del tipo «o tutti in Compagnia o tutti nel CAP». Nel caso in cui qualcuno si sentisse di proporla, gli lasciamo l'onere di avanzarsi per enunciarla pubblicamente ed argomentarla !

Avviandoci verso la conclusione della prima parte della relazione intendiamo evidenziare ancora alcune cose le quali giornalmente sono oggetto di polemica e severe critiche da parte della stampa.

Si tratta del grosso problema di come è gestita amministrativamente la cosa pubblica in Italia ai diversi livelli, salvo poche eccezioni è pressoché generalizzata la critica che denuncia sperperi, incapacità, negligenze, clientelismo, ecc.

I portuali, che con la loro Compagnia la cui consistenza raggiunge i 6.500 lavoratori ed ha un fatturato annuo superiore ai 20 miliardi, operano sotto il profilo amministrativo con un organico impiegatizio pari a circa il 2% della forza a ruolo e con procedure tecniche fra le più aggiornate, trovano estrema difficoltà a capire, e sempre più spesso, vi riescono solo se richiamano i criteri extra tecnici che guidano certi comportamenti, anche vicini al nostro ambiente, che sono la diretta causa di inefficienze funzionali, burocraticismi esasperati e deficit paurosi.

E sono tanto più incomprensibili certe sospette incapacità a quei livelli imprenditoriali, quando vengono considerate alla luce di esperienze come quelle rappresentate, nell'ambito portuale, dalla Cooperativa « **A. Negro** » e « **23 Gennaio** » le quali, nei difficili campi della distribuzione al consumo e dell'edilizia popolare, offrono esempi di come sia possibile concretamente agire in difesa del potere d'acquisto dei lavoratori pur restando ancorati a sani principi economico-amministrativi.



La gestione diretta dei « Servizi Portuali » ed il binomio C.A.P. - Compagnia

Dal dibattito e dalle risoluzioni approvate dal VII Congresso Provinciale della FILP-CGIL del marzo 1973, che hanno trovato eco nella carta rivendicativa dei lavoratori portuali presentata nel '74, è chiaramente emersa la volontà di tutti i lavoratori del settore marittimo portuale di impegnarsi con la lotta e con l'iniziativa presso tutte le sedi, perché siano imposti al grande padronato e agli attuali governi nuovi indirizzi nelle scelte d'intervento e di gestione nel settore, in direzione del perseguimento dell'interesse generale del Paese.

Per quanto attiene ai porti, in particolare, è stato ribadito l'intendimento di tutti i lavoratori di battersi:

- a) per il superamento degli istituti di natura privatistica presenti nei nostri scali, in primo luogo le «autonomie funzionali» a favore dei grandi gruppi monopolistici del settore;
- b) per l'unificazione nella mano pubblica della gestione dei porti, da affidarsi alle Regioni per quanto attiene alla programmazione dello sviluppo ed agli Enti Portuali per quanto riguarda la programmazione e l'organizzazione della offerta dei «servizi»;
- c) in particolare, per una gestione diretta dei «servizi» da parte degli Enti Portuali, che veda a questi affidata la proprietà di tutti i mezzi e gli impianti presenti in porto e che sia caratterizzata dall'osservanza dei metodi propri della razionalità economica nell'utilizzo di tutte le risorse disponibili;
- d) infine, per la riforma e la democratizzazione degli Enti Portuali stessi, intesa altresì a liberarli da tutte le incrostazioni burocratiche, che finora hanno loro impedito di assolvere ad una funzione imprenditoriale, all'altezza dei compiti assegnati dall'amministrazione di un porto moderno.

La legge istitutiva dà la facoltà al CAP di Genova di assumere la gestione diretta dei servizi, alla quale sono tenuti già altri Enti Portuali del nostro Paese, come quelli di Venezia e di Napoli.

L'unificazione della gestione di tutti i servizi nell'Ente Portuale passa a Genova attraverso il superamento di una istituzione di natura pubblica ma caratterizzata dalla forma giuridica e dai metodi

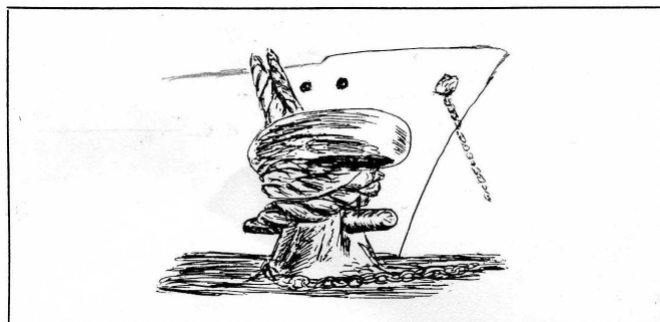
di amministrazione di tipo privato come la Seport. L'eliminazione dell'«impresa Seport» significa anche l'estromissione di un soggetto che, attraverso la attività di intermediazione, ha contribuito a rendere tecnicamente ed economicamente ancora più inefficiente e costoso il nostro scalo.

Un recupero di efficienza portuale in senso generale ed il riassetto della gestione dei servizi secondo criteri di razionalità economica e di approssimazione ad una completa partecipazione democratica passa, altresì, attraverso la valorizzazione del ruolo della Compagnia nella direzione tecnico-operativa del ciclo portuale.

Abbiamo già detto, precedentemente, dei risultati prodottisi dopo l'istituzione della Seport: alla diminuzione del tonnellaggio sul quale l'impresa rendeva il «servizio», ha fatto riscontro un costante innalzamento dell'entità e della numerosità dei costi gravanti sulla merce. Così che, un volume sempre più piccolo di traffici è stato sottoposto ad un prezzo sempre più alto di «servizi», peraltro tendenzialmente sempre più scadenti.

È necessario, ripetiamo, porre fine definitivamente all'attuale situazione. Il CAP deve assumere la gestione diretta degli attuali servizi d'impresa. Al binomio CAP-Compagnia deve essere affidata la riorganizzazione e la programmazione dei servizi e del lavoro portuale nel ramo commerciale.

La proposta che ora ci accingiamo ad articolare si fonda sulla seguente ipotesi: il CAP assume la funzione di programmatore e gestore «centrale» dei servizi; assume la direzione politica e commerciale del porto, in una prospettiva di crescente promozione dei traffici; si incarica del rinnovamento e del potenziamento delle strutture ricettive, degli impianti e dei mezzi meccanici. Alla Compagnia è attribuita la direzione e l'organizzazione tecnico-operativa ed amministrativa relativa a tutta l'attività di banchina.



La programmazione del servizio verticalizzato

È una conclusione derivata non solo da una buona teoria ma anche dalle esperienze passate ed in corso, che un servizio moderno deve essere offerto all'utenza portuale in modo unitario e razionale, da fondo stiva fino a deposito, o viceversa (compreso il caso dello sbarco diretto).

La verticalizzazione del servizio, condotta da una unica regia, agevolerebbe il succedersi rapido e sincronizzato delle operazioni portuali e solleciterebbe l'altrettanto rapido avvicendamento delle navi alle banchine.

Oggi, al contrario, lo stesso armamento — che potrebbe essere oggettivamente favorito dal più intenso utilizzo della nave consentito dall'applicazione di tale principio — motiva la propria non disponibilità alla realizzazione di un sistema di servizi verticalizzati, portando un'opposizione di principio od adducendo osservazioni di natura giuridica, riferite in particolare alle norme internazionali sulla contrattazione dei noli, e preferisce quindi l'attuale spezzettamento e scoordinamento delle fasi del «servizio portuale», cui esso stesso d'altronde contribuisce quando affida le operazioni a fondo stiva all'intervento e al controllo di una agenzia sua fiduciaria. L'armamento, in definitiva, da una parte vocifera contro il «disordine» e la lentezza delle operazioni portuali, dall'altra alimenta e sollecita la presenza in porto di interessi diversi, di natura particolaristica e contraria alle esigenze di una moderna ed efficiente amministrazione e gestione portuale.

La verticalizzazione del servizio, attuata nel quadro della programmazione «centrale» e «di zona», a nostro avviso, interpreta invece in modo concreto tali esigenze, sostiene cioè adeguatamente una politica intesa all'elevamento della produttività generale portuale.

A) La programmazione centrale

La programmazione è diventata, nel mondo moderno, una caratteristica saliente di ogni attività economica. E' tempo, ormai, che la programmazione sia un elemento fondamentale di sostegno alle attività marittimo-portuali.

Noi riteniamo che, in particolare, tutte le operazioni in porto devono poggiare su una programmazione articolata per «zone» portuali: noi vediamo un Ufficio centrale della programmazione — diretto dal CAP, con la partecipazione della Compagnia, dell'utenza, delle Ferrovie dello Stato

— cui siano affidate le decisioni per quanto riguarda l'attracco delle navi, la permanenza in porto delle stesse navi e della merce, l'utilizzo degli spazi, dei magazzini, degli impianti e dei mezzi meccanici, e che organizzi la ricerca dei dati e delle informazioni.

L'Ufficio centrale deve entrare in collegamento e collaborare con gli Uffici zonali, ai quali trasmette le disposizioni e dai quali sollecita e raccoglie osservazioni, proposte, richieste particolari in ordine all'organizzazione del lavoro ed alla disponibilità degli accosti, dei mezzi, degli spazi, insomma una serie di dati che si trasformano in elementi di un più efficace corso dell'attività di programmazione generale.

B) La programmazione di zona

I centri di programmazione di zona, a livello di banchina o di terminal, devono avere, in particolare, compiti di natura tecnico-operativa, ad esempio sovrintendono alla distribuzione delle squadre, all'assegnazione dei mezzi meccanici, al decentramento dei vagoni sulle banchine, ecc. Anche gli uffici zonali sono diretti dal CAP, con la collaborazione della Compagnia, dell'utenza, delle Ferrovie dello Stato e della Dogana. Nella «zona» assumono notevole importanza la figura ed il ruolo del caporale della CULMV che — sulla base delle disposizioni programmatiche — dovrà dirigere tutte le operazioni.

C) La riorganizzazione e i compiti della Compagnia

La funzione delle «Compagnie» solo secondo una interpretazione riduttiva della legge può essere ricondotta a quella di ufficio di collocamento della mano d'opera portuale. Anzi, la legislazione in vigore riserva alle Compagnie «l'esecuzione delle operazioni portuali» (art. 110 C.N.) e prevede che alle stesse possa essere anche data la concessione delle operazioni d'impresa per conto terzi (art. 111 C.N.).

In tema di servizi per conto terzi, lo stesso art. 111 del Codice della Navigazione afferma, d'altronde, al quarto comma, che «in ogni caso l'impresa concessionaria deve avvalersi, per l'esecuzione delle operazioni portuali, esclusivamente delle maestranze costituite in Compagnie o Gruppi».

Noi riteniamo che — nell'ambito della riorganizzazione dei servizi portuali basata sul «binomio CAP - CULMV» ed in riferimento all'esperienza ed alla capacità operativa ormai patrimonio dei lavoratori in essa costituiti —

debbano essere rivendicate alle maestranze della Compagnia tutte le mansioni a livello di banchina, sulla nave o dalle navi che implicino prestazioni di lavoratori in squadra e prestazioni di personale tecnico - amministrativo (ad esclusione del magazzinaggio, del guardianaggio e del lavoro amministrativo interno al porto), prestazioni quali la spunta merce, la misurazione dei colli, il controllo della merce e degli imballaggi, la assistenza agli imballaggi per l'imbarco, lo sbarco, il trasbordo, lo scarico ed il ricarico, lo svuotamento ed il riempimento, lo sbarco e l'imbarco in chiatte, ecc.

Lo stesso principio vale per tutte le operazioni tecnico-amministrative da svolgere ai terminal container.

Quanto all'assunzione in Compagnia dei lavoratori che attualmente s'incaricano dell'esecuzione delle operazioni sopra indicate — una volta definito l'organico necessario — è assicurato il mantenimento delle mansioni precedentemente assolte, sulla base di una valutazione complessiva che tenga conto dell'anzianità, delle condizioni normative, dei livelli salariali maturati dalle maestranze già costituite in Compagnia e che abbia presenti le prestazioni necessarie nell'ambito delle diverse operazioni di «servizio portuale».

Se si tiene conto da un lato delle disposizioni di legge e dall'altro della situazione attuale dell'economia e della tecnica portuale, la quale richiede l'intervento di operatori efficienti alla scala delle mutate condizioni di funzionamento del ciclo marittimo - portuale, assumono un senso ancora più preciso le proposte che qui di seguito ci accingiamo a precisare, proposte che si inseriscono nel quadro di quella articolazione di compiti che abbiamo definito «binomio CAP - CULMV».

D) La direzione tecnico-operativa

A motivo dell'esperienza e della capacità tecnica di lavoro accumulate dalla C.U.L.M.V., riteniamo che la direzione tecnico-operativa di tutte le operazioni portuali debba essere affidata alla Compagnia.

Pertanto, la Compagnia dovrà dirigere le operazioni di bordo e di terra, quelle complementari del ricarico, scarico, trasbordo, sbarco e imbarco chiatte e quelle proprie del settore dei traffici su navi traghetto e dei terminal per navi porta contenitori.

In questo contesto, come d'altra parte è previsto dai principi della ristrutturazione «interna» della Compagnia, vengono unificati i caporali delle varie sezioni, allo scopo di dare vita ad un unico corpo

tecnico di elevata capacità e pronto a dirigere unitariamente il servizio verticalmente organizzato.

E) Il quadro tecnico fisso e mobile e la programmazione.

I compiti del quadro tecnico possono così riassumersi:

- assume la direzione tecnica del lavoro portuale;
- assume la direzione tecnica dei mezzi meccanici mobili;
- deve compilare la documentazione di carattere amministrativo, relativa allo svolgimento dell'operazione;
- deve partecipare all'attività di programmazione centrale e zonale.

Il quadro tecnico *nominato membro dell'ufficio di programmazione centrale* deve collaborare all'assegnazione degli accosti, alla messa in ordine della «pratica nave», alla raccolta dei documenti necessari per predisporre e per realizzare il «programma - nave» ed, infine, tenere i rapporti a consuntivo del programma.

Il quadro tecnico *eletto membro dell'ufficio di programmazione zonale* deve collaborare — insieme con il «capo programmatore» — all'assegnazione delle squadre richieste e dei mezzi meccanici e dare le necessarie disposizioni in ordine a tutta l'organizzazione del lavoro portuale ed assicurare che esso sia svolto a regola d'arte (compreso il lavoro relativo a tutti i servizi ausiliari necessari).

Dai membri del quadro tecnico appartenenti all'ufficio di programmazione zonale (o ispettori) ricevono disposizioni:

- il quadro tecnico addetto alle manovre ferroviarie, che, in base alle indicazioni ricevute, cura l'avvicendamento dei carri ferroviari nelle zone dove sono attraccate le navi e dove i carri sono richiesti dalle diverse operazioni;
- il quadro tecnico addetto alle operazioni nave, al ricarico, scarico, svuotamento e riempimento container;
- il quadro tecnico addetto alle navi a terra (caporale), il quale destina — secondo indicazioni ricevute — la merce a magazzino, su vagone o su automezzo ed ha il compito di vigilare sulle attrezzature, sulle norme antinfortunistiche, sull'utilizzo dei mezzi meccanici mobili;

- il quadro tecnico addetto alle navi a bordo (caporale di bordo), il quale cura la disposizione delle squadre a bordo (secondo quanto previsto dall'ufficio zonale di programmazione) ed opera di conserva con i fiduciari, stabilendo criteri e modalità per lo sbarco e per l'imbarco, per la manipolazione della merce, per l'utilizzo degli attrezzi e dei carrelli in stiva, per l'osservanza delle norme antinfortunistiche;
- il capo commesso di bordo, che nella cura del lavoro amministrativo riceve dall'ufficio programmazione di zona tutta la documentazione occorrente per lo svolgimento delle pratiche relative alle operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, ecc. Inoltre, il capo commesso di bordo si informa delle esigenze in ordine alle spunte ed ai rilievi, dando disposizioni in conformità; provvede a segnalare alle parti interessate l'insorgere di danni ed il verificarsi di anomalie rilevanti; aggiorna, alla fine di ogni turno, il manifesto di carico, scalando — polizza per polizza — i colli ed il relativo peso; fornisce i dati necessari ad ogni commesso perché questi si trovi in condizione di redigere debitamente il rapportino giornaliero; provvede alla compilazione — alla fine di ogni turno — di uno scalare aggiornato, relativo al tonnellaggio sbarcato o ancora da sbarcare; si accerta che il lavoro di conteggio e di rilievo venga svolto accuratamente e che venga reperito il maggior numero possibile dei colli mancanti o eccedenti; s'incarica della consegna dei documenti relativi alle operazioni d'imbarco agli addetti delle varie squadre e dell'apposizione della firma sulle bollette doganali da parte della Finanza ed, infine, è responsabile della restituzione di tutta la documentazione necessaria all'ufficio di programmazione;
- il quadro tecnico pesatori, imballatori e cassai, il lavoro dei quali sarà coordinato programmaticamente sia nella fase di impostazione, che in quella di esecuzione a banchina e a bordo, tenendo conto delle possibili richieste di perizie o di forme varie di assistenza.

F) La proprietà e la gestione dei mezzi meccanici.

È ancora una volta opportuno segnalare la necessità dell'adeguamento della entità e della

portata dei mezzi meccanici alle nuove esigenze del movimento portuale, soprattutto in connessione con le profonde trasformazioni avvenute nelle modalità di condizionamento della merce, esigenze che — come è ormai noto — sono ampiamente avvertite nel porto di Genova.

Nel quadro della riorganizzazione dei servizi e del lavoro portuale da noi proposta, riteniamo che possa configurarsi una formula di assegnazione dei diritti di proprietà dei mezzi meccanici del seguente tipo:

- 1) proprietà del Consorzio sono i mezzi meccanici fissi di banchina, i mezzi pesanti gommati quali le semoventi, i cavalieri, le gru giranti;
- 2) proprietà della Compagnia sono i carrelli, i mezzi mobili gommati (ad esclusione delle semoventi e dei cavalieri), le ruspe, i jumbo, i nastri trasportatori, le norie, ecc.

È evidente che del servizio attrezzi rimane competente la Compagnia e che alla stessa va assegnata la guida di tutti i mezzi di sollevamento e di trasporto, ad eccezione delle gru fisse di banchina, delle gru giranti e delle «paceco».

**La squadra unica e
la verticalizzazione del ciclo portuale**

Nel quadro della verticalizzazione, e conseguentemente della creazione di un unico corpo operativo di caporali, si rende necessaria una squadra unica da stiva a terra.

La costituzione della squadra unica, nel dare contenuto al principio della verticalità del servizio, implica almeno tre conseguenze di una certa importanza:

- a. che la composizione di ogni squadra dovrà essere riportata nella sua forma naturale, cioè quella precedente al decreto n. 1029 del 1° luglio 1961;
- b. che gli uomini di rinforzo in tariffa verranno gestiti dalla Compagnia;
- c. che lo spostamento «verticale» delle maestranze verrà operato secondo le valutazioni della Compagnia.

Resta inteso che i criteri e le modalità di organizzazione della squadra unica saranno stabiliti dalla Compagnia, nell'ambito della propria ristrutturazione interna. L'operatività e la completezza del ciclo verticale implicano, altresì,

che la squadra unica debba comprendere anche una componente incaricata dell'assistenza alle merci.

La ripartizione dei costi della squadra unica tra vettore marittimo e ricevitore sarà debitamente iscritta secondo modalità da concordare.

La verticalizzazione dei servizi richiama — come abbiamo già detto — la necessità della costituzione di un unico corpo operativo di lavoratori, da inquadrarsi nell'ambito di un'unica direzione di banchina (la Compagnia) e, quindi, implica la estromissione di tutti quegli operatori che, attualmente presenti nell'esecuzione di operazioni portuali di diverso tipo, diventerebbero un ostacolo all'armonico svolgimento del ciclo.

Pertanto:

— assieme a quelli già associati alla Compagnia, dovranno essere inquadrati nella C.U.L.M.V. tutti i fiduciari di bordo, dei quali potranno servirsi tutte le agenzie marittime; gli uffici della Compagnia disporranno, inoltre, di elementi idonei a svolgere — di concerto con gli uffici programmazione — operazioni preparatorie ai piani di carico delle navi. Il servizio reso da tali elementi sarà garanzia del rapido disbrigo dell'« operazione-nave » ;

— entreranno opportunamente in Compagnia il 1° aprile 1975, secondo l'impegno del sindacato, i lavoratori del gruppo tiraggio silos attualmente inquadrati nella «Società Silos». Questi lavoratori svolgeranno per conto della Compagnia le stesse mansioni tenute in precedenza, nei limiti e in compatibilità con il carico di lavoro;

— nonostante i cavilli di natura giuridica opposti all'utenza, la Compagnia, d'intesa con le OO.

SS., ha già formulato precise richieste al GAP per ottenere l'esclusiva dei servizi di fardaggio, provveditoria di bordo e di quelli alle pompe olio.

In tali richieste sono state altresì precisate le condizioni normative, i livelli salariali e la composizione dell'organico di squadra da riservarsi a questi lavoratori dopo l'inquadramento in Compagnia. Tale inquadramento presenta nuove prospettive occupazionali per i lavoratori della Compagnia ed è essenziale anello di congiunzione con le altre fasi del ciclo portuale verticalizzato.

Dovrà rimanere, infine, di competenza della Compagnia il servizio nel *settore delle rinfuse*, che la C.U.L.M.V. svolge fino dal '52. Trattasi del movimento di circa due milioni di tonnellate all'anno, che richiede l'impiego di 11-12 caporali e che la Compagnia gestisce secondo principi di

razionalità economica (la spesa per l'utenza oscilla, infatti, tra 30-50 lire a tonnellata).

Il sistema tariffario

L'attuale sistema tariffario continua ad incorporare costi che la utenza deve sostenere in corrispondenza di «servizi» sovente non effettivamente resi.

Considerato che per questo e per altri motivi, tale sistema si rivela ormai inconciliabile con il processo di razionalizzazione dell'intero ciclo di trasporto «via mare», la Compagnia ritiene che occorra modificarne radicalmente la struttura.

In particolare, si rivela necessario scorporare dalle tariffe quelle voci che devono la propria natura all'esistenza del «servizio portuale» in generale, la cui natura, cioè, rientra nel concetto di pubblica utilità.

Pertanto, la nuova dinamica tariffaria, che andiamo qui a proporre, riteniamo debba fondarsi sulle seguenti ipotesi:

- a) le opere di sviluppo e manutenzione non devono essere finanziate dalla tariffa ma devono essere totalmente a carico della spesa pubblica statale;
- b) i costi delle strutture e degli impianti fissi non devono gravare sulla tariffa ma sui potenziali utenti del servizio: in tale direzione, deve essere definita una nuova politica delle entrate di bilancio di parte del CAP;
- c) la tariffa gravante sulla merce deve essere, allora, comprensiva del costo della manodopera, della sommatoria dei costi dei servizi richiesti ed effettivamente resi ed, in particolare, della quota-parte del servizio dei mezzi meccanici mobili.

Sulla base delle ipotesi ora enunciate, la Compagnia formula le seguenti proposte:

1. che la differenza tra la percentuale dei turni e la maggiorazione del notturno e dei festivi sia posta a carico di chi richiede la prestazione;
2. che la parte relativa all'utilizzo della gru inclusa nella voce dell'attuale forfait denominata «extra» sia direttamente inserita in tariffa nella quota relativa all'utilizzo dei mezzi meccanici;
3. che siano aboliti i premi di acceleramento;
4. che il costo dei mezzi meccanici (semoventi e carrelli) sia inserito nella tariffa;

5. che gli uomini di rinforzo e l'assistenza siano affidati all'amministrazione della Compagnia.

Poiché nelle operazioni di sbarco «diretto» — per la stessa natura di quest'ultimo — il servizio «d'impresa» è contenuto in limiti ristretti o, addirittura, inesistenti, riteniamo altresì che la quota di costo dei servizi in tariffa debba essere notevolmente ridimensionata, o del tutto cancellata, cosa che inoltre favorirebbe l'afflusso di nuove correnti di traffico nel porto di Genova.

Infine, proponiamo che il calcolo delle rese sia ricondotto in modo più corrispondente alla quantità di lavoro effettivamente prestata dalle squadre cosa che, di conseguenza, consentirebbe di ridimensionare drasticamente in tariffa quelle voci che costituiscono l'attuale « quota-compimenti ». Ne consegue che i compimenti in caso di pioggia, di rottura dei mezzi meccanici, di ritardo dell'accosto devono essere posti direttamente a carico della nave.

Un sistema tariffario informato a tali principi dovrebbe, pertanto, offrire a qualsiasi utente — e per qualsiasi tipo di operazione — elementi sufficienti di certezza nel calcolo previsionale dei costi portuali a suo carico.

La fatturazione

Se si tengono presenti il principio della verticalizzazione del «servizio portuale», da eseguirsi con l'opera di una squadra unica, e la riforma del sistema tariffario — dalla quale deve evincersi la ripartizione dei costi che sostengono da una parte il vettore marittimo e dall'altro il ricevitore — proponiamo debba essere la Compagnia direttamente ed interamente incaricata dalla fatturazione agli utenti di tutte le prestazioni contenute nel servizio reso in modo unificato.

La condizione operaia e l'antifortunistica

La salvaguardia dell'incolumità dei lavoratori è una delle più importanti componenti dell'attività della Compagnia Unica.

La prevenzione degli infortuni è un compito particolarmente delicato in porto, se si considerano da una parte la elevata pericolosità ed i numerosi fattori d'insicurezza propri del lavoro che vi si svolge e dall'altra i fabbisogni di controllo e di vigilanza sulla grande varietà di operazioni eseguite dai lavoratori, in particolare quelle a bordo delle navi, dove le maestranze della Compagnia entrano in contatto con realtà sempre nuove e fortemente differenziate, sia per i tipi di nave, sia

per la quantità e la qualità della merce e dei sistemi di stivaggio adottati.

Partendo da queste considerazioni, riteniamo che siano da seguire con attenzione speciale tutte le operazioni riguardanti le merci conservate in frigorifero ed i prodotti chimici.

A proposito delle prime, è necessario giungere a stabilire dei limiti di temperatura oltre i quali deve essere ritenuta pericolosa la manipolazione della merce da parte dei lavoratori; quanto ai secondi, è opportuno ricordare che ormai da tempo la Compagnia ed il Comitato Unitario per l'Ambiente di Lavoro hanno reclamato la adozione di una precisa ed adeguata regolamentazione a tutela della salute.

Non c'è dubbio che l'avanzare delle nuove tecniche di trasporto e di imballaggio ha posto di fronte ai lavoratori della Compagnia una realtà nuova anche per quanto attiene alle modalità di movimentazione e di manipolazione delle unità di carico, attività che spesso si sono rivelate oltremodo pericolose.

Nel settore dei container, dove le operazioni in teoria ed in apparenza devono essere espletate secondo metodi di nuova razionalità tecnico-economica, la situazione nei terminal è irta di pericoli soprattutto per quanto riguarda la circolazione dei veicoli (ralle, trattori, cavalieri), mentre il rizzaggio ed il derizzaggio dei contenitori posti su tre o quattro file comportano rischi che la Compagnia ha potuto fin qui contenere con opportuni accorgimenti.

Nel settore dei traghetti, la Compagnia si è battuta perché si addivenisse alla regolamentazione della portata degli automezzi, regolamentazione che è stata recentemente trasformata in ordinanza dal CAP. Restano, cionondimeno, ancora numerosi i casi di pericolosità dovuti ai sovraccarichi ed alla espulsione dei gas, che non devono superare il massimo di concentrazione pari a 50 mg.: per questi motivi, la Compagnia intende presentare al CAP una proposta di nuova normativa che tenga conto di tutti i fattori ambientali e umani del lavoro nel settore.

La Compagnia ritiene, altresì, che debba essere esteso lo sforzo per generalizzare l'uso di tutti i nuovi mezzi tecnici disponibili e reperibili sul mercato, in direzione del miglioramento delle condizioni di lavoro di tutte le maestranze nei più diversi settori operativi.

L'omogeneizzazione dei rapporti di lavoro

La Compagnia ha pure esaminato la condizione operaia in porto sotto il profilo normativo e salariale.

Allo scopo di omogeneizzare gli istituti contrattuali di tutti i lavoratori nel settore portuale, la Compagnia propone alle organizzazioni provinciali sindacali ed al Consiglio Unitario dei Delegati della C.U.L.M.V. di presentare al C.A.P. — nei tempi e nei modi ritenuti più opportuni — la richiesta di un premio di produzione uguale a quello delle altre categorie e distribuito mensilmente in parti eguali a tutti i lavoratori della C.U.L.M.V.

Tale richiesta trova a nostro giudizio più di un motivo di validità, anche in riferimento all'aumento intervenuto nella produttività del lavoro portuale. E' d'uopo sottolineare infatti che nel 1962 i carichi manipolati dalla C.U.L.M.V. furono complessivamente pari a 8.844.420 tonn. durante 1.840.000 giornate lavorate; nel 1973 sono state invece movimentate 9.109.523 tonn. con un impiego di 1.223.599 giornate lavorate.

Cioè, il rapporto tonn./giornate lavorate, che esprime un indice di produttività del lavoro delle maestranze della C.U.L.M.V., è salito da 4,8 fino a 7,4. In corrispondenza di tale considerevole incremento, riteniamo che sia giustificata l'erogazione di un premio da riconoscere alle maestranze della C.U.L.M.V., per il contributo dato all'efficiente produzione delle attività del porto genovese.

Le proposte del Consiglio di Amministrazione della Compagnia, portate in discussione fra i lavoratori riuniti in Assemblea ed arricchite del contributo che certamente verrà dal dibattito, devono diventare patrimonio del movimento ed oggetto di confronto con tutte le forze interessate allo sviluppo ed al potenziamento del nostro porto ed alla elevazione delle condizioni dei lavoratori, vale a dire le organizzazioni sindacali, l'Ente Pubblico, le forze politiche democratiche e soprattutto i lavoratori del settore marittimo-portuale.

Con lo spirito di chi è certo che le proposte dei lavoratori portuali della C.U.L.M.V. vengano ancora una volta apprezzate per il contributo offerto alla soluzione di problemi di antica data, ma di ormai incontenibile immediatezza, il Consiglio di Amministrazione della Compagnia si augura che — sostenute dalla discussione intervenuta fra tutte le componenti interessate — le indicazioni di lavoro qui presentate possano in breve tempo condurre a positivi risultati, nell'interesse dei lavoratori e dell'economia portuale nel suo complesso.

Il Consiglio d'Amministrazione

Aut. Trib. n. 26-71, del 26-8-1971

Direttore: GIOVANNI AGOSTI

tip. A.T.A. - tel. 503.320 - Genova

