

**ORDINE DEL GIORNO APPROVATO DAI DELEGATI  
ALLA CONFERENZA DI COMPAGNIA**

I Delegati partecipanti alla Conferenza di Compagnia tenutasi nei giorni 13-14 e 15 gennaio 1973 al teatro AMGA, preso atto della relazione del Consiglio di Amministrazione e degli interventi succedutisi, danno mandato al Consiglio di Amministrazione di proseguire la consultazione con i lavoratori della Compagnia, sulla base degli indirizzi della relazione stessa e del dibattito svolto; danno altresì mandato di convocare l'Assemblea Straordinaria della Compagnia per giungere alla delibera definitiva che sancisca una vera e grande Compagnia Unica, basata sul principio della parità turni salario, ed ispirata a rapporti reciproci improntati ad eguali diritti ed eguali doveri.

**Genova, 15 gennaio 1973**

	1963	1972	Differ.
Organico . . . . .	7.981	5.908	-25,97%
Giornate lavorate . . . . .	1.848.232	1.215.265	-34,25%
Tonnellaggio manipolato (merci in colli e rinfuse, escluse pompe) . . . . .	6.638.416	8.245.056	+24,20%

	1° sem. 72	1° sem. 73	Differ.
Organico . . . . .	5.980	5.905	- 1,25%
Giornate lavorate . . . . .	629.320	577.780	- 8,19%
Tonnellaggio manipolato (merci in colli e rinfuse, escluse pompe) . . . . .	3.109.791	3.112.934	+ 0,10%

	1968	1° sem. 73
Navi tradizionali	82,96%	42,98%
Navi traghetto 13,57%		35,33%
Navi portacontenitori 2,30%		18,41%
Navi Svenska 1,17%		2,53%
Navi Lash —		0,75%
Totale navi specializzate	17,04%	57,02%
	100,00%	100,00%

*Rapporto d'impiego della mano d'opera, tra le navi tradizionali e le navi portacontenitori transoceaniche e traghetto:*

	1968	1969	1970	1971	1972	1° sem. 1973
Navi portacont. transoceaniche	1- 3,31	1- 4,03	1- 7,58	1-11,69	1-11,73	1-12,38
Navi traghetto	1-15,96	1-17,06	1-16,75	1-15,87	1-12,76	1-14,96

*Si noti che, nel primo semestre dell'anno in corso, al 42,98% di merce manipolata con mezzi tradizionali ha corrisposto un impiego di mano d'opera pari al 90,82% (giornate n. 481.484), mentre al restante 57,02% manipolato con nuove tecniche, fa riscontro una utilizzazione di personale pari al 9,18% (giornate n. 48.668).*

### **Brevi richiami:**

Nel dare seguito al programma di ristrutturazione della Compagnia, il cui testo orientativo del Consiglio di Amministrazione è stato sottoposto a dibattito alla Conferenza tenutasi al Teatro AMGA cittadino il 13-14-15 gennaio 1973 ottenendone l'approvazione dei delegati regolarmente eletti, riteniamo utile, prima di illustrare gli aspetti tecnici più salienti delle trasformazioni, richiamare succintamente i motivi che hanno indotto la Compagnia ad assumere l'iniziativa di promuovere l'ammodernamento del nostro scalo.

I sostanziali mutamenti intervenuti nel campo delle tecniche di confezionamento delle merci e dei mezzi operativi e di trasporto, dei quali in altre circostanze si è già lungamente parlato e che i seguenti aggiornati rilievi statistici riferiti alla nostra attività ampiamente confermano, non pongono altra alternativa ai porti che vogliono sopravvivere di quella del loro rinnovamento.

Concetto basilare è che le grandi concentrazioni di capitali di questi ultimi anni nel settore dei trasporti marittimi ad opera dell'armamento internazionale, perseguono il fine, d'altra parte già ben delineato, di svincolare i traffici dai « porti d'obbligo » per orientarli verso quelli di maggior convenienza economica. I porti, per poter reggere alla concorrenza, sono costretti ad industrializzare la loro attività sottoponendosi ad un continuo sforzo di rimodernamento degli impianti e delle attrezzature. La tendenza, quindi, ad avvalersi degli scali geograficamente meglio collocati sta per essere sovvertita dai nuovi mezzi di trasporto che assumono come punto principale di riferimento il costo dell'operazione portuale.

Inoltre, l'avvento delle nuove tecnologie modifica, oltre a ridurre sensibilmente l'impiego, anche la tradizionale attività del lavoratore portuale inserendolo in procedure di lavoro sempre più uniformi e tecnicamente sempre più evolute.

Trovano superamento o emarginazione qualificazioni professionali del passato che avevano giustificato il sorgere di particolari forme organizzative e trovano affermazione nuove attività meccanizzate richiedenti l'impiego di personale altamente specializzato e diversamente organizzato.

Ne consegue che l'accettazione supina della situazione esistente non può che rendere inevitabile il declassamento degli istituti e delle loro funzioni.

Dovendosi pertanto provvedere alla difesa del nostro scalo e del nostro lavoro, siamo della convinzione si debba dare priorità, in ordine alle indispensabili quanto urgenti trasformazioni, al rinnovamento della Compagnia, per porre la stessa non solo nella condizione di potersi validamente inserire nel duro processo di a-deguamento dell'attività portuale alle imperiose esigenze dei traffici, ma di poterlo anche efficacemente determinare.

Infatti, riteniamo che, dopo le amare esperienze del passato in materia di interventi, l'impulso al rinnovamento debba essere promosso dagli stessi soggetti che operano all'interno del porto e in primo luogo dai lavoratori portuali che rappresentano la forza più sana e, sul piano sociale, la più storicamente preparata.

Siamo tutti consapevoli, di essere di fronte ad una grande prova, che bisogna, malgrado le aspre difficoltà, saper superare. Anche in passato abbiamo sempre saputo, in concomitanza a profondi processi di trasformazione politica ed economica, riorganizzarci prontamente e promuovere i mutamenti che le nuove situazioni richiedevano.

Il rinnovamento a nostro avviso dovrebbe investire i tre principali cardini dell'economia portuale genovese: i servizi resi dalla Compagnia, i cosiddetti servizi portuali con particolare riferimento ai soggetti operativi e il Consorzio Autonomo del Porto, per dar vita ad una politica portuale più incisiva, capace cioè, di profonde trasformazioni sul piano dell'attività, degli impianti e delle infrastrutture — dogana, ferrovia, reti stradali di comunicazione, spazi operativi, ecc. —.

Una politica portuale, quindi, atta a superare le molteplici contraddizioni oggi esistenti sul piano della funzionalità dei servizi e che si ponga come obiettivo principale quello della programmazione del lavoro connettendosi con le esigenze di uno sviluppo portuale proiettato al superamento delle strozzature economiche, civili e sociali.

Alla base di tutto ciò il superamento della Seport per il quale, e per quanto ci riguarda, si ravvisa l'opportunità di sviluppare e approfondire ulteriormente il dialogo, senza perdere di vista il carattere d'urgenza che la situazione ha nel frattempo assunto (da qui l'impegno già preso dal Consiglio di indire a non molta distanza di tempo altra Assemblea dei lavoratori portuali); l'abolizione delle restanti isole privatistiche; l'affermazione del binomio CAP - Compagnia per il raggiungimento di una maggiore produttività dei servizi in un ambiente di lavoro affrancato dallo sfruttamento e ove sia maggiormente tutelata l'integrità fisica del lavoratore.

La costituzione dell'impresa pubblica, in sostituzione delle vecchie anacronistiche imprese private, la cui presenza nella realtà portuale era fonte di illeciti profitti e incideva negativamente specie nella determinazione dei criteri di massima economicità e competitività del nostro porto, doveva rappresentare solo una tappa nella fase di traslazione dei servizi imprenditoriali all'Ente pubblico. Se vi sono ragioni sufficienti per ritenere che l'operazione debba essere conclusa in funzione del tempo ormai trascorso, altre se ne aggiungono in considerazione degli scarsi risultati conseguiti sia sul piano della funzionalità dei servizi che dei costi gravanti sulle tariffe. Costi che, malgrado non risentano più del rincaro dovuto al profitto, hanno comunque raggiunto livelli tali da non trovare giustificazione alcuna sotto il profilo economico in quanto completamente disancorati da una corrispondente equa compensazione del servizio reso. Questo, in un contesto operativo che mentre evidenzia accentuati sintomi di decadimento della prestazione subisce

anche inopinatamente un continuo aumento della forza-organico.

Il processo di ristrutturazione dei servizi portuali diventa, quindi, inevitabile per poter eliminare dal porto le vecchie incrostazioni che continuano a vanificare gli sforzi orientati in direzione delle trasformazioni e, le sue basi di attuazione, noi le individuiamo nel far assumere al CAP veste imprenditoriale e nell'affidare alla Compagnia l'esecuzione e la direzione tecnico-pratica delle operazioni.

In merito ai finanziamenti, dai quali dipendono le nostre possibilità di adeguamento alle tecnologie più avanzate, pensiamo che la questione vada posta ormai in termini di lotta prolungata per ottenere di svincolarsi dalla colposa inerzia in cui è precipitato l'ordinamento marittimo-portuale che, nonostante le continue attestazioni di buona volontà rilasciate dai governanti, costituisce pur sempre il fanalino di coda della nostra economia.

A Genova il porto di Voltri sta a rappresentare, ve ne fosse ancora bisogno, l'inconfutabile prova di questa irresponsabile politica rinunciataria.

Non sarà certo il recente disegno di legge che autorizza una spesa, per la progettazione ed esecuzione di opere portuali, di soli 160 miliardi da erogarsi per di più in 5 anni, a riscattare dal letargo uno degli aggregati più importanti della nostra economia.

Permangono ancora troppo limitati gli stanziamenti e permane ancora troppo elevato il numero dei porti classificati di importanza nazionale, e quindi meritevoli di essere finanziati, per essere certi delle possibilità di recupero dei forti ritardi registrati nei confronti dei principali scali esteri già in grado di catalizzare le più importanti correnti di traffico.

Anche i nuovi schemi organizzativi postulati dal Governo appaiono ben lontani dal dare il giusto inquadramento a questa complessa materia, quando in essi non si ravvisi addirittura il pericolo di appesantire

ulteriormente le procedure e, la convinzione, di doversi ormai rassegnare a svolgere nel campo dei traffici marittimi un ruolo di secondaria importanza.

È bene considerare che potremo avanzare con successo entro il vasto fronte testé delineato, solo se ci presenteremo con una Compagnia unita e ben orientata, in grado di utilizzare proficuamente le notevoli energie di cui dispone, così come è bene precisare che con le trasformazioni, prossime ad essere varate, non vi è alcuna disponibilità da parte nostra ad assumerci oneri derivanti dall'attuale stato di scarsa competitività del nostro scalo.

Di tali esigenze si è resa interprete la Conferenza tenuta mesi addietro al teatro AMGA, nel corso della quale i lavoratori portuali sono stati chiamati ad approfondire un franco dibattito su alcuni dei principali punti attraverso i quali, a giudizio del Consiglio di Amministrazione, dovrebbe articolarsi il processo di revisione reso maturo dai tempi.

Pur non avendo costituito il dibattito alla Conferenza una fase deliberativa in merito alle proposte avanzate, si è avuto ragione di ritenere, a giudicare dal carattere dei numerosi interventi e dall'approvazione del documento, che una larga e sostanziale adesione esista, nei confronti delle ipotesi rinnovatrici, fra la maggioranza dei lavoratori.

Veniva comunque deciso di demandare ogni e definitiva decisione ad un'Assemblea straordinaria, a cui si sarebbe dovuti giungere dopo un'ampia divulgazione dei temi trattati, Assemblea che ha dovuto subire un certo spostamento rispetto al calendario prefissato per l'insorgere di altri pressanti problemi, primo fra i quali quello legato alla vertenza per la generalizzazione del lavoro a turni.

## **Il nuovo schema organizzativo**

Sarà opportuno ricordare che gli argomenti sui quali si è maggiormente incentrato il dibattito al teatro AMGA hanno riguardato:

- il rinnovamento della struttura interna e di quella direzionale;

- le modifiche al sistema di avviamento e del lavoro;
- la formazione degli organici e le garanzie occupazionali;
- la riforma del sistema retributivo e di riparto.

Ciò premesso, e nell'intento di accelerare le modalità di passaggio dalle vecchie strutture organizzative a quelle nuove auspiccate, il Consiglio di Amministrazione sarebbe dell'avviso di procedere ad una prima revisione dell'apparato direzionale attuale, affidando alla istituzione di quattro commissioni di lavoro il compito di abbozzare fin d'ora quello che, previo assenso della Assemblea straordinaria, dovrebbe poi risultare lo schema di base su cui far funzionare l'organismo dirigente della Compagnia.

Tale organismo dovrebbe risultare, rispetto al presente, ampliato nel numero dei consiglieri e in quello dei vice consoli; ciò anche in considerazione del contestuale superamento dei Consigli Tecnici e dei Capi sezione a partire dalle prossime elezioni per il rinnovo delle cariche sociali.

In quella occasione dovrebbero essere eletti, con le modalità già in uso per la nomina dell'attuale terna dirigenziale, sei vice consoli, la cui estrazione dovrebbe restare ancorata a principi di rappresentatività sezionale, anche per rendere più agevole il passaggio da un tipo di strutturazione all'altro. In seguito le elezioni dovrebbero avvenire senza tener conto di una simile rappresentatività.

Discorso a parte deve essere fatto per la nomina e per il numero dei Consiglieri di Amministrazione i quali, continuando a rispettare la provenienza sezionale, dovrebbero passare da 4 a 5 per le sezioni San Giorgio e Stefano Canzio e da 1 a 2 per le altre sezioni.

Inoltre ogni sezione dovrebbe avere un responsabile di chiamata, nominato dal Consiglio di Amministrazione fra i propri membri, avente il compito di coordinare e sovrintendere a questa primaria funzione della Compagnia.

In questo quadro rinnovatore, deve essere intesa come necessaria la parallela iniziativa di un adeguato

rafforzamento di quegli organismi, insostituibili per mantenere vivo e corretto il democratico rapporto che deve esistere fra base e dirigenza della Compagnia, rappresentati dalle Assemblee Consultive Permanenti.

Si ritiene, peraltro, che più opportuno sarebbe addivenire alla loro unificazione in una sola Assemblea la quale, per mezzo di un metodo di lavoro diverso perché poggiante su una visione più generale dei problemi, prefiguri una delle nuove strutture portanti della Compagnia finalmente unificata.

Già si è detto che, in attesa della ratifica assembleare, il rinnovamento dell'apparato direzionale avrà inizialmente un carattere sperimentale. I settori di attività che dovrebbero essere affidati alla competenza delle quattro Commissioni indicate sono i seguenti:

- 1) lavoro;
- 2) tariffe;
- 3) meccanizzazione;
- 4) sindacale e sociale.

### ***Settore lavoro***

La Commissione preposta a questo settore dovrà intervenire in tutto ciò che attiene le questioni connesse all'avviamento al lavoro, con particolare riguardo ai problemi posti dall'esigenza di perequare nel modo più razionale possibile sia la distribuzione del carico lavorativo che il guadagno.

Importante inoltre, sotto altro aspetto, l'opportunità di armonizzare le necessità operative della Compagnia con quelle presenti nel folto gruppo di lavoratori non più in grado, a causa dell'età o di parziali menomazioni, di far fronte agli impegni lavorativi più gravosi.

Sarà compito anche, per chi opera in questo settore, promuovere nella misura più larga il grado di addestramento richiesto dalle moderne tecniche, tale da poter assicurare la piena rispondenza alla molteplicità dei servizi resi dalla Compagnia.

Altrettanto dicasi in rapporto alla qualificazione dei futuri quadri tecnici, la quale dovrà avere come scopo la preparazione di un unico «quadro», eminentemente

specializzato per assolvere le funzioni della direzione tecnico-pratica a livello di banchina.

Strumento idoneo al raggiungimento di questi scopi dovrà essere la scuola professionale, in linea di massima già proficuamente avviata e nei confronti della quale sarà utile intervenire con tutti quei correttivi che l'esperienza fatta in occasione del primo corso ha indicato come necessari.

Altro campo di intervento della Commissione che presiede il settore lavoro sarà quello concernente i danni provocati durante la manipolazione delle merci. A tale riguardo sarà opportuno, attraverso un approfondimento della casistica, studiare ogni possibile intervento disciplinatore capace di ridurre il fenomeno, al fine di accreditare sempre maggiormente il livello qualitativo delle prestazioni fornite dalla Compagnia.

Anche il relativo contenzioso farà capo all'attività svolta da questa commissione.

### ***Settore tariffe***

Questo settore dovrebbe occuparsi delle questioni strettamente attinenti il campo tariffario, avendo quindi cura di mantenere attivi i necessari contatti con i vari soggetti presenti nella vita portuale, siano essi pubblici oppure privati, senza perdere di vista che una trattativa vertente su un accordo tariffario è per la Compagnia qualche cosa che travalica il puro aspetto tecnico, data la completa identificazione esistente tra la tariffa ed il salario dei lavoratori.

Sotto questo profilo anche i contatti, che sarà indispensabile aumentare, con le Compagnie degli altri porti nazionali dovranno ripromettersi l'obiettivo di coordinare azioni comuni, affinché siano eliminati quei fenomeni di tipo concorrenziale i quali non costituiscono soltanto un danno oggettivo per le singole Compagnie, ma fanno apertamente il gioco dei ceti imprenditoriali.

Dovrà rientrare nei compiti della Commissione tariffe il controllo dell'andamento economico delle gestioni già dirette e di quelle che eventualmente verranno

acquisite, oltre alla predisposizione sulla base delle decisioni del Consiglio di Amministrazione, dei necessari studi e delle idonee misure per la eventuale estensione della sfera gestionale.

Anche le mansioni fiduciarie dovranno formare oggetto dell'interessamento del settore.

E' implicita nell'attività del settore tariffe la competenza in merito alle controversie riguardanti il campo delle fatturazioni.



### ***Settore meccanizzazione e attrezzature***

Il buon funzionamento di questo settore richiede che si proceda tenendo presenti i due aspetti dai quali è contraddistinto: l'efficienza dei mezzi e la riduzione dello sforzo fisico.

Entrambe le esigenze possono essere soddisfatte con la ricerca di soluzioni tecniche avanzate, la cui individuazione dovrà essere preceduta da una approfondita analisi concernente le varie situazioni operative, avuto particolare riguardo a quelle ambientali e a quelle riferenti alle attrezzature da lavoro.

Pertanto, un impegno costante sul piano dell'aggiornamento costituirà condizione di fondo per un proficuo lavoro da parte di questa Commissione, la quale dovrà promuovere rapporti più strettamente coordinati con il Comitato Unitario sull'Ambiente di Lavoro. Ciò, sempre allo scopo di vedere realizzate, in ogni singola attività, condizioni operative nelle quali la tutela dell'integrità psico-fisica del lavoratore abbia subordinata ogni altra considerazione. Questo settore dovrà anche occuparsi delle nostre officine e dei relativi servizi.

### ***Settore sindacale e sociale***

I rapporti fra Compagnia e Organismi sindacali non potranno prescindere dai ricordati inscindibili vincoli che legano i lavoratori portuali al mondo del lavoro nella sua espressione più genuinamente rappresentativa qual è, appunto il sindacato, e dovranno pure tenere conto della particolare natura e delle singolari caratteristiche che stanno alla base dell'istituto Compagnia.

Tutto ciò significa che la Compagnia, essa stessa rappresentativa di interessi operai saldamente convergenti, deve, in stretto rapporto con gli Organismi sindacali, operare per la difesa dell'istituto medesimo, da tempo ormai soggetto ad attacchi sempre più pesanti, per conseguire positivi successi nella dura lotta impostata dal progresso tecnologico nel campo occupazionale.

Su questa base, la Commissione che presiede il settore sindacale e sociale dovrà costituire il tramite di un rapporto permanente con il Sindacato, coordinando con esso le iniziative necessarie.

Dovrà pure attendere a stabilire gli opportuni collegamenti con gli altri organismi interessati a promuovere un grado di sempre maggiore elevazione del lavoratore portuale, al fine di accrescerne il bagaglio culturale, la disponibilità del tempo libero, nonché ad assicurargli, nei limiti del possibile, assistenza per problemi individuali tipici dell'organizzazione sociale odierna.

La Commissione destinata a questo settore dovrà interessarsi anche degli indumenti protettivi, delle norme antinfortunistiche e del « Notiziario » della Compagnia.

Anche i rapporti sindacali con gli addetti ai servizi dovranno essere seguiti dalla Commissione suddetta.

L'attività di ciascuna Commissione sarebbe coordinata da un vice console il quale dovrebbe avere la responsabilità della sua conduzione tecnico organizzativa.

Nelle Commissioni del settore «tariffe» e di quello «sindacale», per le quali si prevede una attività maggiormente articolata, dovrebbero essere inseriti

gli altri due vice consoli, restando inteso che i compiti di rappresentanza della Compagnia a tutti i livelli, riservati dalla legislazione vigente al Console, potranno essere delegati soltanto ai vice consoli e, ove del caso, alla Direzione Amministrativa.

In conseguenza con la ristrutturazione direzionale testé esposta, dovrebbe iniziare quel processo di integrazione fra i quadri tecnici avente lo scopo di fondere le diverse esperienze sezionali in una somma di conoscenze, sempre più estese e generalizzate, capaci di dar vita ad un vero quadro tecnico di Compagnia.

A questo fine si è previsto di iniziare con lo stabilire stretti contatti fra il quadro tecnico di terra e quello di bordo, onde consentire lo scambio di utili esperienze e la conoscenza dei problemi relativi ai rispettivi settori di lavoro. Anche il quadro tecnico della sezione Commessi di bordo dovrebbe essere inserito nel processo di amalgama così ipotizzato. Si potrebbe così, superato il periodo iniziale, arrivare a nominare responsabili della direzione tecnica delle varie operazioni, scelti indipendentemente dal settore di provenienza, con il solo criterio delle capacità personali e delle conoscenze acquisite, avvalendosi, per la componente amministrativa, del personale della sezione Commessi al fine di poter pervenire ad un'unica direzione collegiale del lavoro.

Tappa successiva, da raggiungere con la data del 1° gennaio 1974, e legata per buona parte all'esito positivo delle descritte iniziative in tema di rinnovamento interno, è l'adozione di un cottimo collettivo di Compagnia.

Fondamento di una tale innovazione è il raggiungimento della parità turni/salario tra i lavoratori delle varie sezioni, per poter assicurare a tutti un trattamento rispondente a criteri di equità.

Si deve, a questo proposito, chiarire subito un aspetto di rilevante portata il quale, se non rettamente inteso, potrebbe dare adito a dubbi interpretativi circa le finalità della ristrutturazione della Compagnia.

Il concetto di parità tra turni e salari non postula, come potrebbe apparire a prima vista, l'istituzione di

una sorta di indiscriminato ruolino unico di avviamento al lavoro, attraverso il quale detto concetto possa concretizzarsi; anzi, proprio la salvaguardia delle specializzazioni di origine, che parte così importante hanno avuto nella formazione dell'organismo dei lavoratori portuali, dovrà risultare condizione essenziale e garante della capacità di intervento a tutti i livelli, presenti e futuri, dell'attività portuale che la Compagnia rivendica.

D'altro canto, ciò sta anche a significare che, esaurite le richieste di lavoro nel settore di attività loro proprie, i lavoratori di una sezione dovranno obbligatoriamente essere avviati presso le altre quando ciò, ai fini del raggiungimento della parità di avviamento intersezionale, si rendesse necessario.

Le modalità di attuazione di un simile meccanismo perequativo, per quanto possibile, dovrà tener conto delle affinità di lavoro esistenti, né potrà prescindere dalle condizioni operative di ciascuna sezione e neppure dalle caratteristiche dell'avviamento non immediatamente modificabili. Anche i presumibili effetti della generalizzazioni del lavoro a turni a decorrere dalla data del 1° gennaio prossimo, dovranno essere valutati ai fini suesposti.

Nell'istituzione del cottimo collettivo sono altresì presenti tutti i principi informativi di quel processo unitario verso il quale la Conferenza ha indirizzato la Compagnia.

Le considerazioni circa l'incessante mutare dei rapporti sociali all'interno del porto, - sollecitati dalle nuove tecnologie e dalle rinnovate strategie del grande padronato, trovano risposta in un atto che, senza essere soltanto livellatore dei guadagni, pone i lavoratori in condizioni di maggior forza, perché li libera da buona parte delle contraddizioni interne che la situazione in atto presenta. Li pone, ad esempio, in grado di opporsi in modo compatto ai tentativi di intaccare le loro conquiste sindacali e sociali; consente loro di rivendicare le attribuzioni che una erronea, quando con consapevole, visuale circa l'assetto gestionale del porto, ha disperso tra altri soggetti.

Si tratta di obiettivi di tale importanza i quali, se valutati assieme a quello intrinseco alla natura della

Compagnia, vale a dire l'obiettivo di una vera equità fra i propri associati, debbono impegnare tutti i lavoratori in uno sforzo comune teso al loro completo raggiungimento.

Non è disgiunta da questo, ne è invece parte costitutiva, la consapevolezza di come sia necessario, oggi, rapportarsi al lavoro e al rispetto della normativa che lo regola in un modo, per certi aspetti, diverso da quello del passato.

Il connesso risolto disciplinare dovrà, perciò, rispondere ai criteri di fermezza che si addicono ad un organismo operaio, senza trascurare la necessaria opera di informazione e di persuasione volta ad ottenere una più generalizzata partecipazione all'attività, ma con la convinzione che, nei riguardi di coloro i quali volessero continuare ad indulgere a pratiche superate dai tempi e dalle nuove condizioni di lavoro, non potrà esservi debolezza di sorta.

Conclusiva, ma, ad un tempo, iniziatrice di una nuova fase dovrebbe essere l'istituzione della squadra unica di Compagnia. Conclusiva, certo, perché segnerebbe il culmine e la fine del ciclo di trasformazioni interne aperto con la ristrutturazione dell'apparato direzionale. Iniziatrice, perché questa profonda innovazione non può andare disgiunta dalle sostanziali modifiche che debbono investire l'assetto dei servizi portuali.

Proprio per questo aspetto, non si è voluto spingere a fondo per il rapido conseguimento di simile traguardo, ma si sono invece studiate soluzioni intermedie, quali già erano state a suo tempo indicate.

In linea di massima si dovrebbe prima introdurre la pratica della squadra unificata, per l'operazione nave, a livello sezionale, agendo cioè tra i diversi avviamenti, in modo da creare tra i componenti le squadre un alto grado di amalgama, tale da poter poi essere utilmente trasfuso nelle successive fasi. In questa, si risulterà sicuramente agevolati dal fatto che, con il 1° gennaio, nuovi lavoratori entreranno a far parte della Compagnia e la collocazione cui saranno destinati dovrà senz'altro tener conto delle esigenze ora enunciate.

Sempre per l'operazione nave ed al fine di predisporre il definitivo passaggio alla squadra di Compagnia, è stato assunto l'impegno di realizzare subito dopo le elezioni lo spostamento verticale delle squadre avviate.

E' necessario però affermare, nonostante la cautela con cui si intende procedere, che la squadra unificata di Compagnia resta la chiave di volta su cui si regge l'intero processo di trasformazione interna.

Questo convincimento, d'altra parte espresso chiaramente in altre occasioni, deve dare forza al programma esposto e tranquillità circa gli obiettivi finali. Perché intorno al nucleo della squadra unificata, nella quale dovranno anche essere inserite le specializzazioni per le quali si dovrà rivendicare l'assistenza obbligatoria, si potrà costruire un organismo operaio nuovo nelle concezioni, ma ancorato alle tradizioni che nel passato ne stimolarono la nascita; anticipatore dei traguardi di progresso sociale che debbono essere toccati da tutti i lavoratori; punto di riferimento per tutti coloro che operano in porto.

## *Il Consiglio di Amministrazione*

Anno 6 - N. 2

NUMERO SPECIALE

Genova - Ottobre 1973

# **NOTIZIARIO**

della Compagnia Unica Lavoratori Mercati Varie

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

10 Novembre 1973

