

NOTIZIARIO

della *Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie*



Anniversario di fondazione e rinnovo delle cariche sociali

Ricorre, quest'anno, il 30° di fondazione della nostra Compagnia, anniversario richiamante alla memoria quello che, senza indulgenze retoriche, può essere iscritto fra gli eventi più significativi nella storia del movimento operaio genovese.

Nata dalla fusione di sette nuclei, per l'appunto operai, organizzati su base prevalentemente cooperativistica, ognuno dei quali operanti, in maniera distinta, nel campo della manipolazione portuale delle merci, la Compagnia Univa M.V. rappresentò, al momento della sua costituzione, avvenuta subito dopo la fine della Seconda guerra mondiale, la traduzione in termini organizzativi di un'aspirazione profondamente radicata fra i lavoratori portuali del ramo commerciale, che per il conseguimento di questo traguardo associativo, avevano sostenuto lotte durissime contro il padronato e le acquiescenti forze politiche dominanti, durante oltre mezzo secolo.

Molte cose sono cambiate, nel mondo portuale, dalla fine della guerra ad oggi: il progresso tecnologico ha imposto nuove modalità di trasporto marittimo, provocando radicali trasformazioni nelle tecniche di manipolazione delle merci; e così il modulo organizzativo della Compagnia, concepito originariamente come struttura coordinatrice di esigenze amministrative legate al sussistere delle caratterizzazioni tecniche tipiche delle sezioni, è andato, via via, a corrispondere sempre meno all'evolversi della realtà portuale, ponendo alla Compagnia stessa l'inderogabile necessità di dare avvio ad un interno processo di rinnovamento, capace di mantenerla al passo con i tempi.

Tale processo si è sviluppato attraverso un intenso e prolungato dibattito fra i lavoratori e ha trovato nel convegno organizzativo tenuto al teatro AMGA nel gennaio 1973 e nell'assemblea straordinaria svoltasi a fine marzo 1974 i suoi momenti di impostazione e ratifica.

La ristrutturazione interna della Compagnia, al pari di ogni altra ristrutturazione volta a modificare alla base schemi organizzativi tradizionali, ha incontrato difficoltà di attuazione che non si possono negare, difficoltà al cui manifestarsi ha, comunque, concorso la crisi dalla quale anche il porto è stato investito negli ultimi anni. Nonostante ciò, essa non ha subito arresti. La verifica operata, nel corso dell'assemblea del gennaio scorso, ha messo a punto che due sono gli obiettivi programmatici ancora da realizzare, vale a dire: unificazione del quadro tecnico e costituzione della squadra unificata; mentre, cogliendo le indicazioni emerse durante questa prima fase di avvio, ha suggerito l'opportunità di introdurre alcuni correttivi nel

funzionamento della rinnovata struttura, specie in rapporto ai meccanismi della perequazione sezionale e intersezionale.

Sul tema delle modifiche da apportare, validamente costruttive si sono rivelate le riunioni « a gruppi » svoltesi nei mesi di febbraio e marzo, che hanno registrato larghissima partecipazione dei lavoratori e prospettato soluzioni, sugli aspetti tecnici delle quali è in corso il necessario approfondimento da parte del Consiglio di Amministrazione e le cui possibilità di concretarsi formeranno oggetto di una futura assemblea generale.

Conserva, naturalmente, il suo carattere pregiudiziale una considerazione e cioè che l'opera di rinnovamento promossa dalla Compagnia, se risponde all'esigenza di adeguarne il modello organizzativo alla evoluzione tecnologica del settore marittimo-portuale, corrispondendo, nello stesso tempo, alle spinte provenienti dalla base per il conseguimento di più equilibrati rapporti economico-normativi interni, non può bastare da sola a risolvere i molti e assillanti problemi che investono la situazione portuale e quindi ad offrire ai lavoratori prospettive di occupazione e guadagno meno precarie di quelle attuali.

Occorre, invece, che, a far uscire lo scalo dallo stato di acuta depressione in cui versa, intervengano — generale ripresa dell'economia, a parte — misure di rapido e sostanziale risanamento; e queste misure hanno ormai connotati ben precisi. Si chiamano finanziamenti e riorganizzazione dei servizi portuali.

Alla consistenza e, principalmente, alla disponibilità effettiva di finanziamenti il porto lega la capacità di arrestare un processo di decadimento che lo allontana sempre di più dal grado di efficienza e produttività vantato da altri scali europei, direttamente impegnati nella lotta concorrenziale per l'acquisizione di traffici. Senza adeguati e pronti finanziamenti, sono costretti a segnare il passo i lavori di potenziamento e ammodernamento già programmati, accumulando, ai passati, ulteriori ritardi; la stessa costruzione del bacino di Voltri presenta, oggi, aspetti più vicini ad un progetto avveniristico che ad una fondamentale opera di espansione portuale affidata a tempi certi di realizzazione. Senza finanziamenti, non trova, soprattutto, rimedio la più grave carenza che angustia il porto genovese, vale a dire quella degli spazi, problema indubbiamente assai complesso ma che, pure, alcune soluzioni parziali presenta, ove l'intervento finanziario dello Stato concorra a renderle attuabili. La decisione resa pubblica dalla società «Messina» di trasferire l'intero blocco delle sue linee specializzate a La Spezia, causa l'impossibilità di reperire aree agibili nel nostro scalo, offre il metro per misurare la vera dimensione che la

questione degli spazi riveste e suona, inutile tacerlo, campanello d'allarme, perché potrebbe stimolare altre società a ricercare analoghe vie d'uscita.

Per quanto riguarda la riorganizzazione dei servizi portuali, il solo dato positivo è costituito, al momento, dalle iniziative che le organizzazioni sindacali stanno portando avanti da mesi, con modalità di sviluppo sul conto delle quali appare utile riferire.

Come è noto, la Federazione provinciale unitaria e i sindacati di categoria CGIL, CISL e UIL avevano presentato, a novembre, un documento nel quale, oltre essere richiamata l'urgenza di un accresciuto impegno finanziario dello Stato, in ordine alle necessità di potenziamento dello scalo, era affrontato il tema della sua gestione, secondo l'impostazione che ne affida il riassetto al binomio C.A.P. - COMPAGNIA. L'importanza che i problemi del porto rivestono per l'intera comunità cittadina ha successivamente indotto le stesse organizzazioni sindacali a promuovere una serie di incontri con i partiti e gli Enti locali, ai quali il documento è stato illustrato. Le federazioni genovesi del PCI e del PSI, così come Comune e Provincia hanno manifestato assenso per le soluzioni indicate; DC e PSDI, pur con argomentazioni diverse, hanno espresso più di una riserva.

L'esame del documento è quindi passato dalle sedi politiche e amministrative locali a quella del Consorzio Autonomo del Porto, assumendovi il carattere della vera e propria trattativa. Delle quattro riunioni ufficiali, che si sono finora tenute fra C.A.P. e organizzazioni sindacali, una è stata dedicata alla questione dei finanziamenti, una ai problemi interessanti il settore del ramo industriale, mentre le altre due sono servite a passare in rassegna tutta la vasta materia che riguarda la riorganizzazione dei servizi, con particolare riferimento all'assunzione della gestione commerciale del porto da parte del binomio C.A.P.-Compagnia, soluzione che implica il superamento della società SE.PORT.

o o

Quanto tempo occorra per consentire alla trattativa di approdare a risultati concreti è difficile prevedere e questo anche perché, malgrado il massimo impegno in essa posto dai rappresentanti dei lavoratori, e talune formulazioni apparentemente possibilistiche e-spresse dalla controparte, non mancano i tentativi di proporre soluzioni alternative, tendenti ad impedire che, nel nuovo assetto gestionale, la Compagnia svolga un ruolo di accresciuto peso. Si deve anzi, a questo riguardo, registrare la messa in circolazione di un documento ufficioso, una bozza presentata sotto forma di «ipotesi», che configura un tipo di ristrutturazione improntato ai modelli organizzativi funzionanti nei porti di Venezia e Trieste.

Sarà bene chiarire subito che la Compagnia respinge in blocco persino la semplice idea di considerare l'«ipotesi» affacciata.

Accettare che il rapporto fra Ente portuale e Compagnia venga regolamentato secondo le modalità vigenti in quegli scali adriatici significherebbe per essa, non soltanto abbandonare ogni proposito di rafforzamento, ma addirittura fare decisivi passi

indietro rispetto alla posizione che attualmente occupa nello scalo.

Durante un incontro con le organizzazioni sindacali stesse, cui ovviamente compete il coordinamento e la guida delle vertenze operaie, i dirigenti hanno esposto quale è il punto di vista della Compagnia in merito ai problemi gestionali, ponendo l'accento sulla considerazione che, se l'opera di rinnovamento portuale non deve essere concepita come mezzo capace di mortificare iniziative sulle quali il porto, al contrario, deve continuare a contare, non può, nello stesso tempo, ignorare che il nodo da sciogliere, ove veramente si voglia operare la svolta organizzativa che i tempi hanno reso matura, resta quello di attribuire a due soli soggetti la direzione amministrativa e programmatica, tecnica ed esecutiva del porto, mediante la suddivisione di competenze e funzioni legata alla prospettiva del binomio Consorzio - Compagnia. L'approfondimento dei molteplici aspetti che l'operazione investe hanno portato la discussione all'analisi dei dettagli tecnici. E' emerso, così, che uno degli elementi su cui il nuovo modo di far funzionare il porto ha necessità di basarsi deve essere rappresentato dalla riforma tariffaria, secondo il principio, economicamente incontestabile, di far pagare all'utenza costi corrispondenti ai servizi effettivamente resi. Il sistema che meglio interpreta questa esigenza è quello, già sperimentato per alcuni settori merceologici, con soddisfacenti risultati, di applicare la cosiddetta «tariffa chiusa», la cui estensione, la più larga attuabile, potrebbe, senza dubbio, esercitare una notevole azione di richiamo nei confronti dei traffici.

Come si vede, sulle possibilità di uscire dalla crisi che attanaglia il porto e quindi di restituire ai lavoratori portuali maggiori occasioni di lavoro e più consistenti livelli retributivi, agiscono prevalentemente fattori non riconducibili all'operato dei dirigenti della Compagnia. La ristrutturazione da questi proposta e approvata a stragrande maggioranza dai lavoratori stessi non porta con sé alcuna responsabilità per il progressivo deteriorarsi che la situazione ha subito. All'opposto, le innovazioni che la sua realizzazione ha introdotto nell'ambito di una più equa ripartizione salariale, quali il cottimo collettivo e la medesima perequazione, sia pure con i difetti palesati e l'occorrenza di appropriate revisioni, hanno permesso di fronteggiare la recessione portuale dopo aver eliminato le disparità retributive interne più marcate, con ciò stesso impedendo che tali disparità potessero ulteriormente estendersi.

Le scelte compiute hanno, dunque, obbedito ad imperativi di adeguamento cui non era più possibile disattendere e ad istanze as-sociative non meno pressanti. Se di tutto questo vi è consapevolezza, la questione che oggi si pone è quella di continuare ad appoggiare, con la determinazione iniziale, gli sforzi che il nucleo dirigente sta sostenendo affinché l'opera di rinnovamento intrapresa si perfezioni e si completi.

La stessa battaglia per la riorganizzazione dei servizi portuali, che della linea programmatica è parte essenziale, esige dai lavoratori un'adesione attiva, senza la quale rischia l'insuccesso

tutta l'azione portata avanti dall'intesa sindacale, con pregiudizio non soltanto per il futuro rafforzamento della nostra Compagnia, ma anche per quello delle altre che operano nei vari porti italiani, le quali dalla vertenza in corso a Genova si aspettano conclusioni positive onde poter rivendicare, a loro volta, riassetto gestionali ispirati al modello adottato nel massimo scalo nazionale.

L'occasione meglio di ogni altra adatta a ribadire la fiducia nella strada intrapresa è quella offerta dalle votazioni per il rinnovo delle cariche sociali, grazie alle quali i lavoratori possono operare scelte che assicurino continuità al processo di rinnovamento messo in moto durante gli ultimi anni. Occorre, pertanto, una loro larga partecipazione a questo fondamentale e democratico momento della

vita associativa su cui la Compagnia poggia, partecipazione utile contemporaneamente a confermare come nessuna congiuntura avversa, per quante difficoltà presenti, possa allentare quella saldezza interna che è il più valido strumento di difesa del quale i lavoratori portuali dispongono.

Partecipare responsabilmente alle votazioni per il rinnovo delle cariche sociali costituirà il modo più coerente e significativo di ricordare il 30° anniversario di fondazione.

Norme per le votazioni

(Estratto decreto C.A.P., n. 507 bis del 9-4-1976)

1) Nei giorni 10-11-12-13-14 maggio 1976 dalle ore 8 alle ore 19 e il giorno 15 maggio 1976, dalle ore 7 alle ore 12, avranno luogo le votazioni per l'elezione di:

UN CONSOLE

SEI VICE CONSOLI

della Compagnia Unica fra i lavoratori delle Merci Varie del porto di Genova

e di:

UN CAPO SEZIONE

QUATTRO CONSIGLIERI DELLA COMPAGNIA

per la Sezione «San Giorgio»

UN CAPO SEZIONE

QUATTRO CONSIGLIERI DELLA COMPAGNIA

per la Sezione «S. Canzio»

UN CAPO SEZIONE

UN CONSIGLIERE DELLA COMPAGNIA

per la Sezione «Commessi di Bordo»

UN CAPO SEZIONE

UN CONSIGLIERE DELLA COMPAGNIA

per la Sezione «Imballatori»

UN CAPO SEZIONE

UN CONSIGLIERE DELLA COMPAGNIA

per la Sezione «Barilai e Cassai»

UN CAPO SEZIONE

UN CONSIGLIERE DELLA COMPAGNIA

per la Sezione «Pesatori»

UN CAPO SEZIONE

UN CONSIGLIERE DELLA COMPAGNIA

per la Sezione «Portabagagli»

2) I lavoratori iscritti nel ruolino « Servizi generali », voteranno per le elezioni delle sole cariche sociali di compagnia, come di seguito specificato:

- dalla matr. 80039 alla matricola 80327 per l'elezione di 1 Console, 6 Vice Consoli e 4 Consiglieri presso il Seggio della Sezione «Stefano Canzio»;
- dalla matr. 80328 alla matr. 80704 per l'elezione di 1 Console, 6 Vice Consoli e 4 Consiglieri presso il Seggio della Sezione «San Giorgio».

3) Le votazioni saranno valide se avranno votato almeno i tre quarti dei lavoratori iscritti, a seconda delle cariche, nel registro dei permanenti della Compagnia e delle singole Sezioni. Saranno eletti coloro che avranno ottenuto i suffragi della maggioranza assoluta dei votanti. Qualora non si ottenga tale maggioranza si procederà ad un successivo ballottaggio da indirsi con apposito provvedimento.

4) Le votazioni verranno effettuate nei seguenti seggi elettorali:
Seggio n. 1 - Sala di chiamata della Sezione «San Giorgio» - piazzale San Benigno: lavoratori permanenti della Sezione «San Giorgio» e lavoratori permanenti del ruolino «Servizi generali», dalla matr. 80328 alla matr. 80704;

Seggio n. 2 - Sala di chiamata della Sezione «Stefano Canzio» - piazzale San Benigno: lavoratori permanenti della Sezione «Stefano Canzio» e lavoratori permanenti del ruolino «Servizi generali» dalla matr. 80039 alla matr. 80327;

Seggio n. 3 - Sala di chiamata della Sezione «Commessi di Bordo» - piazzale San Benigno: lavoratori permanenti della Sezione «Commessi di bordo», «Imballatori», «Barilai e Cassai», «Pesatori»;

Seggio n. 4 - Sala n. 35 della Stazione Marittima di Ponte dei Mille: lavoratori permanenti della Sezione «Portabagagli».

5) Ciascun seggio elettorale sarà così composto:

- a) da un rappresentante di questo Consorzio quale Presidente;
- b) da un rappresentante dell'Ufficio Provinciale del Lavoro;
- e) da un rappresentante designato da ciascuna Associazione sindacale dei lavoratori portuali;
- d) da due scrutatori designati dalla Compagnia Unica Merci Varie;
- e) da un Segretario incaricato da questo Consorzio.

In sede di scrutinio i seggi potranno essere, in caso di necessità, integrati da un Vice Segretario incarico da questo Consorzio.

SI È SVOLTO A LIVORNO NEL MESE DI FEBBRAIO

Convegno Nazionale Unitario delle Compagnie Portuali

Indetto dalla Federazione unitaria lavoratori portuali (FULP), si è tenuto a Livorno, nei giorni 18 e 19 febbraio, un convegno dei dirigenti delle Compagnie portuali italiane. Scopo dell'incontro quello di elaborare una linea comune per fronteggiare con accresciuto impegno unitario gli effetti prodotti dalla recessione dei traffici e i sempre più complessi problemi posti dalle trasformazioni tecnologiche invalse nel settore marittimo-portuale.

Relazione del Segretario

A nome della Federazione, ha svolto la relazione introduttiva il segretario Giovanni Bruzzone. Ne riassumiamo il contenuto:

Messa in evidenza la stretta connessione che lega la crisi generale con quella che investe i porti, Bruzzone ha rilevato che le Compagnie portuali, nella loro gestione diretta, registrano pesanti passività nelle spese generali, nonostante l'apposita aliquota abbia raggiunto punte del 35%, e che la gestione Fondi Centrali ha segnato nel 1975 una passività di circa 12 miliardi, mentre le previsioni relative all'anno in corso fanno ascendere a 13 miliardi l'ulteriore disavanzo.

I livelli occupazionali dei lavoratori portuali — ha aggiunto — hanno segnato, durante il '75, una flessione di circa il 20% rispetto al 1974 provocando uno squilibrio fra entrate e uscite nei Fondi centrali che pone grossi problemi. Se vogliamo difendere le conquiste raggiunte — ha continuato Bruzzone — e la vita stessa delle Compagnie portuali, dobbiamo finalmente prendere coscienza della mutata funzione dei Fondi Centrali. Tale istituto, infatti, nel corso di questi anni, grazie all'azione costante del sindacato, si è trasformato da fondo di mera assistenza e mutualità verso i porti «poveri» in strumento insostituibile e fondamentale per garantire ai lavoratori gli istituti contrattuali via via conquistati.

Da qui l'esigenza di un atteggiamento diverso, più responsabile da parte delle compagnie in un campo che richiede correttezza e rigore di applicazione, sia nelle aliquote che devono alimentare il Fondo, sia nella normativa di erogazione nei confronti dei lavoratori.

Il Segretario della FULP ha quindi richiamato l'attenzione dei convenuti sulla questione riguardante la politica degli organici. Sono tuttora presenti — ha detto — spinte demagogiche e clientelari tendenti ad artificiosi allargamenti degli organici che non tengono conto alcuno del calo reale dell'occupazione, né delle innovazioni tecnologiche e della loro incidenza sul piano occupazionale. Occorre respingere ogni tendenza di questo

genere, perché adottare comportamenti rigorosi e impegnati su questi problemi significa operare in difesa degli istituti e delle conquiste dei lavoratori; avere le carte in regola per respingere, in questa situazione di crisi drammatica, i fin troppo facili attacchi che gli avversari stanno muovendo a tutte le strutture del lavoro portuale; significa soprattutto operare per rompere l'isolamento delle Compagnie, per superare una visione statica delle stesse, quasi fossero soggetti passivi della vita portuale.

Non è questo — ha soggiunto — un richiamo moralistico, bensì un sollecito responsabile a superare ogni lassismo fondato sul fatto che «tanto qualcuno alla fine paga». Mutare comportamento può rappresentare un valido contributo ad affrontare in modo positivo anche altri aspetti inerenti l'efficienza e la produttività di tutto il settore portuale.

A questo proposito — ha osservato Bruzzone — vi sono ancora fra di noi amici e compagni che hanno paura del termine efficienza e produttività, quando invece occorre riaffermare, con chiarezza e una volta per tutte, che sulla inefficienza e sul parassitismo non si costruisce nulla.

Ricordata l'azione condotta a partire dagli anni '60 per dare una più giusta collocazione ai lavoratori portuali nell'ambito del processo produttivo, Bruzzone ha quindi messo in risalto come il rapporto tra prestazione e retribuzione è oggi costituito per il 40% dal salario garantito e per il 60% dai salari indiretti e differiti.

Ma — ha continuato — se era giusto e positivo affermare una maggiore stabilità del fattore lavoro, oggi si pone con forza la necessità di realizzare il massimo della mobilità della mano d'opera in tutto il ciclo dell'operazione portuale, fermo restando la difesa dell'organico e senza rinunciare alle conquiste salariali-normative.

Si tratta di affrontare in termini nuovi le tecnologie che avanzano, di realizzare la mobilità stessa, la squadra unica e le necessarie specializzazioni, dimostrando nei fatti la piena validità della Compagnia portuale per la sua duttilità e adattabilità a fronte di tutti i nuovi aspetti delle tecnologie moderne. Occorre, cioè, superare rigidi schematismi, vecchie tradizioni, vere e proprie incrostazioni nei metodi di avviamento e più specificatamente nella organizzazione del lavoro portuale. È solo attraverso questa strada che le Compagnie possono giocare un ruolo positivo per andare ad un confronto serio ed impegnato con tutte le altre forze interessate (utenza, operatori economici, Enti di gestione, forze politiche e sociali).

Questa è in concreto — ha concluso — la linea da seguire per collocare le Compagnie in modo efficace all'interno del movimento, per far partecipare questo importante organismo operaio alle scelte che il Sindacato porta a-vanti per una nuova politica dei trasporti, per la riforma del settore portuale, quale parte integrante di una nuova politica economica e per contribuire al superamento della crisi drammatica che attraversa il Paese.

Conclusioni del Convegno

Alla relazione del Segretario è seguito un ampio e franco dibattito, che si è concluso con la nomina di un Comitato nazionale

di coordinamento delle Compagnie portuali e l'approvazione del

documento riportato di seguito.

Il Convegno Nazionale Unitario dei dirigenti delle Compagnie Portuali svoltosi a Livorno nei giorni 18 e 19 febbraio 1976, dopo ampio ed approfondito dibattito approva il documento predisposto dalla Segreteria Nazionale della F.U.L.P. e la relazione introduttiva svolta dal compagno Giovanni Bruzzone.

La grave crisi economica e sociale del Paese, che ha provocato una pesante caduta dei traffici e la conseguente diminuzione dell'occupazione delle maestranze portuali anche per effetto della obsolescenza dell'impianto portuale italiano, richiede da parte del nuovo Governo l'impegno a portare avanti una nuova politica economica che privilegi l'occupazione, l'ampliamento della base produttiva e lo sviluppo del Mezzogiorno.

In questo contesto, che vede impegnato tutto il movimento dei lavoratori, le Compagnie portuali possono e debbono svolgere un ruolo importante in tre direzioni fondamentali:

- contribuendo, attraverso la denuncia puntuale e precisa delle insufficienze tecnico-operative degli scali italiani, a sviluppare l'iniziativa per una politica di investimenti e per la ristrutturazione dei servizi in funzione della maggiore produttività complessiva dei porti, per l'ampliamento e il recupero dei traffici e la difesa dell'occupazione;
- predisponendo, attraverso il confronto in primo luogo con l'Ente pubblico e con tutti gli operatori portuali, le iniziative volte alla più razionale utilizzazione degli impianti esistenti;
- e) sviluppando l'azione in direzione dell'adeguamento delle Compagnie ai profondi mutamenti intervenuti in questi anni nelle operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci e nel rapporto di lavoro dei portuali delle Compagnie.
-

Il Convegno Nazionale unitario dei dirigenti delle Compagnie portuali, nel sottolineare il ruolo importante che compete alle Compagnie nella lotta per la riforma della gestione e per la ristrutturazione dei servizi, che poggia sul binomio Ente-Compagnia, al fine di concorrere in modo positivo all'azione del Sindacato unitario, decide di costituire il Comitato Nazionale di Coordinamento delle Compagnie portuali.

Tale Comitato di Coordinamento, che sarà diretto dalla Segreteria Nazionale della F.U.L.P., ha il compito fondamentale di coprire il vuoto di iniziativa verificatosi in questi anni in questo campo specifico, per realizzare i collegamenti necessari, il massimo di unità e di uniformità delle Compagnie Portuali Italiane.

