

**COMPAGNIA UNICA  
FRA I LAVORATORI  
DELLE MERCI VARIE  
DEL PORTO DI GENOVA**

**CONFERENZA DI COMPAGNIA 27/28 NOVEMBRE 1992  
SALA CHIAMATA SAN BENIGNO**

La portualità genovese come sistema: questa è l'ipotesi dentro la quale la Compagnia ha lavorato in questi anni, uniformandovi scelte e comportamenti. Fattori geografici, economici, gestionali e produttivi devono trovare dentro il porto un punto di armonizzazione, concorrendo a costruire una struttura fortemente competitiva verso l'esterno e solidamente compensata al proprio interno.

Se infatti merce e nave sono elementi cardine del traffico marittimo è pur vero che il porto ne costituisce l'ineliminabile punto di incontro, nel quale costi ed efficienza acquistano rilevante incidenza e diventano fattori strategici nella formazione dei flussi e delle correnti di traffico.

Da un'analisi del porto di Genova vengono in luce alcuni elementi contraddittori, che riguardano banchine, specchi acquei e attrezzature, assai differenziati fra loro: a settori avanzati, come i terminal contenitori, la stazione marittima per il traffico passeggeri e il terminal di Voltri, in condizione già oggi o tra breve di costituire un momento di concorrenza a livello europeo, si affiancano aree di grande arretratezza, specialmente nel settore delle merci varie, dove pochissimo è stato fatto per riadeguare funzionalità ed efficienza. Di conseguenza tecnologie ad alto livello e cidi informatizzati convivono con tecniche di manipolazione delle merci rimaste praticamente immutate da oltre mezzo secolo.

Alla scelta positiva di dare impulso al contenitore ha fatto da negativo riscontro l'assenza di qualsiasi politica promozionale nel settore delle merci varie, con un impoverimento gravissimo di questo traffico, che è invece notoriamente una delle fonti di maggior ricchezza per un porto, sia per le occasioni di lavoro che offre che per l'indotto che genera.

D'altra parte, uno scalo come Genova, con vocazione internazionale, oggi attestato su un traffico di oltre 30 milioni di tonnellate, di cui circa 26.000.000 tons. di oli minerali e 7.500.000 tons. di merci (con circa 3.500.000 tons. di contenitori, 650.000 tons. di merci varie e 2.000.000 tons. di rotabili su traghetti), e con un transito annuo di oltre 1.700.000 passeggeri, per esprimere appieno le proprie potenzialità deve poter rispondere a tutte le esigenze del proprio hinterland, offrendo una gamma ampia e articolata di servizi, capace di fornire risposte operative adeguate a tutte le tipologie di merce e di vettore, dalla portacontenitori alla piccola nave.

Il porto quindi funziona in modo ottimale se ha la capacità di conciliare, sia dal punto di vista organizzativo che economico, queste diverse realtà, creando un sistema le cui parti si integrino vicendevolmente e nel quale i rapporti fra soggetti siano definiti con regole chiare.

Purtroppo in questi anni è mancata, a livello istituzionale, la volontà di creare le coordinate per un nuovo ed efficace assetto gestionale del porto.

Una ristrutturazione condotta attraverso esodi massicci ed indiscriminati della manodopera ha prodotto pesanti conseguenze sul piano degli organici ed un complessivo depauperamento della professionalità.

Su questo terreno si sono sviluppati i tentativi di quelle forze istituzionali ed economiche che puntavano ad introdurre una totale deregolamentazione, mascherata come una scelta di rinnovamento e modernità, ma destinata invece a trasformare il porto in una giungla priva di coordinate e di regole corrette. Questa scelta, che si è poi rivelata di effimera durata proprio in quei paesi che l'avevano adottata come filosofia dei rapporti economici, è stata battuta nel porto grazie alla lotta lucida e consapevole dei lavoratori della Compagnia, che hanno impedito il realizzarsi di un tentativo che avrebbe avuto effetti ancora più negativi sulla portualità genovese.

Nei fatti, sino ad oggi, decreti, provvedimenti governativi e circolari ministeriali hanno puntato a distruggere l'esistente anziché tracciare le linee di una riforma realmente capace di porre la portualità italiana a livelli di competizione europea.

Il porto per funzionare necessita di una regia generale, garantita dall'Autorità portuale, e di un intervento coordinato degli operatori privati, per un decentramento operativo che favorisca la separazione fisica delle merci e l'offerta specializzata del servizio, commisurata alle esigenze specifiche delle diverse tipologie della nave e del traffico.

In questo quadro acquista un ruolo determinante l'organizzazione del lavoro, che trova nella Compagnia autogestita e trasformata il suo punto massimo di espressione, grazie ad una formula che consente, attraverso la partecipazione forte e motivata dei soci, flessibilità, qualità, diversificazione e complementarietà dei servizi, offerti a costi contrattati onnicomprensivi e commisurati al radicamento dei flussi di traffico.

La struttura di Compagnia è funzionale al sistema portuale ed è la più idonea a consentire la convivenza all'interno di esso di settori ed esigenze molteplici ed estremamente diversificati.

Ciò è reso possibile dalla particolare organizzazione della Compagnia che ha come protagonista indiscusso il socio-lavoratore, con tutte quelle caratteristiche che lo rendono una figura unica nel mondo della produzione ed un soggetto insostituibile per lo sviluppo della portualità.

Socio-lavoratore è infatti chi governa le variabili del proprio lavoro e ne conosce il processo e i meccanismi, sfuggendo all'abbruttimento che nasce dall'esecuzione espropriata della conoscenza e dell'autodeterminazione; ma non solo: il socio-lavoratore in Compagnia determina e approva il bilancio, organizza e distribuisce il proprio lavoro e quello dei suoi compagni, utilizza i propri mezzi, elegge i dirigenti, interviene e decide su tutti gli aspetti della vita di Compagnia, controlla l'esecuzione delle decisioni assunte.

Questo esercizio costante di partecipazione si sposta naturalmente dalla sede sociale a quella operativa, nella quale il consapevole consenso del socio-lavoratore alle scelte e agli obiettivi diventa molla produttiva, capacità di programmazione, disponibilità al cambiamento e alla flessibilità, prontezza nel far fronte alla mille variabili imprevedibili del lavoro.

La figura del socio-lavoratore non esiste sul mercato del lavoro, non si individua attraverso l'ufficio di collocamento né si prepara con i corsi di formazione tradizionali, ma si costruisce giorno per giorno nella vicinanza sul lavoro, nella vita di squadra, nel contatto e nell'abitudine a condividere la vita, ed acquisisce perciò un valore professionale altissimo e assai difficilmente ripetibile.

La Compagnia e il porto si alimentano delle reciproche energie e soffrono delle stesse crisi, ed è difficile pensare all'esistenza dell'uno senza l'altra.

Infatti, anche quando venivano scaricate sul porto le nefaste conseguenze della miopia istituzionale, delle ristrutturazioni selvagge e indiscriminate, dell'immobilismo gestionale, della mancanza di investimenti, di programmazione, di promozione e si tentava nel contempo di attribuire ai lavoratori la responsabilità dello sfascio e dell'inerzia, anche in questi difficilissimi momenti la Compagnia ha trovato al suo interno la capacità e l'energia per dare risposte concrete e positive, rappresentando sempre e comunque un punto di riferimento sicuro, un interlocutore per i traffici, una solida garanzia di continuità operativa.

Consapevole delle proprie funzioni e della propria centralità nell'azione portuale, la Compagnia ha saputo leggere acutamente la realtà e spesso precorrere i tempi del cambiamento, riorganizzandosi incessantemente all'interno di una continuità con il proprio ruolo.

Anche oggi, quindi, pur in assenza di un assetto gestionale definitivo e di un quadro normativo certo, la Compagnia si organizza per il futuro e si conferma l'elemento trainante e propulsivo di un nuovo ciclo di vita portuale.

La nuova Compagnia, compatibile con le leggi nazionali ed europee, ha una struttura capace di inserirsi nel sistema portuale con una pluralità di compiti e di potenzialità.

Essa si pone sul mercato come azienda di servizi, per l'espletamento dell'operazione portuale e delle attività connesse alla fase intermodale del trasporto della merce e si candida nel contempo alla gestione di uno o più terminal, nell'ambito delle concessioni rilasciate dall'Autorità portuale.

La Compagnia si trasforma quindi in impresa adeguando il proprio involucro giuridico ad una scelta da tempo assunta dai soci e di fatto già operante nei contratti commerciali stipulati con il CAP impresa e con Il utenza.

Vengono oggi posti all'attenzione dei soci il nuovo statuto ed il nuovo

Regolamento che sono stati scritti con il preciso impegno di salvaguardare tutti i valori fondamentali della Compagnia e nel contempo dotarla degli strumenti adeguati ad affrontare il futuro scenario portuale.

Obiettivo, come sempre, è ridare impulso e sviluppo al porto, per riportarlo al ruolo che gli spetta per storia, cultura, capacità professionale, collocazione geografica e potenzialità commerciali e operative e per restituire a Genova il punto di riferimento intorno al quale storicamente si è organizzata l'economia e si è costruita la vita sociale della città.

Il porto deve tornare a produrre più ricchezza, dinamismo imprenditoriale e commerciale, indotto nell'industria e nei servizi: deve riportare occupazione e prospettive concrete per i giovani e costituire ancora la grande fucina di una cultura che pone al suo centro il valore del lavoro, la dignità della persona, il rispetto della collettività.