

NOTIZIARIO

della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie



La foto vincitrice nel concorso fotografico nazionale "TROFEO PORTO DI GENOVA..

ALLARMISMO COME METODO

A prestar orecchio alle grida d'allarme che, sempre più concitate, si levano da vari gruppi economici interessati alle vicende del porto e debitamente amplificate dagli organi di stampa fiancheggiatori, si direbbe che l'accettazione della piattaforma rivendicativa, presentata dai lavoratori portuali, stia per ridurre allo stato preagonico la salute del nostro scalo, assestando, nel contempo, un colpo irrimediabile alla già traballante economia nazionale.

C'era da aspettarselo, anche se la presa di posizione o, meglio ancora, la sua divulgazione giornalistica è uscita, questa volta, dai normali binari della disputa economica per sconfinare sul terreno di una polemica rissosa, fatta di false accuse, di mistificazioni nemmeno troppo accorte e di parole grosse. Molto grosse.

Questa polemica indica nei lavoratori portuali coloro i quali, per inguaribile affezione corporativista, si dimostrano sordi ad ogni richiamo della ragione — altrui, beninteso — e non esiterebbero un solo momento ad affondare la barca, pur di veder prevalere il loro punto di vista gretto e miope.

Non replichiamo al cattivo gusto di chi concepisce la polemica come l'occasione per esercitare naturali predisposizioni al frasario insolente: i lavoratori portuali, che pure non indulgono al linguaggio compassato, ripudiano un simile metodo di contrapposizione concettuale, preferendo alla gazzarra dialettica l'enunciazione chiara e argomentata dei problemi in nome dei quali stanno conducendo da anni la loro lotta.

Cosa hanno preteso, dunque, i lavoratori portuali? Semplice: alcune cose che la stragrande maggioranza delle altre categorie lavoratrici già possiede in forma contrattualmente istituzionalizzata, e tutte riconducibili alla richiesta di fondo, che 'era quella di ottenere la sicurezza di un guadagno, la sola in grado di consentire a chi lavora di programmare l'esistenza propria e della famiglia secondo le esigenze imposte dalla società attuale.

Che una richiesta del genere, poi, articolandosi su alcune formulazioni, che prendono il nome di salario garantito, abolizione dell'occasionalato, riforma dell'avventiziato, solari differiti, comportanti, nell'insieme, un aggravio tariffario, scateni la sollevazione dei ceti padronali, apparendo ai loro occhi come qualcosa che sta fra l'attentato alla patria economia e la rivoluzione, è tutta una questione di metro. C'è chi valuta l'ampiezza di problemi del genere prendendo come unità di misura il profitto e chi, invece, dalla loro soluzione, si aspetta tranquillità salariale, sia pure garantita.

Comunque sia, non è vera affatto, anzi è falsa, l'affermazione secondo cui la politica rivendicativa sostenuta dai lavoratori portuali abbia ignorato, nel momento stesso che si è proposta, gli aspetti inquietanti presenti nella crisi che travaglia il settore, con ripercussioni indubbiamente avvertibili sulla economia generale del Paese. Ciò che essi respingono è la diagnosi, semplicistica e bugiarda, in base alla quale la causa di tutti i mali portuali risiede unicamente nell'elevato costo del lavoro, quando, invece, a monte

di questi mali, allignano deficienze strutturali, responsabilità politiche ed inettitudini imprenditoriali.

Se il nostro porto perde, ogni giorno di più, punti competitivi nei confronti di alcuni, e non di tutti — chissà perché questo non lo dice mai nessuno — i grandi scali nord-europei, è, a dir poco, arbitrario sparare a zero sulla presunta esosità della mano d'opera, dimenticando di mettere il dito sulla vera grossa piaga, che è quella costituita dalla inadeguatezza degli impianti e delle infrastrutture, dalla scarsità di investimenti, dalla mancanza di organici piani di sviluppo, tenenti conto, oltre tutto, dei necessari collegamenti operativi con i trasporti via terra.

E' comodo porre a confronto tempi, tariffe e rese offerti da certa concorrenza straniera nei nostri riguardi, tacendo sugli enormi sforzi organizzativi e finanziari da essa compiuti, nel perseguimento di una politica del settore marittimo-portuale, illuminata nella prospettiva e mirabile per tempestività e fervore di iniziative.

E' altrettanto comodo scordarsi come, da noi, tutto ciò che una burocrazia disattenta e pigra ha saputo mettere insieme, nel giro di tanti anni, è uno striminzito «piano azzurro», rivelatore, tutt'al più, della poetica vena italica anche in sede di definizioni economiche, ma di utilità quasi nulla, a causa della eseguita delle somme stanziare e per il prevalere di criteri geopolitici, anziché produttivistici, nella ripartizione.

Meno comodo invece, è andare alla ricerca delle responsabilità, vecchie e recenti, addossabili alla cosiddetta iniziativa privata, nelle cui mani il porto si è presentato al decisivo appuntamento con l'avvento delle moderne tecniche di trasporto, forte di quella robusta e funzionale organizzazione ricettiva che tutti conosciamo.

La verità è, che il lavoro prestato dalle Compagnie incide, pressappoco, nella misura di un ottavo rispetto al costo finale dell'operazione; e che gli aumenti salariali e normativi richiesti dilatano di ben poco tale incidenza.

Rispondono a logica, ciò premesso, le previsioni catastrofiche, alla cui origine la rivendicazione in parola si vuoi collocare?

A noi, magari per irrefrenabile propensione al buon senso, sembra di no.

Certo, l'allarmismo, la mistificazione di dati, le «lettere aperte» al Ministro della Marina Mercantile, quelle chiuse ai personaggi politici «che contano» in questo nostro paese, così mediterraneo nel cedere ai frastuoni propagandistici, hanno rappresentato serie remore alla positiva conclusione della vertenza.

Ma i lavoratori portuali, i quali, in poco più di un lustro, hanno pagato al progresso tecnologico un tributo salatissimo, in termini di livelli occupazionali, sono fermamente risolti a non compiere ulteriori sacrifici. Tale progresso essi non osteggiano, anzi difendono, ben consci della irreversibilità del suo corso. Quello che essi chiedono è che le tecnologie avanzanti abbiano a tradursi

in benefici effetti nell'alleviar e le fatiche del lavoro umano e non già in spinte obbedienti all'esclusivo tornaconto degli interessi privati; perché, se ciò avvenisse, altro non potrebbe significare che salassi alle retribuzioni, disoccupazione e sottoccupazione.

Di fronte a questo atteggiamento fermo e coerente, i detentori del potere economico gridano allo scandalo, alla irresponsabilità,

al corporativismo e a tante altre cose, accusando i lavoratori portuali di mirare, con la loro azione, all'affossamento dell'unica fonte di guadagno loro riservata: il porto.

Tesi, fuor di dubbio, assai originale, ma decisamente ridicola.

- - -

Parere favorevole del Comitato Centrale del lavoro portuale alla piattaforma rivendicativa

II 22 dicembre scorso, le Segreterie nazionali della F.I.L.P.-C.G.I.L., F.I.L.P.-C.I.S.L. e UILTA-TEP-U.I.L. hanno diramato il seguente comunicato :

Ieri sera si è concluso il Comitato Centrale del lavoro portuale che doveva dare il parere sulla piattaforma rivendicativa e sulla conclusione alla quale si era giunti negli incontri fra Ministero e Sindacati. Si è così esaurita la prima fase procedurale per l'attuazione dell'accordo. Il parere del Comitato Centrale è stato favorevole.

I Sindacati hanno avuto dal Ministro l'impegno che verranno sollecitamente svolti i contatti con il Ministero per definire e perfezionare in tutti i suoi aspetti l'accordo allegato e per emanare le necessarie disposizioni applicative alle autorità marittime locali.

Secondo gli impegni già a suo tempo presi, è indispensabile che in ogni porto si costituiscano commissioni unitarie Sindacati e Compagnie per la corretta applicazione delle disposizioni ministeriali e per la gestione degli accordi, approntando fin d'ora gli elementi di valutazione necessari, per quegli aspetti dell'accordo che soltanto localmente trovano la loro effettiva applicazione (esempio nuova ristrutturazione tariffaria secondo le nuove G.L.B. - giornata lavorata base).

Le Segreterie Nazionali impegnano le istanze locali che già hanno sottoposto ai lavoratori gli accordi del 30 novembre a informarli sulla situazione. In questa circostanza le Segreterie Nazionali nel considerare altamente positivo l'accordo realizzato attribuiscono sostanzialmente il risultato ottenuto alla profonda unità realizzata fra tutti i lavoratori portuali e fra i Sindacati e alla compattezza dimostrata nelle lotte indette dalle nostre organizzazioni. Un contributo importante è stato dato dalla commissione nazionale unitaria che ha collaborato con le Segreterie Nazionali nella fase della vertenza.

Cogliamo l'occasione per inviare il nostro plauso a tutti i lavoratori portuali e li invitiamo a rafforzare l'unità della categoria e dei Sindacati che tanta importanza ha riscontrato e assumerà anche nel futuro.

Ed ecco il testo delle intese raggiunte fra il Ministro della Marina Mercantile ed i Sindacati :

Salario base nazionale

Si è concordato il salario base nazionale suddiviso in due elementi : g.l.b. e salario garantito di eguale entità. A tale proposito si sono stabilite le seguenti classi di salario base nazionale :

1° cat. 7.700

2a cat. 6.700

3a cat. 5.700

Gruppi Portuali 3.000.

La classificazione dei porti sarà fatta rispetto a elementi obiettivi che si dovranno concordare con il Ministero in sede di elaborazione e di emanazioni delle disposizioni ministeriali. Orientativamente si è convenuto che alla 1° categoria apparterrà l'80% dei lavoratori, alla 2a il 15% e alla 3a il 5%.

Per quanto attiene l'adeguamento delle attuali g.l.b., ai nuovi valori del salario base nazionale, è previsto il conglobamento di fasce di cottimo (aumento delle rese) per mantenere gli attuali costi unitari a tonnellata. Quelle tariffe che non consentono l'operazione suddetta dovranno essere comunque rideterminate sulla base dei nuovi valori di g.l.b. indicate per le diverse categorie. E' ovvio che non possono essere apportate riduzioni tariffarie.

Salario garantito

II salario garantito verrà erogato sulla base dei nuovi valori, con i criteri attualmente in vigore. Si è peraltro convenuto che il salario garantito sarà corrisposto nell'ambito dei seguenti massimali settimanali :

— 1° categoria 7.700 x 6 giorni più il 40% di cottimo pari a L. 64.680;

— 2a categoria 6.700 x 6 giorni più il 40% di cottimo pari a L. 56.280;

— 3a categoria 5.700 x 6 giorni più il 40% di cottimo pari a L. 47.880;

— Gruppi 3.000 x 6 giorni più il 40% di cottimo pari a L. 25.200.

Questi massimali non significano che il lavoratore dovrà essere integrato fino a queste cifre. Essi valgono soltanto per determinare un tetto settimanale oltre il quale il salario garantito non agisce.

Qualora un lavoratore nella settimana, a prescindere dalle giornate di impiego raggiunga o superi un salario corrispondente ai valori indicati non riceverà il salario garantito.

Il lavoratore invece che rimanesse al di sotto di questi massimali riceverà tante giornate di salario garantito fino alla concorrenza massima dei tetti settimanali sopra indicati.

Il lavoratore che in una settimana non dovesse essere impiegato riceverà rispettivamente L. 46.200, 40.200, 34.200, 18.000, secondo la categoria di appartenenza del porto in cui opera.

Al fine della determinazione del tetto settimanale non debbono concorrere quelle componenti salariali derivanti da qualunque tipo di maggiorazione (fuori orario, disagio, ecc.).

Tutto ciò vale sia per i permanenti che per gli attuali avventizi.

Contingenza

Il variare dei punti di contingenza sarà determinato nazionalmente e uguale per tutti i porti. Si partirà dal valore del punto di contingenza dell'operaio specializzato dell'industria, si determinerà la quota di cottimo, si calcolerà una percentuale di anticipo e di recupero, avendo convenuto che l'operazione si farà una volta l'anno cumulando i punti scattati.

Scatti di anzianità pregressi

Il lavoratore portuale permanente avrà diritto per ogni giornata lavorativa e di presenza nel porto al seguente trattamento :

- 3% con 5 anni di anzianità nei ruoli;
- 6% con 10 anni di anzianità nei ruoli;
- 9% con 15 anni di anzianità nei ruoli;
- 12% con 20 anni di anzianità nei ruoli. Verranno però considerati anche i ratei che intercorrono fra i vari quinquenni. Ciò significa che per ogni anno fino ai 20 anni massimi di anzianità pregressa il permanente avrà diritto a scatti pari allo 0,60% per ogni anno di servizio.

Queste percentuali sono rapportate ai valori della giornata lavorata base stabilita per le diverse categorie.

Scatti di anzianità futuri

Ogni lavoratore permanente o avventizio avrà diritto a scatti biennali del 2% da calcolarsi sul salario base nazionale, a partire dal momento in cui andrà in vigore questa disposizione.

Avventiziato

Gli attuali avventizi dovranno passare nei permanenti entro il termine massimo di tre anni. Il passaggio sarà determinato localmente in base alle diverse situazioni.

Occasionato

Si è convenuta la sua abolizione. Si è concordato cioè che non si dovrà fare ricorso a manodopera raccogliticcia.

Gli occasionali che operano attualmente nel porto con normalità, seguiranno ad essere utilizzati. Per essi è prevista la istituzione mediante concorso di un ruolo di avventizi-apprendisti, che go-drà del 50% dei trattamenti normativi degli altri lavoratori. La permanenza in questo ruolo sarà al massimo di 2 anni dopo i quali passeranno permanenti.

Gli avventizi-apprendisti avranno l'obbligo, oltre che di soddisfare le occasioni di lavoro, di frequentare corsi di addestramento professionale E.N. I.A.L.P.

Tempi e modi saranno comunque perfezionati e concordati in sede di emanazione delle disposizioni ministeriali.

Rimane prevista laddove se ne presentasse la necessità la possibilità di avviamenti differenziati in base ai criteri noti (anzianità, salute, specializzazione ecc.).

Per i vecchi occasionali i quali per varie ragioni non ebbero la possibilità di entrare nel ruolo dell'avventiziato nel momento in cui esso fu istituito nei vari porti, verranno indetti concorsi particolari per il loro trasferimento nell'avventiziato.

Si intende che i concorsi in via di definizione seguiranno il loro corso normale.

Salari differiti

Ogni lavoratore permanente o avventizio sulla base del salario da esso effettivamente percepito nell'anno avrà diritto :

26 giornate anziché 25 per 13a mensilità

13 giornate anziché 12 per 14a mensilità

20 giornate di ferie (le ferie sono estese anche agli avventizi e quindi dovranno essere da essi fruiti)

17 giornate di festività nazionali

Totale 76 giornate

Il calcolo per determinare il valore di queste giornate sarà fatto in questo modo: salario annuo maturato compreso il salario garantito e gli scatti di anzianità: 12 (mesi) per determinare il guadagno mensile. Questo guadagno sarà diviso per 25 (giorni) per determinare il salario giornaliero. Questo valore sarà preso come base di calcolo per le erogazioni dei salari differiti.

Buonuscita

La buonuscita è stata portata da 12 a 20 giornate per ogni anno di anzianità di iscrizione nei registri e sarà calcolata con lo stesso criterio stabilito per i salari differiti.

Questa disposizione andrà in vigore dalla data che verrà concordata.

Onorato degnamente il 25° di fondazione

L'appuntamento nella sala di chiamata

Le celebrazioni, indette per onorare degnamente la ricorrenza del 25° anniversario della costituzione della Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie, si sono svolte con pieno successo. Merito, senza dubbio, di una eccellente organizzazione, ma soprattutto della larga e spontanea partecipazione offerta dagli stessi lavoratori portuali, convenuti in gran numero, molti in compagnia di amici e familiari, alla manifestazione conclusiva, avvenuta nel locale di chiamata, presenti il Presidente della Camera, On. Sandro Pertini, altri parlamentari, autorità cittadine, le massime cariche consortili, rappresentanze sindacali, la stampa e delegazioni di lavoratori provenienti da altri porti italiani.

Di fronte ad un auditorio, imponente per numero di partecipanti e decisamente insolito ad una sala di chiamata, data la presenza di così autorevoli esponenti del mondo economico, politico e sindacale, ha pronunciato il discorso commemorativo il Console della Compagnia, Giovanni Agosti. Il quale, dopo aver porto il saluto, a nome della Compagnia, ai convenuti e averli ringraziati per avere essi accolto l'invito a partecipare al momento culminante del ciclo commemorativo, ha tracciato un'ampia

cui far discendere tutto il passato e la tradizione delle compagnie.

La sua efficienza nel canapo operativo e la sua democratica saldezza interna costituiscono patrimonio storico inconfutabile. Questa antica e gloriosa associazione seppe tener testa a tempi, mutamenti politici ed evoluzioni tecniche fino al 1952 anno in cui venne integrata nella Compagnia Unica.

Da tale patrimonio trassero insegnamento e fede le Cooperative, apparse sulla scena portuale verso la fine del secolo scorso. Sono, in parte, note le vicende tribolate che accompagnarono il lento affermarsi di queste associazioni. Un mondo mercantile avido e sordo ad ogni richiamo sociale le combatté ferocemente, avvalendosi anche dell'inerzia, sovente della complicità, del potere costituito. Esse furono sciolte insieme con la Camera del Lavoro, la quale si era posta al loro fianco, nella strenua lotta condotta per abbattere il regime vigente in porto e conosciuto con il nome di « libera scelta ». Ne conseguirono grandi agitazioni, culminate, per la prima volta in Italia, in un imponente sciopero generale, al quale aderirono numerose altre categorie lavoratrici



Il tavolo della presidenza

retrospettiva rivolta ad accertare le fonti storiche da cui discendono le origini e le stesse ragioni d'essere delle attuali compagnie portuali.

Un'indagine siffatta — ha detto — ci riporta a tempi assai remoti, se si pensa che fin dall'epoca dell'Impero romano il lavoro portuale era soggetto a discipline particolari, nelle quali non è difficile scorgere intendimenti vincolati al concetto di pubblico servizio. Ad ogni modo, la prima grande associazione di lavoratori portuali trova vita nell'anno 1340, con la Compagnia dei « Caravana », nella quale deve identificarsi la matrice naturale da

e che ebbe come risultato la ricostituzione dell'organismo camerale.

Il Console, dopo aver ricordato l'altra grande agitazione promossa dai lavoratori addetti allo scarico ed al carico del carbone, indicata dai documenti dell'epoca come « sciopero nero », ha messo nel giusto rilievo l'importanza fondamentale rappresentata dalla costituzione del Consorzio Autonomo, avvenuta nel 1903, in relazione al definitivo consolidarsi del diritto all'esistenza delle Cooperative.

Per i lavoratori delle merci varie, comunque, gli scontri con i ceti dominanti proseguirono aspri e ininterrotti; e soltanto nel 1918, essi riuscirono ad ottenere la gestione delle operazioni di

imbarco-sbarco, raggruppandosi in tre associazioni: l'«Ente Cooperativo Scaricatori e Caricatori Merci Varie», la «Cooperativa Generale Facchini» e la «Cooperativa Chiattaioli».

Ma il fascismo, a distanza di pochi anni, intaccò dispoticamente anche l'ambito operativo portuale, sciogliendo le organizzazioni sorte dopo anni di lunghe e dure battaglie.

La situazione venutasi a creare con l'atto di imperio divenne ben presto insostenibile, al punto che, se si volle restituire al porto ordine e funzionalità, fu necessario consentire la ricostituzione delle vecchie compagnie, accettandone sostanzialmente le forme organizzative e gli ordinamenti.

E' su queste basi che venne codificato il principio della «riserva» riguardante le compagnie portuali nel Codice della Navigazione.



L'intervento dell'on. Pertini

Venendo a parlare della fondazione della Compagnia Unica, il Console ha testimoniato come essa fu dovuta all'iniziativa di uomini provenienti dalle eroiche lotte della Resistenza e quindi del profondo spirito antifascista che guidò i primi passi della raggiunta fusione; uno spirito che ancor oggi regna irriducibile fra i lavoratori portuali, di fronte al manifestarsi di nostalgici ritorni. Il Console della Compagnia Unica ha quindi ricordato le lotte sostenute al fine di impedire che il regime delle « autonomie funzionali » allargasse la sua presa privatistica nel campo operativo portuale. Ha sottolineato altresì il ruolo svolto dalla Compagnia per scalzare, da quel campo, la presenza delle imprese private, vere e proprie fonti per rendite parassitarie e ricordato pure i meriti da essa acquisiti nel promuovere e incrementare la meccanizzazione mobile.

A questo punto, il Console si è soffermato ad analizzare la situazione attuale, ponendo in evidenza lo stato di accentuata crisi da cui è travagliata l'economia portuale. Ha elencato dati statistici, tutti rilevanti le negative ripercussioni occupazionali prodotte dall'insorgere delle nuove tecnologie o, meglio ancora, dalla inadeguatezza strutturale con cui il nostro porto le ha affrontate.

A conclusione del suo applauditissimo discorso, il rappresentante dei lavoratori portuali genovesi ha rivolto commosse parole all'indirizzo dei pensionati e un pensiero reverente ai lavoratori portuali deceduti dei quali, tutti, ha ricordato i meriti acquisiti nell'edificazione della conquistata unità.

Al termine della allocuzione pronunciata dal Console, il Presidente del Consorzio Autonomo, prof. Giuseppe Dagnino, ha espresso la sua completa « solidarietà intellettuale » alla approfondita retrospettiva storica illustrata da Agosti.

La continuità con un passato tanto glorioso — ha sostenuto — trova forma ed articolazione nell'adeguamento strutturale delle Compagnie al continuo progredire tecnologico del settore marittimo-portuale.

A nome della Civica amministrazione, ha porto il saluto ai lavoratori portuali il Sindaco Piombino, il quale non ha mancato di sottolineare la vitale importanza che il porto riveste nel quadro dell'economia cittadina e nazionale, auspicando che l'azione della Compagnia abbia a corrispondere ad un suo sempre maggiore sviluppo.

Per le Organizzazioni sindacali, ha espresso voti augurali il segretario nazionale della FILP-CGIL, Giovanni Bruzzone. Egli ha incentrato il suo intervento su di un problema particolarmente attuale, e, cioè, la piattaforma rivendicativa oggetto della vertenza per la quale i lavoratori portuali di tutta Italia si stanno battendo da alcuni mesi.

Guardiamo con rispetto alla tradizione gloriosa — ha detto, in sintesi — ma nessuno si illuda che continueremo a vivere di ricordi. Per noi conta anche il presente, e, più ancora, l'avvenire. Per questo reclamiamo una chiara volontà politica da parte dello Stato, volta ad affrontare in maniera organica le condizioni e le prospettive dei porti italiani nei loro diversi aspetti economici, tecnico-produttivi, gestionali e legislativi.

Esaurita la serie degli interventi, dimostranti, fra l'altro, tutta l'attenzione rivolta a quella branca economica di primaria importanza che è il settore portuale, ha avuto luogo la consegna degli attestati simbolici predisposti per la circostanza.

Medaglie d'oro montate su artistico basamento di onice hanno reso omaggio, per la loro presenza, all'On. Sandro Pertini, presidente della Camera, a Paolo Machiavelli, presidente dell'Assemblea regionale, a Delio Meoli, presidente della Provincia, a Gian Carlo Piombino, sindaco di Genova, a Giuseppe Bagnino, presidente del Consorzio Autonomo del Porto, a Luigi Gatti, vice presidente del Consorzio Autonomo del Porto, a Cesare Zuccolini quale delegato del Consiglio Sindacale Unitario della Compagnia Unica.

Medaglie d'oro sono state consegnate agli ex consoli della Compagnia, Peiré, Lercari e Rolla, nonché ai lavoratori collocati in pensione durante l'anno 1970.

Si è quindi proceduto alla premiazione dei partecipanti distintisi nelle competizioni previste dal calendario appositamente approntato e di cui elenchiamo i risultati in altra parte del «Notiziario».

A conclusione della manifestazione, ha preso brevemente la parola il Presidente della Camera, on. Sandro Pertini, il quale, con accenti caldi e commossi, ha saputo interpretare l'intimo significato racchiuso in una commemorazione che nulla ha offerto al gusto della esaltazione retorica e tutto ad una sentita ed affratellante festa del lavoro.

L'illustre ospite ha ricordato il merito storico acquisito dai lavoratori nel salvataggio del porto di Genova, durante la occupazione nazista, ed ha invitato i parlamentari presenti a

trasferire nelle sedi romane l'eco delle giuste rivendicazioni che le forze del lavoro sollecitano unitariamente.

L'incontro alla Terrazza Martini

Sempre nel quadro delle manifestazioni celebrative, aveva avuto luogo, venerdì 29 ottobre, alla Terrazza Martini, un incontro fra i dirigenti della Compagnia Unica ed esponenti del mondo politico, economico e sindacale cittadino, la stampa, nonché dirigenti e rappresentanze di compagnie portuali provenienti da numerosi porti nazionali.

Cerimonia breve, improntata a schietta semplicità, nel corso della quale il vice console dell'Unica, Matteo Fusaro, si è rivolto ai convenuti, ringraziandoli per la partecipazione e l'interesse dimostrato nei riguardi della Compagnia genovese, in occasione delle celebrazioni indette per commemorarne la fondazione.

Anch'egli ha rimarcato come la matrice storica, da cui discendono le attuali compagnie portuali, debba identificarsi nelle cooperative sorte a cavallo fra il secolo scorso e quello presente, ponendo l'accento sulle grandiose lotte sostenute dai lavoratori del tempo, allo scopo di liberarsi dallo stato di servaggio affamato ed avvilente cui li relegavano i ceti dominanti.

Fin dal nascere — ha proseguito Fusaro — la dittatura fascista mirò a colpire queste organizzazioni portuali, proprio per l'antitesi esistente fra il democratico ordinamento su cui esse reggevano e la sua concezione autoritaria del potere. Ma l'alto grado di preparazione ed efficienza, offerto dalle Compagnie, nel campo delle attività portuali, ebbe ragione del disegno soffocatore,

della sua fondazione fino ai giorni nostri. La fusione di sette Compagnie in un unico ente fu ostacolata, con ogni mezzo, dai gruppi imprenditoriali nostalgicamente legati al passato regime e avversanti ogni forma di evoluzione unitaria, nel mondo del lavoro, capace di intaccarne i privilegi.

Ricordando l'atteggiamento, assunto fin dall'inizio, in favore di una completa pubblicizzazione dei porti, ha sottolineato la lunga battaglia combattuta allo scopo di estromettere dall'ambito portuale genovese le imprese private, responsabili di una politica parassitaria ed inetta.

Altra tappa, significativa dell'impegno e della compattezza dimostrati dai portuali, è quella che ha consentito la riduzione dell'orario di lavoro, problema assai sentito, in vista di un equo allineamento normativo con le posizioni sindacalmente conquistate da altre categorie di lavoratori.

Così dicasi della rivendicazione del salario garantito, il cui conseguimento ha tolto da uno stato di grave precarietà il guadagno del lavoratore continuamente minacciato dall'incostante andamento dei traffici, tradottosi in questi ultimi anni in una forte contrazione della attività, e della regolamentazione a turni di lavoro che ha di molto agevolato il servizio e le prestazioni.

Ha poi rimarcato a dovere la costante denuncia e le lotte dei portuali genovesi per le carenze nei finanziamenti dei porti e nel rinnovamento delle strutture, evidenziando le pesanti responsabilità degli enti preposti al governo dell'economia marittimo-portuale, colpevoli dello stato di forte arretratezza dei nostri scali e del conseguente dirottamento di molto traffico. Lotte — ha poi proseguito — che ci vedono tuttora impegnati e che non mancheremo d'intensificare in avvenire.

Anche sul piano del miglioramento dei servizi portuali, intensa è stata l'attività della Compagnia che ha sempre avuto come obiettivo quello di combattere le speculazioni a generale vantaggio di una attività d'interesse pubblico.

Notevole sforzo è stato pure rivolto alla politica tariffaria e a quella di acquisizione di nuovo traffico per cercare di rimediare agli effetti negativi del mancato approntamento delle nuove strutture. In questo quadro ha collocato altresì le lotte condotte con il fine di potenziare la

meccanizzazione dei servizi, che diedero risultati di indubbio valore, poiché, oggi, la Compagnia dispone di mezzi meccanici propri e comunque provvede alla conduzione generale di tutti quelli in funzione nel porto. Ha ricordato pure l'impegno profuso per assicurare ai lavoratori delle merci varie una Sede adeguata



Al centro gli ex Consoli dell' "UNICA", Rolla, Lercari e Peirò

tanto che, dopo un loro primo scioglimento, si rese imperioso ripristinarne la funzione, accettandone sostanzialmente le consolidate strutture.

Il vice console della Compagnia Unica ha quindi rievocato le fasi che hanno contrassegnato l'attività da questa svolta dal momento

alle crescenti necessità organizzative e comunitarie che la fusione di sette Compagnie reclamava e quello per portarli ad ottenere un trattamento economico e assistenziale che desse sufficiente tranquillità.

Anche sul piano ricreativo si debbono annoverare importanti risultati.

Non ha dimenticato, infine, di porre in giusta luce il fermo atteggiamento rivelato in occasione della lunga vertenza sindacale condotta contro il regime delle cosiddette «autonomie funzionali», dalle quali il padronato si riprometteva di ottenere il consolidamento dell'influenza privatistica nel settore.

Il dirigente della Compagnia Unica ha confermato la totale ed incondizionata adesione dell'organismo da lui rappresentato alle

proposte avanzate dalla piattaforma rivendicativa presentata dalle organizzazioni sindacali nazionali di categoria, lusingando il valore della sua tematica sociale ed auspicandone la rapida accettazione in sede ministeriale.

Per quanto riguarda il futuro della Compagnia, Fusaro ha annunciato una conferenza organizzativa prossima ad essere indetta dalla Compagnia stessa e nel corso della quale verrà affrontata l'intera problematica posta dall'incalzante progredire tecnologico, sia in relazione ai negativi effetti occupazionali attuali, sia in rapporto all'esigenza di predisporre gli opportuni strumenti organizzativi capaci di inserire attivamente la Compagnia nel processo di sviluppo in corso.

Il balletto russo "Beriozka".

II ciclo commemorativo si è concluso con una eccezionale esibizione offerta dal balletto russo «Beriozka» al teatro Margherita, il giorno dei Santi. Si è trattato di uno spettacolo di elevato valore artistico, in cui, alla ormai internazionalmente consacrata inventiva della coreografa, Nadiezhda Nadiezhkina, ha corrisposto l'ineguagliabile bravura di tutti gli interpreti.

Gli oltre duemila lavoratori portuali presenti hanno seguito la rappresentazione con vivo interesse, tributando alla famosa «équipe» sovietica calorosi consensi.

COMMENTI della STAMPA

Notevole risonanza ha avuto sulla stampa la celebrazione del 25° anniversario di fondazione della Compagnia.

Tutti i fogli specializzati del settore marittimo-portuale hanno dato notizia della manifestazione, taluni formulando auguri per la vita futura delle compagnie portuali genovesi, mentre alcuni quotidiani hanno approntato, per l'occasione, servizi giornalistici di notevole interesse.

Tra questi ultimi segnaliamo «l'Unità» che, ricordando la «lunga storia di lotte iniziata con la costituzione dei Caravana» (questo il titolo di un articolo), ha riservato ampio spazio alla rievocazione, ponendo, tra l'altro, in risalto la dura battaglia sostenuta dai lavoratori sul finire del secolo scorso per affermare la loro organizzazione e per liberarsi dalla avvilente condizione in cui la triste pratica della «libera scelta», voluta dai ceti imprenditoriali e mercantili, tendeva a mantenerli.

Così il quotidiano descriveva l'atmosfera di quell'epoca, caratterizzata dalla ferma volontà di emancipazione espressa dalla classe lavoratrice:

«Una situazione estremamente tesa, dalla quale tuttavia i lavoratori portuali, come molte volte anche in futuro, seppero trarre ugualmente la forza per non piegarsi alla violenza ed al ricatto padronale. I lavoratori riuscirono ugualmente a riunirsi e a condurre una battaglia che per tre anni vide il porto di Genova investito da una serie di scioperi, i primi che avessero il carattere di una battaglia aperta tra capitale e lavoro».

E concludeva, poi: «Tutto un patrimonio di lotta, esperienza e di forza operaia che trova oggi, nella Compagnia Unica, una sua manifestazione tangibile, di fronte ai nuovi complessi problemi che la classe lavoratrice deve affrontare».

Anche «II Lavoro» ha dedicato più pagine all'avvenimento trattando, sotto il titolo generale «I 25 anni della Compagnia Unica Merci Varie», i diversi aspetti storici ed attuali della vita della Compagnia, attingendo anche ai vividi ricordi di anziani lavoratori portuali intervistati.

Nel rimarcare la funzione avuta dalla Compagnia nello sviluppo portuale, «II Lavoro» ha scritto: «... E' certo comunque che il peso decisivo in tutte le battaglie che nel porto di Genova si sono condotte negli ultimi 25 anni è stato sostenuto dai lavoratori della Compagnia Unica per le merci varie... Per 25 anni essa ha rappresentato l'elemento determinante dell'unità dei lavoratori, quell'unità che è all'origine dei loro successi. Si è trattato di 25 anni di vita difficile che hanno coinciso con un rapido e spesso violento processo di evoluzione tecnologica della marineria mercantile, processo al quale le strutture portuali hanno risposto sempre con ritardo, mentre ai lavoratori è toccata la non facile funzione di raccordare componenti operative avanzate con altre arretrate. La risposta della Compagnia Unica è giunta sul piano della meccanizzazione delle operazioni per quanto atteneva le sue dirette competenze e le sue possibilità di intervento, e sulla revisione costante delle modalità di lavoro».

IL ROVESCIO DELLA MEDAGLIA

La statistica, al pari di tutte le consimili discipline matematiche, dovrebbe essere una cosa seria, tale da consentire l'approfondimento dei giudizi inerenti le materie più svariate, con rigore di metodo e attendibilità di risultati. Diciamo dovrebbe, perché, in realtà, non c'è mai stata tanta confusione di idee, come da quando l'interpretazione dei dati che essa, con dovizia, va approfondendo, si è trasformata in una vera e propria arte: quella della loro manipolazione a fini di parte.

Si prenda, ad esempio, quanto sta capitando con la carta rivendicativa presentata dai lavoratori portuali. Qualcuno afferma che la sua accettazione determinerebbe un aumento dei costi aggiranti fra il 35 e il 50%; percentuali, senza dubbio, assai interessanti, solo che si riuscisse a capire cosa vogliono dire e cioè a quali tipi di costi si riferiscono. A quelli del solo lavoro? a quelli globali?

Il quesito dovrebbe essere chiarito una volta per tutte, perché tra gli uni e gli altri corre una differenza sostanziale.

I primi consistono esclusivamente del prezzo pagato dall'utenza in cambio della mano d'opera prestata dalle Compagnie; i secondi, invece, aggiungono a detto prezzo altri compensi o tributi, quali, ad esempio, quelli dovuti per tasse di ancoraggio, servizi d'impresa, manovre ferroviarie, diritti consortili, interventi di agenzie marittime, case di spedizione, ecc.

Chiaro, quindi, che un conto è dire aumenta il costo di una singola componente — nell'ipotesi il lavoro — altro, invece, parlare dell'aumento del costo portuale, che le comprende tutte.

Le organizzazioni sindacali nazionali di categoria vanno, da tempo, ripetendo che l'incidenza della mano d'opera assicurata dalle Compagnie può fissarsi intorno al 12%. Ora, se fosse vero, come da taluno si vuole, che gli istituti migliorativi, previsti dalla piattaforma rivendicativa, rappresentino maggior oneri nell'entità del 50%, l'assenza di un riferimento preciso potrebbe anche indurre a concludere che i lavoratori portuali hanno condotto una battaglia rivolta ad ottenere miglioramenti economici valutabili nella misura del 417%.

Il che, prima ancora che stupefacente, è assurdo.

Ma, si sa: buttar lì delle cifre, producenti, di per sé, un certo effetto, senza ancorarle ad una connessione logica che le spieghi, fa parte del gioco. Un gioco, per la verità, piuttosto vecchio, abusato, ma a cui, nondimeno, i gruppi economici legati al porto non sanno rinunciare, un po' a causa del conservatorismo tipico che ne caratterizza la mentalità, e poi perché l'indeterminatezza dei dati non fa che portare acqua al mulino dell'allarmismo, sempre presente ogni qual volta i lavoratori portuali si muovono in direzione di aggiornamenti normativi e salariali.

Produttività

Dall'insieme di queste valutazioni, volutamente improntate alla incompletezza e alla distorsione informativa, prende spunto un'altra accusa, quella secondo cui, agli «ingenti» aumenti richiesti, le Compagnie non farebbero corrispondere adeguati incrementi della produttività.

E, allora, sul tema della produttività, sarà bene far seguire alcune considerazioni.

Si ritiene che un porto «produce» tanto o poco, a seconda che la manipolazione delle merci accolte segni indici elevati oppure scarsi. Ebbene, una interpretazione dei dati statistici, condotta in maniera seria e non faziosa, dice due cose: primo, che, da quando la pallettizzazione, le navi porta container e i traghetti hanno rivoluzionato le tecniche dei trasporti marittimi, il tonnellaggio, riguardante le merci manipolate nel porto di Genova, è andato continuamente crescendo; secondo, che, parallelamente al manifestarsi di questo fenomeno, la Compagnia Unica, non solo non ha visto incrementato il volume delle prestazioni fornite, ma ha dovuto, addirittura, registrare l'instaurarsi della tendenza inversa, che è quanto dire diminuzione costante nel numero complessivo delle giornate lavorate e massiccia riduzione del personale costituente il suo organico.

Nel complesso, perciò, maggior movimentazione di mercé e minor impiego di mano d'opera.

La qualcosa, vista dall'angolazione imprenditoriale, può benissimo configurarsi come concetto di produttività.

A proposito della quale, si deve aggiungere che lo sviluppo tecnologico tende a renderla sempre più vigorosa, anche per i processi ristrutturativi imposti agli scali. Pure a Genova, ben lontana dall'occupare posizioni di avanguardia, si può constatare come, dove ieri funzionavano antiquate e logore gru, oggi agiscono moderni — taluni imponenti — mezzi meccanici; il banchinamento, un tempo bastante alla esecuzione delle operazioni di imbarco e sbarco, svolte con metodi tradizionali, oggi inclina ad espandersi, secondo progettazioni rispondenti alle esigenze reclamate dalle moderne tecniche operative. Tutto ciò, per la mercé, significa magazzinaggi meno caotici, soste ridotte, danni contenuti, smistamenti più rapidi. In altre parole, prezzi più convenienti.

Senza dubbio, a confronto con quanto realizzato in alcuni porti nord-europei, i nostri sforzi aggiornativi rappresentano fatti irrisori, incapaci di abbozzare la benché minima velleità concorrenziale. Cionondimeno, la produttività, intesa quale impulso alla dinamica operativa, c'è stata e permance; e non saranno, certamente, i miglioramenti retributivi, conseguiti dalle maestranze portuali, ad arrestarne lo sviluppo. Perché, come i rilievi fin qui tracciati dimostrano, solo la tecnologia avanzata può esprimere alti coefficienti produttivi e ad essa, pertanto, e non già alla fatica umana, si devono chiedere ritmi ed incentivi maggiori.

Ecco perché i lavoratori portuali guardano alla tanto invocata produttività con occhio diverso da quello imprenditoriale. Non è compito loro potenziare la struttura del porto, al fine di accrescerne la funzionalità. Alle sue deficienze organizzative essi hanno sopperito, fino a quando lo sforzo fisico, profuso per garantire un elevato rendimento del lavoro, non è stato reso vano dall'insorgere delle tecniche innovatrici.

Volere, ad ogni costo, stabilire un rapporto di interdipendenza fra miglioramenti salariali e normativi, da una parte e indici produttivi, dall'altra, significa perdere di vista i nodi che, realmente, attendono di essere sciolti, se si vuole davvero, e non a parole, rimediare ai ritardi e tentare il ricupero del terreno perduto. E questi nodi si sciolgono installando nuovi impianti, adeguando sempre meglio le attrezzature, riformando quanto c'è da riformare, dalle farragini burocratiche ai regolamenti doganali, migliorando il servizio ferroviario, vincendo le resistenze che si oppongono alla costruzione di vitali allacciamenti stradali con l'entroterra padano, battendosi perché il porto di Voltri esca dalla proverbiale inerzia dei tira e molla ministeriali per diventare una realtà concreta, e via dicendo.

Vantaggi e svantaggi

La polemica, scatenata contro le Compagnie, in occasione delle rivendicazioni avanzate dalle organizzazioni sindacali di categoria, ha strombazzato il seguente slogan: i lavoratori portuali pretendono tutte le garanzie offerte dal lavoro subordinato, senza rinunciare ai vantaggi assicurati dal lavoro discontinuo.

L'affermazione, naturalmente, è falsa; ma, si sa, gli slogan non pretendono di dire la verità, scopo loro essendo semplicemente quello di colpire l'immaginazione.

Che lavoratori, a qualsiasi categoria essi appartengono, si battano al fine di ottenere la sicurezza di un guadagno, rientra nel novero delle lotte sostenute da sempre per la conquista di una collocazione sociale ispirata a un minimo di giustizia. E' nei loro diritti, umani e civili, esigere la garanzia di un salario; sarebbe compito di una società, politicamente più progredita, assicurarlo. E non si vede proprio la ragione dello scalpore suscitato, solo perché, a sostegno di tale diritto, si è levata la voce dei lavoratori portuali.

Ma, insomma, cosa dovrebbero fare : forse aspettare che la evoluzione tecnologica riproponesse situazioni con le caratteristiche infauste della libera scelta?

Per quanto concerne i vantaggi che deriverebbero dal rapporto lavorativo discontinuo, i quali, se non abbiamo capito male, riguarderebbero i casi di mancato avviamento al lavoro, pur nella certezza retributiva, dobbiamo insistere su concetti già espressi.

La occupazione a tempo pieno della mano d'opera portuale dipende, ormai, da fattori estranei alla sua capacità d'intervento meramente fisico per accelerare ritmi e snellire fasi dell'intero ciclo operativo. Quanto essa può compiere, in tale direzione, è ammodernarsi, nel senso della specializzazione: e ciò avviene, se si pensa alla presenza dei lavoratori portuali nelle attività

completamente acquisite alla meccanizzazione, alla efficienza del quadro tecnico gestito dalla Compagnia Unica, ai corsi di preparazione professionale, frequenti da giovani destinati a formare i ruoli futuri. Per il resto, l'occupazione a tempo pieno è traguardo raggiungibile soltanto rinvigorendo l'ossatura costituzionale dei porti, conferendo loro quella dimensione industriale altrove raggiunta e ciò attraverso una politica consapevole dell'importanza rivestita dal settore, nel quadro economico più generale. Una politica, in definitiva, basata sull'intervento statale, sotto forma di organici piani di sviluppo e conseguenti finanziamenti, concentrati in pochi scali, nazionalmente rilevanti, e non già dispersi lungo una fitta rete di sottoporti, porticcioli o arenili, per motivi che nulla hanno a che vedere con indirizzi razionalmente programmati e parecchio, invece, con le mene del sottobosco politico.

Alla luce di queste osservazioni, desidereremmo, pertanto, che qualcuno, fra i tanti disquisitori di questioni portuali, ci spiegasse cosa c'entra il discorso sui presunti « privilegi accanitamente difesi dai lavoratori », con la sostanza del problema, che è costituito — non si dimentichi — dalla preferenza accordata dalla mercé a scali meglio attrezzati dei nostri. Forse una diversa articolazione delle forme, mediante cui le prestazioni delle Compagnie vengono esplicate, contribuirebbe ad alleviare la crisi che investe l'attività portuale, consentendo il ricupero delle correnti di traffico dirottate altrove o determinandone l'acquisizione di nuove?

Evidentemente, no. E, allora, la pretestuosità di simili argomentazioni a fini polemi si evidenzia con tutta chiarezza.

Mettendo sotto accusa l'elevato costo del lavoro, si è inteso dimostrare che, senza l'ostacolo da esso rappresentato, sarebbe stato possibile un ritorno alla prosperità perduta; e, in mancanza di prove valide a suffragare un assunto tanto strampalato, non si è trovato di meglio che presentare le forze, le quali a quel lavoro attendono, come la espressione operante di una organizzazione chiusa ed irresponsabile, decisa a chiedere tutto senza concedere nulla.

Giornata base e salario garantito

Perno, intorno al quale ha roteato tutta la campagna denigratoria sopra descritta, è stata la richiesta di un salario base nazionale, nella duplice funzione che esso assume nello stabilire un compenso minimo giornaliero — giornata base — e nel proporsi quale misura retributiva agli effetti del salario garantito.

Su entrambi gli aspetti di questa richiesta si sono pronunciate e scritte opinioni sfavorevoli davvero dilaganti per numero e varietà di temi. Riguardo al primo — minimo nazionale — le più ricorrenti hanno trattato della sua esosità, del suo sconfinare oltre le più elevate medie retributive percepite da lavoratori operanti in altri settori produttivi, della sua inopportunità economica contingente; circa il secondo — salario garantito — non sono mancate le solite accuse di presunta illegittimità e si è scoperto, fra un nugolo di difetti, anche quello di una sua inconciliabilità con la caratteristica mercantile e l'attività fluttuante, tipiche dei porti.

Peccato però che a nessuno sia venuto in mente di far vedere l'altra faccia della medaglia. Se ciò fosse avvenuto, si sarebbe provveduto ad informare come la nuova giornata base, nell'entità rivendicata, prefiguri l'assorbimento di una considerevole quota di quanto l'utenza paga a titolo di cottimo, con il risultato, tutt'altro che trascurabile, di lasciare inalterato un gran numero di tariffe.

L'amore per l'informazione veritiera avrebbe, poi, presentato il problema relativo al salario garantito sotto una veste meno pretenziosa e più reale.

Il lavoratore portuale crea i presupposti ad un simile trattamento retributivo nel momento stesso in cui presta la sua opera.

Intendiamo dire che il tipo di produzione cui partecipa remunera la fatica contingente ed accantona la mercede per i giorni in cui il suo intervento lavorativo non è richiesto.

Portuale o no, si tratta pur sempre di un lavoratore, il quale, da favorevoli congiunture econo-miche, non si aspetta il conseguimento di ricchi affari, capaci di compensarlo per stasi o fasi recessive, bensì e solo tranquillità al gradino salariale.

Del resto, ogni rinnovo contrattuale rivaluta il costo del lavoro, poiché si articola su miglioramenti tabellari e normativi.

I lavoratori portuali reclamano il diritto a trasformare tali miglioramenti in salario garantito.

Verso la pubblicizzazione delle manovre ferroviarie

Il giusto risalto dato su questo numero del «Notiziario» alla positiva conclusione della lotta dei lavoratori del settore commerciale rischia di far passare in sottordine la notizia del soddisfacente andamento della vertenza per il passaggio delle manovre ferroviarie portuali dall'attuale gestione privata a quella pubblica.

Ciò non sarebbe giusto, non solo per il rilievo assunto da questo episodio nel lungo cammino verso un vero assetto pubblico del nostro porto, ma anche per l'incisiva parte sostenuta dai portuali della Compagnia in questa battaglia.

I termini generali della questione sono a tutti noti e li ricordiamo brevemente solo per fare alcune considerazioni sugli sviluppi più recenti.

Alla enunciazione di principio espressa dalle Organizzazioni sindacali nella fase iniziale della lotta alle imprese private operanti nel porto, si era sempre opposto il fatto concreto che la legislazione vigente non consente l'assunzione diretta del servizio da parte del GAP e su tale piano si è protratto per molto tempo quello che si può definire un dialogo fra sordi.

A fianco dei dipendenti dell'Impresa Bucalossi si erano posti, fin dall'inizio, i lavoratori della Compagnia i quali, in coerenza con i postulati da tempo indicati, richiedevano anch'essi la completa pubblicizzazione di questo importante servizio.

La successiva presa di posizione dei lavoratori delle manovre ferroviarie, assunta in un'affollata assemblea che vedeva presto

cadere i cautevoli timori di qualcuno dei partecipanti, sanciva in via definitiva la scelta pubblicistica, confermando la vocazione unitaria e la identità di intenti che accomuna tutti i lavoratori del porto.

Il compiacimento degli associati nella Compagnia Unica per questa corretta indicazione di politica sindacale, veniva espresso con il seguente comunicato diffuso dalla stampa:

«La Direzione della Compagnia Unica, a nome di tutti i lavoratori portuali, plaude alla decisione cui è pervenuta, con alto senso di responsabilità, l'Assemblea dei dipendenti dell'Impresa privata Bucalossi tenutasi il 19 novembre, in merito al problema delle manovre ferroviarie. L'aver aderito alla soluzione di demandare il servizio al Consorzio Autonomo del Porto, lungamente sostenuta dagli organismi sindacali e dalla Compagnia, ha significato dare un notevole contributo alla linea della conduzione pubblica e delle gestioni dirette dei servizi portuali, la sola in grado di difendere ed esaltare la funzione di pubblica utilità dei porti e di rendere attuabile la politica di rinnovamento dei nostri scali».

I risultati dei successivi incontri fra le Organizzazioni sindacali e la presidenza del C.A.P. nonché il perfezionamento in sede legislativa dello strumento indispensabile per dar corpo alla decisione presa, sono la conferma, da un lato, della giustizia della battaglia e, dall'altro, della capacità che i lavoratori hanno, se uniti, di incidere sulla realtà sociale in cui operano.

