



Università
Ca' Foscari
Venezia

**Scuola Dottorale di Ateneo
Graduate School**

**Dottorato di ricerca
in Storia Sociale Europea dal Medioevo all'Età Contemporanea
Ciclo XXV°
Anno di discussione 2014**

Dall'uncino ai container.

I lavoratori portuali a Genova e Venezia (1945-1989)

SETTORE SCIENTIFICO DISCIPLINARE DI AFFERENZA: M-STO/04

Tesi di Dottorato di Marco Caligari, matricola 955748

Coordinatore del Dottorato

Tutore del Dottorando

Prof. Mario Infelise

Prof. Michele Cangiani

Introduzione	p. 5
Prima parte. Metodologia, teoria e contesto internazionale	
La globalizzazione e il lavoro nei terminal container dopo il 1994	p. 10
<u>1. Primo capitolo: quadro metodologico e teorico</u>	<u>p. 23</u>
1.1. Il concetto di <i>working class</i> nell'analisi della <i>Global labour history</i>	p. 29
1.2. Le reti familiari dei portuali	p. 36
1.3. Il lavoro occasionale e decasualizzato	p. 39
1.4. L'innovazione dei container	p. 49
<u>2. Secondo capitolo: il contesto internazionale</u>	<u>p. 61</u>
Seconda Parte. I portuali genovesi	
<u>3. Terzo capitolo: l'organizzazione del lavoro prima dei container a Genova</u>	<u>p. 73</u>
3.1. Dall'inizio del XX secolo alla seconda guerra mondiale	p. 74
3.2. Il Consorzio Autonomo al Porto (CAP) e la Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie (CULMV) (1946 al 1969)	p. 80
3.2.1. Il mercato del lavoro	p. 83
3.2.2. Il processo lavorativo	p. 96
3.3. La costruzione politica e culturale della Compagnia Unica	p. 124
3.4. La geografia del lavoro e lo spazio portuale: l'emporio prima dei container	p. 135
<u>4. La containerizzazione a Genova. Avanguardia nel Mediterraneo, connessioni con gli Stati Uniti, auto-riforma della CLP e nascita delle Spa (1969-'89)</u>	<u>p. 139</u>
4.1. Gestione pubblica e statale	p. 146
4.2. Innovazione logistica	p. 150
4.3. Il processo lavorativo per la movimentazione dei container	p. 156
4.3.1 Autoriforma della Compagnia Unica	p. 170
4.4. Il concetto di tempo	p. 185
4.5. Il concetto di spazio	p. 193
4.6. La promozione della cultura dei container	p. 207
4.7. Il modello industriale e il container: Il caso della FIAT	p. 225
4.8. Anni Ottanta: il nuovo modello di governo del porto	p. 236

Terza parte. I portuali veneziani

<u>5. Quinto capitolo: Il porto veneziano dall'inizio del XX secolo all'introduzione dei container, i portuali tra l'autonomia della CLP e il controllo statale (1900-'45)</u>	p. 237
5.1 Dalle cooperative alla Compagnia	p. 237
5.2. Il processo lavorativo dalla seconda guerra mondiale all'introduzione dei container	p. 248
5.3. Dimensione sindacale e politica: CGIL, PCI ed i marinai	p. 274
5.4. Le famiglie e il mercato del lavoro	p. 280
5.5. Le gerarchie e la segmentazione dei portuali all'interno della CLP	p. 284
<u>6. La containerizzazione e il lavoro nel porto di Venezia (1967-1989), ritardo storico e gestione internazionale del terminal container</u>	<u>p. 288</u>
6.1. Note sul traffico portuale	p. 218
6.2. La containerizzazione osservata da Venezia	p. 290
6.3. L'innovazione logistica	p. 393
6.4. Il governo della forza lavoro	p. 298
6.4.1. Organizzazione del tempo e geografia del lavoro	p. 301
6.4.2. L'innovazione nel terminal container: la Vecon	p. 308
<u>Bibliografia</u>	<u>p. 315</u>

Introduzione

L'obiettivo della ricerca è rispondere alla seguente domanda storica: “Quali sono state le ripercussioni lavorative e sociali dell'introduzione dei container nel governo della forza lavoro portuale a Genova e Venezia?”

I lavoratori portuali giocano un ruolo centrale nel commercio internazionale e nelle operazioni di carico e scarico delle merci. Diversi scienziati sociali hanno elaborato contributi essenziali sulla nascita della “logistica intermodale”, visto che la cosiddetta “rivoluzione dei container” è stata prima sperimentata negli Stati Uniti e poi si è diffusa nei porti di tutto il mondo. Il mio proposito è di storicizzare le ricadute della containerizzazione nell'organizzazione del lavoro nei porti italiani. Per la complessità della domanda storica ho affrontato le dimensioni inerenti ai lavoratori portuali e al piano manageriale.

Il mio sforzo è quello di mettere a valore la metodologia della *labour history*, capace di assumere un senso ampio ed articolato della ricerca della storia dei lavoratori, comprensiva sia della realtà sociale sia delle differenti posizioni politiche. Ho analizzato le innovazioni tecnologiche e l'evoluzione delle organizzazioni dei lavoratori, al medesimo tempo.

Ho assunto la decisione di mostrare la dialettica fra “locale” e “globale”, indagando come i due porti italiani abbiano sviluppato relazioni con i porti esteri e le compagnie marittime straniere, in modo differente.

La tesi dottorale è divisa in tre parti. Nella prima ricostruisco il dibattito storiografico e il contesto internazionale, nelle altre due descrivo la storia dei portuali genovesi e veneziani.

Nella *prima parte* introduco il lettore al tema della logistica intermodale italiana dopo la legge n.84 del 1994, che ha radicalmente ridefinito il quadro generale e gli aspetti specifici della vita dei porti italiani. La logistica intermodale risponde al bisogno delle imprese di ridurre il tempo di trasporto della merce dai produttori ai consumatori

Nei terminal container, l'informatica ha un ruolo centrale per la pianificazione e la realizzazione del processo lavorativo.

Nel primo capitolo espongo, in modo dettagliato, l'approccio teorico e metodologico sviluppato dallo studio della Global labour history e della letteratura internazionale sulla storia dei portuali prima dell'introduzione dei container. In particolare, ho analizzato come la letteratura internazionale abbia affrontato i seguenti nodi teorici: lavoratori delle cooperative, reti sociali, lavoro occasionale e innovazioni indotte dalla "rivoluzione dei container".

Il secondo capitolo ricostruisce il quadro internazionale del lavoro portuale; nello specifico, espongo le innovazioni tecnologiche sperimentate nell'Oceano Pacifico tra gli anni Cinquanta e Sessanta ed i mutamenti principali nei porti inglesi negli anni Settanta ed Ottanta. Delineare il quadro internazionale della portualità è necessario perché le iniziative degli armatori nordamericani hanno determinato un effetto fortissimo nei porti del Mediterraneo e le azioni dei portuali italiani hanno avuto conseguenze oltre i confini nazionali. La dialettica globale-locale è utile a evitare il collocamento dei porti di Genova e Venezia in un quadro prettamente nazionale, o provinciale. Intendo mostrare come le tendenze globali si siano inserite nel caso italiano.

Nella *seconda parte* si narra la storia dei portuali genovesi. Nel terzo capitolo analizzo il governo della forza lavoro a Genova, prima dell'introduzione dei container.

Descrivo la fondazione del Consorzio Autonomo del Porto di Genova (CAP) e la creazione delle Compagnie dei Lavoratori Portuali nel 1929.

Dopo la Seconda guerra mondiale, fu fondata la Compagnia Unica dei Lavoratori Merci Varie di Genova (CULMV), ed ebbe il compito di gestire il reclutamento della forza lavoro e di organizzare le squadre dei portuali.

E' mio desiderio mettere in risalto l'arte dello stivaggio nella sua valenza artigianale, per indagare al meglio questo aspetto ho raccolto le testimonianze di alcuni ex stivatori. In connessione con il tema dell'autogoverno, da un lato, ricostruisco la

lotta instaurata dalla Compagnia Unica per il controllo dei mezzi meccanici e dall'altro analizzo le pubblicazioni e le comunicazioni pubbliche di tale organizzazione.

Il quarto capitolo descrive l'introduzione del container nel porto di Genova. Esso è diviso in due sezioni. Nella prima analizzo come il commercio intermodale abbia ridefinito i concetti essenziali del governo della forza lavoro: spazio, tempo, competenze del singolo portuale e la natura delle squadre degli scaricatori. I container hanno reso meno importanti e progressivamente inutili le competenze tradizionali, che erano legate alle relazioni fra anziani e giovani. Negli anni Settanta, si è delineata la trasformazione della geografia del lavoro; il porto ha smesso progressivamente di essere il luogo della manipolazione della merce e della trasformazione dei flussi di prodotti movimentati. Il lavoro manuale di carico e scarico della merce nei container ha iniziato ad essere svolto negli interporti o nelle fabbriche nell'entroterra.

Nella seconda sezione (1983-'89) ricostruisco l'evoluzione del porto genovese negli anni Ottanta, attraverso la ricostruzione dei principali conflitti sociali e l'innovazione del dibattito politico cittadino. In particolare, si descriverà come i terminal container siano stati un campo di sperimentazione per superare il modello di governo della forza lavoro. Nel 1989 a Genova vi furono diversi mesi di scioperi dei lavoratori portuali contro i decreti Prandini, che decretavano per la CULMV la perdita del monopolio nella gestione del reclutamento della forza lavoro.

Nella terza parte ricostruisco la storia del lavoro portuale a Venezia. Il quinto capitolo descrive la storia del porto veneziano prima dall'avvento dei container. In questo caso, espongo il ruolo giocato dalla polizia nel controllo dei lavoratori e lo sforzo delle famiglie di influenzare la trasmissione del lavoro. Attraverso l'analisi dei rituali e della conflittualità narro lo sviluppo della Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia (CLP), nella sua complessità. Da un lato, essa fu capace di promuovere scioperi e azioni, con grandissima partecipazione unitaria dei propri lavoratori. Dall'altro, all'interno di questa organizzazione si delinearono rapporti gerarchizzati per quanto concerne il lavoro occasionale e difformi possibilità di esser reclutati per il lavoro. Attraverso la raccolta delle storie di vita dei lavoratori, descrivo le condizioni lavorative in merito agli incidenti e alla nocività di diverse sostanze caricate e scaricate nel porto.

Il settimo capitolo analizza l'introduzione del container nel porto veneziano; in particolare, espongo come i dirigenti del porto veneziano si siano precocemente interessati all'innovazione tecnologica, mentre l'adeguamento logistico delle banchine ha comportato un ritardo rispetto agli altri porti italiani. Nella seconda metà degli anni Settanta, nella vita dei portuali sono cambiati i seguenti elementi: competenze necessarie, organizzazione del tempo e sviluppo dell'importanza di Porto Marghera. Nella seconda metà degli anni Ottanta, il numero dei portuali veneziani è diminuito notevolmente. Inoltre, presso il terminal container, il PPV fondò una Spa, che ha comportato un coinvolgimento di multinazionali estere nel governo della forza lavoro e una marginalizzazione della CLP.

Prima Parte

La globalizzazione e il lavoro nei terminal container dopo il 1994

Premessa

L'obiettivo della presente sezione è di inquadrare il lavoro dei portuali italiani all'interno della globalizzazione, con particolare attenzione alla geografia dei traffici containerizzati¹ e la natura delle compagnie marittime².

Si analizzano le novità introdotte dalla Riforma dell'84/94 e l'organizzazione dei terminal container di Genova e Venezia.

La globalizzazione

I viaggi delle navi portacontainer disegnano la rete materiale del cosiddetto "villaggio globale". L'ascesa dell'industria del trasporto marittimo è sia causa sia conseguenza della mondializzazione in stretta connessione con la diminuzione dei costi di trasporto³. Difatti, la circolazione della merce oltre i confini nazionali è stata facilitata dai container e il gigantismo delle navi è stato agevolato dal contesto politico internazionale. Il dibattito sulla globalizzazione non ha dedicato l'attenzione necessaria al commercio marittimo; se essa è definita come l'integrazione di luoghi distinti nello stesso mercato globale, i porti e lo *shipping* sono chiaramente centrali in questo processo storico⁴. Perciò, è possibile indagare il lavoro portuale solo se analizziamo le sue relazioni con le reti globali⁵.

¹ La scelta di mostrare l'enorme peso dei porti asiatici è legata alla volontà di sottolineare due aspetti: da un lato, si indica il baricentro dei traffici marittimi e dall'altro si sottolinea come la Port Authority of Singapore (PSA) abbia un peso diretto nel controllo dei due principali terminal container di Genova. La gestione privata dei porti ha reso il tema del governo della forza lavoro ancora più internazionale visto che in Italia la Sinport (gruppo FIAT) ha venduto alla PSA. Inoltre, la famiglia Ravano della Contship ha venduto la quota di maggioranza al gruppo tedesco di Eurogate.

² Il processo di concentrazione di capitale in atto presso il management marittimi esposto nella prima parte del capitolo è ripreso nella sezione sui terminal nei porti italiani.

³ Peter Turnbull, *Contesting Globalization on the Waterfront*, «Politics & Society», 28(3), 2000, p. 368.

⁴ Marc Levinson, *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*, Princeton University Press, Princeton 2006.

⁵ Nella seconda metà del XX secolo, i trasporti marittimi sono cresciuti mediamente a velocità doppia rispetto alla produzione industriale. E. Musso, C. Ferrari, M. Benacchio, E. Bacci, *Porti, lavoro, economia, Le regioni portuali di fronte alla rivoluzione logistica*, Cedam, Padova 2004, pp.30 e 38.

Filosofia intermodale

La logistica intermodale è il sistema che persegue la migliore integrazione possibile fra il trasporto ferroviario, su camion e marittimo⁶. La gestione del terminal container è concepita per realizzare la movimentazione della merce nel minor tempo possibile e l'adeguato utilizzo dello spazio a disposizione. Perciò, la logistica si fonda sulla capacità di coordinare il movimento del carico da una tipologia di trasporto all'altro.⁷ e consente di manipolare la merce principalmente nei magazzini dello spedizioniere e del ricevente; i prodotti trasportati subiscono molti meno trattamenti rispetto alla modalità precedente. Questa modalità operativa impone che la merce debba attraversare velocemente il porto e di diminuire notevolmente i tempi di stazionamento delle navi presso gli scali marittimi.

Il continente asiatico

Il sud est asiatico ospita i principali porti del mondo, capaci di movimentare il 13% del commercio globale di container. Nella classifica dei venti principali porti mondiali ve ne sono quattordici collocati in Asia: Shanghai, Hong Kong e Singapore sono i più importanti porti specializzati nella movimentazione dei container.⁸ e il business dei terminal a livello globale è dominato da multinazionali asiatiche. La superiorità degli scali asiatici è giustificata da una differente attrezzatura per movimentare i container e una migliore tecnologia informatica, utile per controllare e pianificare le differenti operazioni della catena del trasporto intermodale e garantire la produttività sul versante della movimentazione verso l'entroterra⁹.

In Asia, i porti sono essenziali per esportare i manufatti locali a basso costo nei mercati di tutto il mondo; negli ultimi decenni, la loro costruzione è stata legata alla fortissima ascesa economica di tale area. Dal 2000 il movimento interno alle nazioni asiatiche è stato di circa sette milioni di container, divenendo la regione con il maggior

⁶ Alan E. Branch, *Economics of Shipping Practice and Management*, Chapman and Hall, London 1988, p. 79.

⁷ Lane C. Kendall and James J. Buckley, *The business of shipping*, Cornell maritime press, Centreville (Maryland) 2005 (1973), p. 242.

⁸ Majbritt Greve, Michael Wendelboe Hansen, Henrik Schaumburg-Muller, *Container shipping and economic development: A case study of A.P. Moller - Maersk in South East Asia*, Copenhagen Business School Press, pp. 13, 2, e 30.

⁹ P. Turnbull, Commercialisation, *Deregulation and the Management of the World's Ports, Full Report of Research Activities and Results*, novembre 1999, p. 3, pp.21-22 e 31.

numero di scambi marittimi del mondo. In generale, il sud est asiatico è l'area geografica in cui la crescita del trasporto marittimo è stata particolarmente veloce, perché negli anni Novanta del XX secolo in Cina, Malesia e Thailandia vi è stato un enorme investimento nella costruzione di nuovi porti¹⁰. L'incremento dei traffici marittimi è stato alimentato dalla straordinaria crescita della Cina e di altri paesi asiatici, sicché le esportazioni dei prodotti manifatturieri da questi paesi hanno accresciuto la loro incidenza sui prodotti in uscita¹¹. L'Autorità Portuale di Singapore (PSA) è uno dei principali soggetti che controllano il governo della forza lavoro nei principali terminal container di Genova e Venezia.

La concentrazione di capitale

Il settore della movimentazione dei container è caratterizzato da un'importante concentrazione di capitale, poiché il "container shipping" è controllato da una decina di multinazionali del mare¹². Nell'aprile del 2006 quindici operatori controllavano il 71% delle navi porta container superiore ai mille TEU, e l'80% della capacità dell'intero settore. Le tre principali multinazionali del mare sono Maersk Line, MSC e CMA-CGM. All'interno delle prime multinazionali, ve ne sono otto che sono coinvolte in tre alleanze. Le tre principali aziende insieme alle alleanze controllano il 60% del mercato del trasporto dei container. La Maersk Line è la principale azienda di trasporto di container, grazie al controllo del 18,8% della flotta mondiale; essa costruì la sua prima navi container nel 1973, il suo quartier generale era in Danimarca e dal 2005 ha acquisito la capacità di controllare oltre cinquecento navi container.

Gli armatori sono i proprietari della nave e organizzano molto spesso il viaggio del container dal mittente al destinatario; quindi i servizi dei terminal privati si collocano all'interno di quest'operazione commerciale. In una situazione portuale più "standardizzato" gli armatori hanno acquisito la possibilità di instaurare un rapporto prossimo con il lavoro dei portuali e di sviluppare una notevole capacità di condizionamento del processo lavorativo. Alcune conference, come ad esempio l'Associated Container Transport (ACT), propongono ai propri clienti (in particolare le

¹⁰ M. Levinson, *The Box*, op. cit., p. 272.

¹¹ Devi Sacchetto, *Fabbriche galleggianti, solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai*, Jaca Book, Milano 2009, p. 90.

¹² M. Levinson, *The Box*, op. cit., p. 271.

grandi industrie) di studiare la migliore modalità di stivaggio dei container presso le fabbriche.¹³ e di utilizzo della rete d'inland terminal della nazione di arrivo¹⁴.

I *global carrier* pongono i terminalisti in competizione fra loro su diversi aspetti (sul tema della velocità, dei costi, della pace sociale e altro) e i secondi costruiscono il loro servizio con il fine di rispondere alle richieste dei primi per non perdere i traffici marittimi¹⁵; quindi i proprietari delle full-container hanno un notevole peso nel determinare la vita lavorativa dei portuali, seppur non direttamente.

L'innovazione normativa del governo del porto in Italia

In Italia, l'attuale struttura di governo della forza lavoro portuale è figlia della legge emanata nel 1994, quando il parlamento italiano ha profondamente ridefinito il quadro generale e gli aspetti specifici della vita dei porti italiani. La legge 84/94 ha determinato il passaggio da un modello organizzativo sostanzialmente pubblico¹⁶ all'attuale schema operativo, che persegue obiettivi privatistici con la partecipazione di soggetti privati e pubblici. All'interno di questa cornice, si analizza, sinteticamente, il ruolo dei diversi attori sociali.

Il *terminalista privato* è il principale soggetto che dirige l'attività dei lavoratori ed è responsabile delle operazioni portuali nei confronti degli armatori marittimi. Le aziende assumono alle loro dipendenze i portuali in un classico rapporto di subordinazione lavorativa, poiché la riforma ha decretato l'abolizione dell'art. 110 del Codice della Navigazione, che attribuiva alle Compagnie Portuali la riserva del lavoro¹⁷. Sul piano del controllo del territorio portuale, la legge ha delineato due processi. Da un piano ha normato l'affidamento delle banchine alla gestione privata,

¹³ Library and archive of Maritime Museum of Liverpool (d'ora in poi L&AMML), "Associated container transport (ACT): Print material", Box n. 2 – B. "8/1-16" – ACT, "The Merchant Adventures", p. 11.

¹⁴ L&AMML "Associated container transport (ACT): Print material", Box n. 2 – B. "8/1-16", ACT "The World of Act", 1990, p. 4.

¹⁵ Osservatorio nazionale sul trasposto merci e la logistica, *Far west Italia, Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, secondo volume, Roma, p. 28.

¹⁶ In genere, la Compagnia Portuale era il soggetto che organizzava i portuali e il servizio alla nave, sotto l'egida e il controllo dell'ente statale di pertinenza.

¹⁷ Le Compagnie Portuali dal 1942 al 1994 hanno detenuto la riserva del lavoro, ovvero solo i portuali organizzati da tali istituzioni potevano prestare il servizio di manipolazione della merce in collaborazione con i dipendenti degli enti statali. Nei diversi porti hanno assunto diverse denominazioni, a Genova ha operato la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie e a Venezia la Compagnia Lavoratori Portuali.

che prima erano pubbliche e soggette a un controllo diretto di un ente statale¹⁸. Dall'altro, la costruzione dei terminal ha determinato una divisione interna allo spazio portuale.

L'*Autorità Portuale* è responsabile dello svolgimento delle seguenti funzioni: il controllo degli standard di sicurezza sul lavoro e sul naviglio, e lo sviluppo dei servizi; inoltre, l'ente assegna le aree portuali ai terminalisti (landlord), (definiti art. 18) e rilascia le autorizzazioni a esercitare le operazioni portuali (art. 16.) Il legislatore ha tenuto conto che il lavoro portuale prevede notevoli picchi produttivi¹⁹ e dinamiche che sfuggono alle previsioni²⁰, per cui ha previsto e normato la somministrazione di personale a chiamata da un soggetto esterno, quando i dipendenti del terminalista non fossero sufficienti per compiere le operazioni. Questo ruolo è stato assunto dalle *Compagnie Portuali*²¹ (art. 17) ed esclude l'ingresso di agenzie interinali, come negli altri settori produttivi²².

Terminal container di Genova e gli strumenti organizzativi

Genova è il principale porto e il secondo per il numero di container in Italia²³, il quarto nel bacino del Mediterraneo. La città ligure ospita undici terminal²⁴. La Singapore Port Authority ha un notevole peso nei due principali terminal container, visto che è l'azionista di maggioranza nel VTE ed ha un notevole peso, seppur in

¹⁸ Gli enti statali sono stati istituiti nei primi decenni del XX secolo con differenti denominazioni, al Porto di Genova ha operato il Consorzio Autonomo al Porto (1903), mentre a Venezia il Provveditorato al Porto (1919).

¹⁹ Gianbattista D'Aste, *Il lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94. Analisi e temi di riflessione*, in *Autorità Portuale di Genova, Numero monografico sul lavoro portuale 2011*, Quaderni portuali, p.6.

²⁰ In caso di tempesta o problemi meccanici, la nave potrebbe giungere in ritardo al porto di Genova.

²¹ Nei porti inglesi vi sono nuove dinamiche di lavoro precario dopo la cancellazione del registro nazionale. P. Turnbull, *Port Labor*, in Wayne K. Talley, *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, Blackwell Publishing Ltd, 2012, p. 518. Le storiche compagnie Portuali hanno vestito nuovi panni sul piano formale e normativo, in modo parallelo hanno modificato il loro nome. A Genova la Compagnia ha assunto la denominazione del passato console (Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini) mentre a Venezia ha aggiunto l'aggettivo "Nuova" (Nuova Compagnia dei Lavoratori Portuali).

²² Antonio Benvenuti, *Ruolo e funzioni dell'art. 17 nell'organizzazione del lavoro portuale nel porto di Genova*, in *Autorità Portuale di Genova, Numero monografico*, op. cit., p. 46.

²³ Nel 2012 Genova ha movimentato 50.702 milioni di tonnellate di merce e 1.758.858 teu. Nella classifica al quarto posto nel Mediterraneo dopo Marsiglia (86 mld t), Algericas (65,5 mld t) e Valencia (63 mld t). (Analisi Assoport).

²⁴ Sono questi terminalisti che utilizzano l'art. 18 per assumere il proprio personale. Il primo porto per la movimentazione di container in Italia è Gioia Tauro (2.852.264 TEU), che è un porto di transshipment, ovvero qualificato per la movimentazione dei container da una nave all'altra.

minoranza, al SECH²⁵. Nel 2009 presso il porto genovese erano impiegati 3.260 lavoratori, di cui 2.181 assunti dai terminalisti e 1.079 occupati come soci della Compagnia Unica fra Lavoratori Merci Varie s.r.l. Paride Batini²⁶.

Negli anni Novanta, i terminalisti hanno utilizzato diversi contratti e norme per l'assunzione dei portuali,²⁷ per esempio, nel primo terminal privato è stato adottato il contratto dei metalmeccanici²⁸, Il *contratto nazionale* stipulato nel 2000 indica le condizioni, al di sotto del quale non possono essere assunti i portuali²⁹.

I terminal container organizzano i propri dipendenti per rispondere all'*imprevedibilità* del commercio marittimo ed assumono tecniche operative differenti. Il terminal Messina redige i turni dei propri dipendenti in modo sempre uguale e pianificato, poiché i dirigenti hanno deciso di utilizzare diffusamente i portuali della CULMV per rispondere ai picchi di produzione³⁰. Il terminal SECH prevede la "settimana flessibile"³¹ durante la quale i turni sono comunicati ai dipendenti il giorno precedente alle ore 17:00. Presso il terminal VTE in ogni mese (ventisei giornate lavorative) vi sono sei turni flessibili, ovvero il giorno precedente si rende noto al portuale il proprio turno di lavoro³². In tutti i terminal, la forza lavoro flessibile e disponibile alla chiamata in tempi ristretti è sempre garantita dalla CULMV. L'impresa recluta il personale dipendente all'interno di un mercato del lavoro senza restrizioni e non subisce limitazioni formali (come ad esempio da parte dell'Autorità Portuale) o informali; difatti, fra i portuali vi è una rappresentanza del genere femminile³³ e dei

²⁵ I due grandi terminal hanno relazioni attraverso delle Finanziarie. Il Proprietari del VTE sono al 60% PSA e al 40% GIP, ovvero la finanziaria che controllava Gruppo Investimento Portuale. SECH è posseduta al 60% da GIP e al 40% da VTE. PSA è una holding.

²⁶ Osservatorio nazionale sul trasposto merci e la logistica, *Far west, Primo volume*, op. cit., p. 40.

²⁷ Mario Bagnasco, Vittorio Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche e sindacali dei lavoratori portuali*.

²⁸ Negli anni Ottanta il terminal VTE è stato gestito da Sinport, società controllata dalla FIAT.

²⁹ Testimonianza rilasciata all'autore da Enrico Ascheri, membro della segreteria CGIL con la delega al porto, entrato nella CULMV dal 1996 e in CGIL dal 2007.

³⁰ Testimonianza rilasciata all'autore da A.F. lavoratore presso Terminal Messina da dieci anni, 37 anni di età.

³¹ Al terminal SECH l'ultimo sciopero di lunga durata, 35 giorni, è stato organizzato dai portuali per via di una controversia attorno alla settimana flessibile. Testimonianza rilasciata all'autore da Alessandro Al Monte, dipendente al terminal SECH con la mansione di manutentore delle gru Paceco, 44 anni di età.

³² Testimonianza rilasciata all'autore da Gianluca Ravera, gruista e portuale polivalente dal VTE.

³³ Nel porto di Valencia più del 10% della forza lavoro portuale è rappresentata da donne, visto il focus del lavoro portuale è passato "dalla movimentazione dei sacchi a quello delle gru", la componente femminile è tanto abile quanto quella maschile.

cittadini stranieri, seppur piccola; tuttavia, il portuale permane prevalentemente un mestiere per cittadini di origine genovese³⁴. I terminalisti gestiscono direttamente la formazione delle competenze, concentrata nella fase iniziale del percorso lavorativo e di natura formale. Le competenze richieste ai portuali sono inerenti alla movimentazione di gru fisse, mobili e camion per movimentare i container e l'utilizzo di strumentazione informatica. La formazione varia molto in relazione alla tipologia di mansione.

Al VTE i portuali sono obbligati a seguire una formazione in classe di tre mesi e una sul campo per un periodo di uguale durata³⁵, ogni terminal ha la sua formazione specifica, per esempio, un operaio del terminal Messina dichiara: “Il corso per l'utilizzo del carrello è interno. Per me il corso è durato tre mesi ed ho dovuto imparare a utilizzare tutti i mezzi.³⁶”.

Nei terminal container, la fase d'ideazione del piano di sbarco e imbarco è disgiunta, sia sul piano temporale sia spaziale, dal processo operativo, in cui i container sono movimentati dal piazzale alla stiva della nave e viceversa.

Ideazione del piano di movimentazione dei container

Gli armatori e il terminal prevedono diverse fasi di preparazione, come ha mostrato Elisabetta della Corte³⁷. Si distinguono quattro fasi: a) l'acquisizione delle informazioni sui container da movimentare, giunte via computer o via fax, spedite dalle compagnie di navigazioni e dalle navi in arrivo; b) La pianificazione dell'operazione dei container dal piazzale alla nave; c) distribuzione delle indicazioni di stivaggio al capoturno e la preparazione del sistema informatico; d) le operazioni di movimentazione dei container sul piazzale.

Prima fase

Le agenzie marittime trasmettono alla direzione del terminal le informazioni inerenti ai container da spedire, mentre l'armatore invia notizie inerenti alla struttura

³⁴ Testimonianza rilasciata all'autore da Marco Pietrasanta, lavoratore del porto dal 1988, 44 anni e responsabile alla sicurezza per la FILT.

³⁵ Testimonianza rilasciata all'autore da Enrico Poggi (E.P.), Funzionario FILT e occupato presso il VTE da 17 anni.

³⁶ Testimonianza di A.F.

³⁷ Elisabetta Della Corte, *Il lavoro sul fronte dei porti : telematica e organizzazione del lavoro a Gioia Tauro, Southampton e Felixstowe*, Rubettino, Soveria Mannelli 2002, p. 45.

della nave e all'area di collocazione di container particolari (pericolosi, frigo). Più specificatamente, gli ship planner delle compagnie³⁸ redigono il cosiddetto "pre-stivaggio". La nave full container è divisa in baie: l'armatore indica le destinazioni, la categoria di peso, e contenuti particolari dei container da collocarsi in tali sezioni della nave. La compagnia delinea la cornice e fornisce indicazioni generali all'interno del quale si devono muovere i responsabili del terminal. Lo ship planner della compagnia marittima invia le indicazioni da località straniere, per esempio la Maersk spedisce le istruzioni a Genova da Singapore³⁹. La compagnia marittima stipula con il terminal container un contratto molto preciso per le seguenti coordinate: tempistica, tipologia container e costo dell'operazione. Il tempo di permanenza della nave presso la banchina è descritto all'interno del suddetto contratto ed il superamento di questo limite comporta un pagamento di una penale. Il tempo della movimentazione della nave è definito dai seguenti elementi: qualità dell'organizzazione, buona distribuzione dei container sulla nave e numero delle gru utilizzate. Le agenzie marittime raccolgono le prenotazioni per il carico delle diverse navi e presentano all'ufficio del terminal VTE le schede dei diversi container da caricare.

Seconda fase

Lo ship planner realizza il piano di stivaggio indicando precisamente dove sia necessario collocare ogni singolo pezzo. Lo ship planner redige il piano di stivaggio attraverso la messa in connessione delle informazioni e delle richieste dell'agenzia marittima da un lato e della situazione del piazzale dall'altro. In questa fase, l'informatica è essenziale per la gestione dell'enorme quantità d'informazioni manipolate, essi lavorano utilizzando due schermi su cui si trovano due dimensioni essenziali: la raffigurazione della nave e la linea del tempo, che indica i quattro turni di lavoro e la fascia oraria, in cui la nave parte e arriva. Lo ship planner del terminal opera su due schermi utili per redigere il piano di stivaggio, deve incrociare le esigenze dell'armatore con quelle delle diverse agenzie marittime. L'operatore deve rispettare la cornice delineata dall'armatore.

³⁸ Queste figure operano oltre i confini nazionali, per esempio lo ship planner della Maersk invia i piani di "pre-stivaggio" da Singapore.

³⁹ Presso il VTE le tre principali compagnie marittime sono Maersk, MSC, Hapag-Lloyd e

Dalla chiusura dell'accettazione dei container per una determinata nave, lo ship planner del terminal e quello della compagnia marittima comunicano e collaborano a distanza, via email, per definire nel dettaglio il piano di stivaggio.

La direzione del terminal da un lato pianifica preventivamente tutte le operazioni, ma dall'altro prepara i quadri intermedi a intervenire in tempo reale per risolvere gli imprevisti, tipici del porto, o eventuali ritardi. In merito alla relazione fra la pianificazione e l'esecuzione, l'*operation support* precisa che “lo ship planner ha la responsabilità di governare il sistema delle squadre”, in altre parole pianifica le attività operative al 90%, attraverso lo studio della migliore sequenza delle azioni e dei movimenti migliori dei diversi mezzi⁴⁰. Al termine della fase di pianificazione, lo shipping planner distribuisce le indicazioni ai dispatcher e consegna le indicazioni al direttore operativo, che si adopera per reclutare il personale e organizzare le gru ed i mezzi necessari⁴¹. Al VTE, le diverse figure che dirigono il processo operativo scandiscono le loro giornate riunendosi tre volte al giorno.

Esecuzione del piano esecutivo

Il piano esecutivo deve perseguire l'obiettivo di movimentare i container dalla nave al piazzale, e viceversa. Ogni portuale sposta il container nel determinato segmento interno al processo complessivo.

Il capoturno è il responsabile di tutto il ciclo operativo e controlla in tempo reale del processo lavorativo ed ha “il potere di assumere l'ultima decisione.⁴²”. Nella movimentazione dei container è “avviata una mano per ogni gru in operatività composta dai seguenti elementi: lo stivatore.⁴³”, due gruisti⁴⁴, tre addetti alla reach

⁴⁰ Intervista rilasciata all'autore da S. C., Operation support al VTE, 18 febbraio 2013.

⁴¹ Testimonianza di E.P.

⁴² Testimonianza di M.P..

⁴³ Lo stivatore quindi da un lato deve garantire in operatività quello che lo ship planner aveva deciso a tavolino, dai portuali genovesi talvolta è chiamato “spuntatore”, mentre a Gioia è denominato “deck man”.

⁴⁴ Ovvero il primo portuale lavora sulla gru per tre ore, mentre per le ore success e le altre assume il ruolo di spuntatore. Presso il terminal del VTE vi sono dodici gru, le prime sono state prodotte da “Le Reggiane”, mentre le ultime sono costruite in territorio cinese e installate da personale qualificato di nazionalità cinese.

stacker⁴⁵, tre operatori di ralla e diversi operai generici. Ogni figura lavorativa è “essenziale nella realizzazione della movimentazione dei container e ognuno ha il potere di interrompere il carico o scarico del full container⁴⁶”.

Dalla stiva al piazzale

Lo stivatore indica al gruista il container da prelevare dalla nave attraverso la radio; un portuale del terminal SECH afferma che “lo stivatore rappresenta gli occhi dell'operatore di gru”, quindi “senza questa collaborazione eseguirebbe le operazioni in modo molto più lento”⁴⁷. La gru Paceco carica il container sulla ralla, il cui operatore è fermato dallo spuntatore, che ha il compito di “controllare e trasmettere l'informazione alla control room”. Il portuale sulla ralla, grazie al computer di bordo “apprende dove andare (ad esempio Cagliari 16) per collocare il container (ad esempio n. 123456)”. Quando l'operaio della ralla ha eseguito l'operazione, il sistema informatico trasmette il messaggio al sistema⁴⁸.

Dal piazzale alla stiva della nave

Il piazzale deve essere preparato e ordinato in modo preventivo rispetto all'arrivo della nave per garantire la celerità delle operazioni⁴⁹. Quando la ralla opera in imbarco, il sistema informatico gli attribuisce una precisa sequenza di operazioni, quindi l'operaio schiaccia invio e poi compare il pezzo successivo. L'operatore della ralla riceve il container dal reach stacker e lo consegna alla Paceco che lo colloca sulla nave, nella posizione decisa preventivamente dallo ship-planner. Le indicazioni gli vengono trasmesse dallo stivatore che ha in mano il piano di stivaggio e posizionato sulla nave. Sotto a ogni gru, vi è un tecnico che controlla la corretta collocazione del container e trasmette l'informazione alla control room.

L'azione di controllo non è realizzata attraverso un'immagine “oggettiva” prodotta da una telecamera, ma da una rappresentazione del campo operativo (nave,

⁴⁵ Il reach stecker è un mezzo a Quattro ruote utilizzato nei terminal container per muovere velocemente i container e impilarli. In Italia questo mezzo è chiamato anche “carrello” e il suo operatore carrellista. Il reach stacker scarica il container dal mezzo e lo colloca sulla pila, sino a sei livelli.

⁴⁶ M., VTE.

⁴⁷ Testimonianza di A.A.

⁴⁸ Ogni container si deve fermare e trascorrono dodici ore dalla fine delle operazioni di sbarco all'uscita del container dal terminal. Noi sappiamo già quelli che vanno a ferrovia o tramite camion. Con il camion non puoi pianificare, per il terminal è un male visto che la pianificazione non avviene al meglio.

⁴⁹ Testimonianza di M.P.

piazzale, linea ferroviaria). Ovvero l'occhio è costruito grazie al sistema informatico, i dispatcher hanno la possibilità di studiare una specifica e micro situazione attraverso lo zoom. La situazione è monitorata in tempo reale grazie ai sistemi informatici presenti sui mezzi gommati (ralla e reach stacker) e le indicazioni trasmesse dagli spuntatori.

Il computer e la comunicazione radio

L'informatica è uno strumento essenziale in tutte le operazioni del terminal VTE, visto che non vi è una singola sezione o attività che non utilizzi questo strumento. Il container ha standardizzato la movimentazione della merce nei porti, e quindi reso possibile e realizzabile l'automazione del processo lavorativo, grazie all'utilizzo dei computer⁵⁰. In merito all'organizzazione del processo lavorativo s'inserisce in due dimensioni per qualificare il governo della forza lavoro portuale.

Il sistema informatico è utilizzato dai dispatcher, e dalle altre figure impiegate, presenti negli uffici della control room per controllare le operazioni, monitorare le singole operazioni, misurare le prestazioni ed intervenire solo in caso di necessità. La control room è un *open space* che ospita sei uffici e decine di figure impiegate⁵¹.

Il computer è lo strumento attraverso cui le disposizioni per movimentare i container sono trasmesse dal personale impiegato agli operai⁵². Il computer è essenziale per monitorare i movimenti dei gruisti, indagare quali siano movimenti non produttivi e applicare dei progetti per implementare il numero dei container movimentati in un determinato lasso di tempo⁵³. Presso il VTE, il sistema informatico adottato è COSMOS⁵⁴ ed è in grado di trasmettere le indicazioni di ogni singola operazione in modo flessibile, tenendo conto di due elementi: lo stato del terminal e il piano di stivaggio redatto dallo ship planner. Il controllo digitale, quindi, ha trasformato

⁵⁰ Intervista con l'autore di S. C., Operation support al VTE, 18 febbraio 2013.

⁵¹ Nello specifico, all'interno della control room vi sono i seguenti uffici: ship planner, yard planner, dispatcher, train planner, vessel administration e berth allocation.

⁵² Lane C. Kendall and James J. Buckley, *The business of shipping*, Cornell maritime press, Centrevill (Maryland) 2005, p. 86. Peter Turnbull mostra come nel porto di Singapore il gruista sia fisicamente isolato e riceva le indicazioni inerenti alle attività lavorative attraverso il computer o la radio, P. Turnbull, *Port Labor*, p. 517. Secondo un operatore del VTE la mancanza di autonomia da parte degli operai è funzionale a garantire la celerità del processo lavorativo.

⁵³ Peter Turnbull, *Commercialisation, Deregulation and the Management*, op. cit.

⁵⁴ Sistema operativo ideato nel porto di Anversa.

lo status del lavoro sulle gru e lo ha collocato all'interno di un monitoraggio continuo e in tempo reale⁵⁵. Il sistema informatico operativo consente di verificare la velocità di consegna del container da ogni operatore durante e dopo il processo lavorativo ma appare come un sistema funzionale ad agevolare e semplificare le operazioni di ogni singolo portuale⁵⁶. L'operazione di calcolo della prestazione dei portuali e la standardizzazione delle operazioni consentono una misurazione della velocità dei lavoratori di uno specifico terminal e un'immediata comparazione sul piano internazionale⁵⁷. Quest'ultima operazione è uno strumento utilizzato dalle multinazionali del mare per scegliere i terminal e stipulare i contratti.

All'interno della control room del VTE sono presenti alcune decine d'impiegati prettamente occupati ai computer che rappresentano la situazione del terminal. I computer non gli presentano un "semplice immagine oggettiva" (ovvero un'immagine inviata da una telecamera), ma una descrizione stilizzata dei diversi elementi fissi (gru e nave) e quelli mobili (container, ralle e reach stacker).

La radio è lo strumento essenziale della cooperazione fra i lavoratori⁵⁸, attraverso di essa si rende possibile la comunicazione fra i portuali, nonostante la distanza che li separa, visto che il gruista del VTE opera da circa 38 metri da terra. Oltre a questo, le indicazioni, inoltre, sono trasmesse agli operatori delle ralle sono trasmesse dal computer, per cui un gruista del VTE afferma che "il sistema è tenuto insieme dal sistema informatico"⁵⁹.

I diversi operai (ralle, carrelli, spuntatori) sono "atomizzati" per quanto concerne la loro interazione vis-a-vis, ma sono in costante contatto grazie alle radio e ai

⁵⁵ L&AMML, ACT Deposit, Box n. 6, "B/ACT/11/1-9", "Cargoware international, a containerization international publication – July 1989", "Digital control: core of crane productivity", p. 13.

⁵⁶ Testimonianza di G.R.

⁵⁷ Autorità Portuale di Genova, *Numero monografico*, p. 32. Concretamente, al VTE vi è una media di 23.5 container movimentati all'ora.

⁵⁸ P. Turnbull, *Port Labor*, op. cit., p. 518.

⁵⁹ Testimonianza di E. P. Secondo la nostra analisi, il terminal container non è affatto assimilabile al processo lavorativo della catena di montaggio della fabbrica, ma l'organizzazione del lavoro ha assunto un "carattere scientifico". Poiché sono state costruite due dimensioni innovative: da un lato una tipologia di "cooperazione" in cui ogni operatore svolge un segmento del processo e dall'altro, una "catena" delle operazioni, senza far leva sulla tecnologia della catena di montaggio tipica della fabbrica. Al medesimo tempo, la velocità della "sequenza delle operazioni" del terminal container è possibile grazie alla scissione fra ideazione ed esecuzione. I singoli movimenti sono indicati dal "sistema informatico", impostato dal piano di carico/scarico stilato preventivamente dallo ship-planner.

computer. Il sistema di comunicazione mantiene in contatto i componenti della mano, oltre la divisione terra e nave, e nello specifico è utile per conoscere in tempo reale le indicazioni per eseguire le singole operazioni, evitare i pericoli e conoscere le problematiche.

Terminal container di Venezia

Venezia è l'ottavo porto italiano per il trasporto di container con circa trecento mila TEU movimentati⁶⁰, al suo interno sono attivi nove terminal commerciali. In questo contesto solo due terminal movimentano container: Il Terminal Intermodale Venezia (TIV) e Vecon. Il primo è nato dopo la riforma del 1994 per movimentare merci varie e da un decennio si occupa anche di container. Il secondo è il principale soggetto che movimentava container nel porto veneziano, nato nel 1988, come prima società privata autorizzata a operare nel porto commerciale.

Al porto di Venezia il peso delle merci solide (25%) è superiore a quello dei container (15%).

L'articolo 17 è gestito dalla Nuova Compagnia Lavoratori Portuali Soc. coop. (NCLP). Nel porto veneto sono occupati 1290 portuali, di cui 671 presso terminalisti, 619 dipendenti di imprese di servizi e 126 soci della NCLP⁶¹.

⁶⁰ Il porto di Venezia nel 2011 ha movimentato 26.368.000 t di merce e 393.913 TEU, studio di Assoport, citato da Cassa Depositi e Prestiti.

⁶¹ Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica, *Far west Italia, Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, secondo volume, Roma, p. 99.

1. Primo capitolo: quadro metodologico e teorico

L'oggetto principale della ricerca è il *governo della forza lavoro portuale*. Con "portuale" intendo quelle professioni finalizzate alla movimentazione delle merci nelle navi e nelle banchine, e al loro stoccaggio nei magazzini dei porti. Con l'espressione "governo della forza lavoro" indico il campo di relazioni esistenti fra i diversi attori sociali e politici impegnati nell'organizzazione di queste attività lavorative. *L'obiettivo* del governo della forza lavoro è quello di organizzare i portuali, come singoli e gruppi, nell'attività produttiva all'interno dei porti. Le differenti istituzioni e attori sociali hanno generato cooperazione o conflitti per disporre del potere per determinare le forme organizzative, i tempi, le gerarchie sociali qualificanti del governo della forza lavoro nelle diverse fasi. La trattazione del tema del governo della forza lavoro consente di comprendere attività e le idee inerenti *all'autogoverno dei lavoratori portuali*, oltre al *controllo* da parte di soggetti istituzionali o aziende armatrici.

La metodologia combina l'uso di fonti storiche scritte, fortemente prevalenti nel mio lavoro, con le fonti orali e, per la precisione, le storie di vita dei portuali, in particolare con incarichi sindacali, e di alcuni loro familiari. Quanto alle fonti scritte, sono stati visionati gli archivi storici di tre città portuali: Genova, Venezia e Liverpool e degli archivi di Roma, Padova e Torino. L'analisi effettuata ha una natura prevalentemente qualitativa, benché siano ripresi anche alcuni dati quantitativi in merito al numero dei lavoratori portuali e degli incidenti sul lavoro, e del commercio portuale, in particolare per mezzo dei container. Le fonti storiche sono insufficienti se utilizzate solo in una dimensione oggettiva, per ricostruire gli eventi. E' essenziale, difatti, analizzare la soggettività e le finalità dei diversi soggetti che le hanno prodotte e che erano impegnati in prima persona nel governo della forza lavoro portuale.

Le fonti orali sono utilizzate per comprendere le connessioni fra il luogo di lavoro e le famiglie, e per descrivere la fase di apprendimento delle competenze lavorative, nel

solco di un approccio storiografico che segue le indicazioni di Anna Green⁶², Sandro Portelli⁶³ e Luisa Passerini⁶⁴.

Nel presente capitolo, si analizzano, inoltre, i principali contributi teorici considerati, in particolare si prendono in esame i diversi aspetti che definiscono il governo della forza lavoro. La trattazione delle coordinate teoriche anticipa la sequenza dei capitoli incentrati sulla ricostruzione storica dei porti italiani. In particolare, saranno esaminati i contributi di sociologi e storici che si rifanno alla Global Labour History⁶⁵ per indagare i *case studies*.

Global Labour History

Le proposte teoriche, metodologiche e tematiche della Global Labour History sono da oltre un decennio al centro di un intenso dibattito⁶⁶. L'insoddisfazione per l'eurocentrismo della storiografia del lavoro tradizionale ha condotto gli studiosi dell'*International Institute of Social History* (IISH) di Amsterdam ad allargare lo sguardo oltre i confini geografici e storiografici che delimitano l'area euro-nordamericana⁶⁷. Da un lato la Global Labour History si è intrecciata con le nuove tendenze storiografiche e dall'altro si è posta l'obiettivo di riappropriarsi in modo critico della "vecchia storiografia" del lavoro.

⁶² Anna Green, *The work process*, in S. Davies (a cura di), *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Ashgate Press, 2 volumes, Aldershot 2000, p. 561.

⁶³ Alessandro Portelli, *Biografia di una città: storia e racconto : Terni, 1830-1985*, Einaudi, Torino 1985. Idem' *ordine è già stato eseguito: Roma, le Fosse Ardeatine, la memoria*, Donzelli, Roma 2001. Idem, *Storie orali : racconto, immaginazione, dialogo*, Donzelli, Roma 2007.

⁶⁴ Luisa Passerini, *Storia orale e cultura materiale delle classi subalterne*, Gonsberg e Sellier, Torino 1978.

⁶⁵ Christian G. De Vito (a cura di), *Global labour history, La storia del lavoro al tempo della "globalizzazione"*, Ombre Corte 2012. Sam Davies (a cura di), *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Ashgate Press, Aldershot 2000. Lex Heerman e Marcel van der Linden (a cura di), *Class and Other Identities: Gender, Religion and Ethnicity in the Writing European Labour History*, Berghan Books, Oxford-New York 2002. M. van der Linden, *The "Globalization" of Labor and Working-Class History and its Consequences*, "International Labor and Working-Class History", n. 65 Primavera. Idem, *Transnational Labour History, explorations*, Ashgate, Hants 1982. Idem, *Speaking Globally*, in "International Labor and Working-class History", 75 (2009), pp. 184-188. Idem, *Workers of the World, Essay forward a Global Labour History*, Brill 2008. Idem, *Il farsi del The Making*, in Luciano Allegra, *The Making of the English Working Class di Edward P. Thompson*, in "Contemporanea", XI, (2008), 4, pp. 748-754. Jan Lucassen (a cura di), *Global Labour History, A State of the Art*, Peter Lang, Berna 2006. M. van der Linden, Jan Lucassen, *Prolegomena for a Global Labour History*, IISH, Amsterdam, 1999, in <http://www.iisg.nl/publications/prolegom.pdf>.

⁶⁶ Christian G. De Vito (a cura di), *Global labour history*, op. cit. p. 7

⁶⁷ Ibidem, p. 9.

Come scrive Marcel van der Lindern tale area di ricerca si sviluppa attraverso due approcci: 1) condurre l'attenzione a processi che possono essere studiati al meglio in una *prospettiva globale*, piuttosto che su un piano locale o regionale; 2) concentrare il focus della ricerca sulla storia della globalizzazione, ovvero indagare i fenomeni storici come tracce della globalizzazione che ci conducono molto lontano nel tempo e sullo spazio⁶⁸.

Sul piano "geografico" adottiamo le sollecitazioni di Marcel van der Linden, che ci mostra quando segue.

Le società nazionali sono realtà socio-spaziali di potere che si sovrappongono e s'intersecano ripetutamente (...) e non troveremo mai nello spazio geografico o sociale una società caratterizzata da un unico legame⁶⁹.

Egli mostra come il *nazionalismo metodologico* induce a trattare nella ricerca storica i diversi Stati nazionali come delle "monadi leibniziane"⁷⁰. Quest'analisi si deve connettere con il concetto di *translocalità* proposto da Ulrike Freitag e Achim vom Oppen per invitare a superare il concetto di storia locale, indagando le connessioni fra diverse città all'interno delle reti globali dei mercati, che collegano, oltre le nazioni, differenti località⁷¹, com'è nel caso specifico dei porti.

Secondo Christian G. De Vito <<*seguire le tracce* è l'essenza dell'approccio della Global Labour History>>, e propone il seguente contributo:

Rispetto al rapporto tra locale e globale che si parta dalla scala "macro" o da quella "micro", bisogna investigare le implicazioni dei vari fenomeni osservati attraversando continuamente i confini temporali, geografici e politici, non lasciandosi imbrigliare da essi. Bisogna interrogare il livello "micro" con le domande che derivano da quella "macro", e viceversa⁷².

Global labour history e lavoratori portuali

La scelta di studiare i *portuali* deriva dalla loro centralità per il commercio internazionale e dalla molteplicità dei datori di lavoro con diverse nazionalità. Sono

⁶⁸ M. van der Linden, *The "Globalization" of Labor and Working-Class History and its Consequences*, "International Labor and Working – Class History", n. 65 Primavera 2004, p. 141.

⁶⁹ M. van der Linden, *Verso la Global labour history*, in Christian G. De Vito (a cura di), *Global labour history*, op. cit. p. 41.

⁷⁰ Ibidem, p. 35.

⁷¹ Ulrike Freitag e Achim vom Oppen, *Translocalità*, in C. G. De Vito (a cura di), *Global labour history*, op. cit., p. 99.

⁷² Ibidem, p. 11.

interessato a tale categoria lavorativa per la loro collocazione geografica, oltre che per la loro attività sindacale⁷³. Secondo Marcel van der Linden le difficoltà relative allo studio del lavoro in una prospettiva globale possono essere diminuite grazie all'indagine di una particolare categoria⁷⁴. D'altronde i portuali sono stati ampiamente indagati in una prospettiva internazionale nel testo a cura di Sam Davies e altri.⁷⁵ E nella comparazione internazionale di Frank Broeze⁷⁶. Quindi, per mostrare le connessioni fra i portuali italiani e la storia globale del lavoro, ripercorro sul piano teorico il saggio di Heerma van Voss⁷⁷. Nella storiografia internazionale, i portuali hanno attratto l'attenzione dei sociologi e degli storici non tanto per la loro stretta connessione con i commerci internazionali, ma perché gli scaricatori si sono tradizionalmente caratterizzati per la loro straordinaria militanza e solidarietà internazionale⁷⁸. Heerma van Voss sottolinea quanto segue:

Nel contesto della globalizzazione dei traffici commerciali e delle condizioni lavorative i portuali sono un'interessante categoria di lavoratori. I porti sono nodi del network del commercio internazionale e il lavoro portuale è stato uno strumento fondamentale per la creazione e il mantenimento della globalizzazione. Questo è vero per i trasporti nel 1856 come lo è oggi, a centocinquant'anni di distanza⁷⁹.

Frederick Cooper sostiene che, sebbene se l'organizzazione del lavoro abbia avuto le proprie radici storiche in differenti contesti culturali e relazioni di potere, “le compagnie marittime hanno sia una relazione internazionale che connessioni locali, per cui i porti sono chiaramente siti di collegamento, e di comparazione dei costi e dei metodi⁸⁰”. Il lavoro portuale è essenziale per l'incremento dei profitti, ma la

⁷³Lex Heerma van Voss, “*Nothing to lose but a Harsh and Miserable Life Here on Earth*”: *Dock Work as a Global Occupation, 1790-1970* in Jan Lucassen (a cura di), *Global Labour History, A State of the Art*, Peter Lang, Berna 2006

⁷⁴ Marcel van der Linden, *The “globalization” of labour and working-class history*, in Jan Lucassen (a cura di), *Global Labour History, A State of the Art*, Peter Lang, Berna 2006, p. 33.

⁷⁵Sam Davies (a cura di), *Dock Workers*, op. cit.

⁷⁶ F. Broeze, *Militancy and Pragmatism, An International Perspective on Maritime Labour, 1870–1914*, in “*International Review of social History*”, Agosto 1991, n. 36, pp. 165-200.

⁷⁷Lex Heerma van Voss, “*Nothing to lose but a Harsh and Miserable Life Here on Earth*”, op. cit., p. 592.

⁷⁸ Per la storiografia generale dei portuali si veda F. Cooper, *Dockworkers and labour history* e Lindewij Hesselink, *The history of dock labour: an annotated bibliography*, in S. Davies (a cura di), *Dock workers*, op. cit.

⁷⁹ Lex Heerma van Voss, “*Nothing to lose but a Harsh*”, op. cit., p. 592

⁸⁰Frederick Cooper, *Dockworkers and Labour History*, op. cit., p. 524.

concentrazione di lavoratori in uno spazio ristretto ha reso i guadagni degli armatori e la regolarità dei commerci marittimi particolarmente vulnerabile di fronte alle lotte dei medesimi lavoratori portuali⁸¹. Nella storiografia internazionale i portuali sono una categoria ampiamente studiata dagli storici del lavoro tradizionale⁸², mentre in Italia le attenzioni sono state minori rispetto al contesto internazionale. In questa tesi, il tentativo è di studiare un soggetto classico della “precedente storiografia del lavoro”.⁸³ attraverso le categorie proposte dalla Global Labour History in un contesto spaziale poco indagato.

Il presente capitolo si struttura in quattro sezioni.

1. van der Linden ha ridefinito il concetto di *working class*, con l’obiettivo di “allargare” la griglia interpretativa e mostrare come i confini tra lavoratore libero salariato, lavoro autonomo e cooperante, lavoro schiavizzato nella storia fattuale siano stati molto meno definiti rispetto alla teoria della storiografia del lavoro classica.
2. La Global Labour History propone di non considerare i subalterni come un soggetto isolato, nei differenti luoghi di lavoro, e invita a studiarli all’interno della rete socio-famigliare⁸⁴. Per questo motivo, prenderò in considerazione i contributi teorici sulla relazione fra il lavoro nei porti e le famiglie.
3. Le ricerche della Global Labour History mettono in luce una complessità della storia del lavoro che invita a interrogarci sulle forme del lavoro irregolare e precario⁸⁵. In relazione a questa sollecitazione ripercorro, brevemente, i tratti principali del *lavoro occasionale* nei porti e del fenomeno della *decasualizzazione*⁸⁶.

⁸¹Ibidem, p. 526.

⁸² Marcel van der Linden, *Workers of the World*, op. cit., pp. 1-4.

⁸³ Ibidem, p. 2.

⁸⁴ M. van der Linden, *Chi sono i lavoratori?*, in Christian G. De Vito (a cura di), *Global labour history*, op. cit., p. 99.

⁸⁵ Ibidem, p. 13.

⁸⁶ Con il termine decasualizzazione indichiamo il processo storico che riduce gli effetti negativi del lavoro occasionale ed irregolare dei portuali.

4. Lo storico olandese enuncia l'importanza del concetto *Global Commodity Chain*⁸⁷, sviluppatosi nel campo economico, a cui gli storici del lavoro hanno dedicato minori energie intellettuali⁸⁸. Il testo a cura di Sam Davies ed altri ha fornito *coordinate teoriche e metodologiche* che la presente ricerca intende applicare anche alla fase di *diffusione dei container nei porti italiani*⁸⁹. Nella sezione finale, quindi, si illustreranno i contributi teorici degli storici e dei teorici dei porti che hanno analizzato *l'introduzione dei container*. La complessità della costruzione delle nuove forme del governo della forza lavoro può essere colta se si analizza due dimensioni tematiche complementari: da un lato la sua ricaduta della nuova tecnologia sulle competenze dei lavoratori e il processo lavorativo e dell'altro le sue modificazioni della geografia del trasporto e manipolazione delle merci.

⁸⁷ Questa espressione indica la filiera produttiva dislocata su diverse nazioni e continenti che conduce alla produzione del prodotto finito. Utilizzo tale formula per sottolineare come la produzione materiale della merce si sia andata delineando all'interno di una struttura a rete, in cui la logistica ha il compito di collegare i diversi nodi della medesima, trasportando semilavorati da uno stabilimento ad un altro.

⁸⁸ Marcel van der Linden, *The "globalization" of labour and working-class history*, op. cit., p. 34.

⁸⁹ Peter Turnbull, *Rethinking Dock Work*, in "Labour History Review", 66 (6), pp. 367-80.

1. Il concetto di *working class* nell'analisi della Global labour history⁹⁰

La Global labour history mostra come il concetto di *working class* nella storia empirica e fattuale sia molto più complesso rispetto al contributo della storiografia classica della storia del lavoro. van der Linden sostiene che l'indagine dello sviluppo dell'occupazione su un piano globale, con forte attenzione all'innovazione storiografica sviluppata nelle aree non europee, ci insegna che, storicamente e geograficamente, la definizione ristretta di *working class* della letteratura classica non sia maggioritaria sul piano empirico. Gli storici del lavoro dell'IISH si sono posti l'obiettivo di rivitalizzare il campo d'indagine de-occidentalizzandolo. Al medesimo tempo i contributi della storia del lavoro hanno allargato sia il quadro geografico, analizzando gli studi del lavoro in Asia e America Latina, sia contemporaneamente le griglie di analisi sono state allargate, che erano state considerate esterne alla definizione classica di *working class*⁹¹.

Van der Linden ha analizzato il concetto di “classe operaia”, la quale identifica dal diciannovesimo secolo quel segmento di lavoratori “rispettabili “distinti dagli schiavi o altri lavoratori non liberi, dai lavoratori autonomi e dai “lumpen-proletari”⁹². Lo storico olandese propone, quindi, di integrare il modello di analisi del marxismo classico. Il concetto ristretto di classe operaia si fonda sulla seguente idea:

Solo la forza lavoro dei lavoratori salariati *liberi* ad essere mercificata, ne consegue che la “vera” classe operaia nel capitalismo può essere formata esclusivamente da questo tipo di lavoratori. (...) Dall'altra parte l'ipotesi marxiana presuppone due idee ampiamente discutibili, ossia che la forza lavoro debba essere offerta in vendita dal lavoratore *portatore* e *possessore* della stessa, e che il lavoratore o la lavoratrice che vende la forza lavoro non venda altro⁹³.

⁹⁰ La traduzione del termine *working class* è particolarmente complessa ed ostica. Poiché nella cultura italiana si è tradotto a lungo con “classe operaia”, per la sua accezione politica, e la capacità di tale formula di esprimere la natura di sfruttamento di tale status lavorativo. C. De Vito traduce *working class* con l'espressione classe lavoratrice per indicare il senso esteso dell'indagine di M. van der Linden e degli storici della Global Labour History. La differenza risiede anche nell'estensione del campo indicato, il termine “classe operaia” ha un campo d'indagine ristretto rispetto a quello di “classe lavoratrice”.

⁹¹C. de Vito, *Global labour history*, op. cit., p. 79.

⁹²M. van der Linden, *Workers of the World, Essay forward a Global Labour History*, Brill 2008, p. 10.

⁹³ M. Van der Linden, *Chi sono i lavoratori?*, op. cit., pp.47-48.

La complessità della realtà dovrebbe incoraggiarci a ripensare il concetto di “classe operaia”⁹⁴. van der Linden muove una critica alla categoria marxiana, pur restando all’interno di tale cornice, che considera comunque l’analisi più completa⁹⁵. Lo storico olandese sostiene che la classificazione di *working-class* sia nella storiografia non occidentale decisamente più complessa e sfaccettata⁹⁶. Egli descrive diversi aspetti critici, a partire dalle “forme intermedie tra lavoro salariato e lavoro autonomo” e le altre categorie lavorative.

Gruppi di lavoratori e cooperative

Marcel van der Linden sostiene che i lavoratori non sono sempre stati occupati individualmente, ma sovente sono stati assunti come gruppo, in una dinamica di sottocontratti⁹⁷, sicché il reclutamento collettivo poteva essere organizzato da qualche portavoce che agiva per conto di altri, come nel caso dei minatori del carbone indiani o cinesi. La teoria classica si limita a descrivere la relazione fra un lavoratore dipendente che vende la propria forza lavoro ad un datore di lavoro⁹⁸, ma nelle diverse esperienze storiche i lavoratori hanno, talvolta, interagito con le imprese in quanto gruppi organizzati sotto forma di *cooperativa*. In teoria, il lavoratore dispone solo della propria forza lavoro, ma sul piano empirico, talvolta, i lavoratori hanno posseduto gli strumenti del lavoro necessari a svolgere la propria mansione⁹⁹ e sono stati retribuiti in modo irregolare e comunque differente rispetto al classico *salario*¹⁰⁰. Negli studi tradizionali, ogni lavoratore abbia un solo datore di lavoro, mentre i lavoratori potevano prestare la propria attività per più datori di lavoro, nello stesso momento o in diversi periodi lungo l’arco dell’anno. Nella rappresentazione prevalente della classe lavoratrice, la forma principale di lotta contro l’impresa è stata lo sciopero, proprio perché associato al *lavoro salariato libero*, ma concretamente i lavoratori hanno dispiegato una molteplicità di azioni e strategie di lotta, oltre allo sciopero¹⁰¹. Uno dei punti

⁹⁴ Marcel van der Linden, *The “globalization” of labour and working-class history*, op. cit., pp. 25-26.

⁹⁵ M. Van der Linden, *Chi sono i lavoratori?*, op. cit., p. 46.

⁹⁶ Marcel van der Linden, *Transnational Labour History, explorations*, Ashgate, Hants 1982, pp. 199-201.

⁹⁷ Marcel van der Linden, *Workers of the World*, op. cit., p. 30.

⁹⁸ M. Van der Linden, *Chi sono i lavoratori?*, op. cit., p. 62.

⁹⁹ Marcel van der Linden, *Workers of the World*, op. cit., p. 25.

¹⁰⁰ *Ibidem*, p. 26.

¹⁰¹ *Ibidem*, p. 31.

fondamentali sembra essere la volontà dei lavoratori di controllare il processo lavorativo, attraverso lo strumento della *cooperativa*¹⁰². Lo storico olandese assume una definizione molto ampia di lavoro cooperativo: “organizzazione dove la politica è determinata direttamente da chi vi lavora¹⁰³”. La cooperazione dei lavoratori si è sviluppata storicamente in modo sincronico con forme di lotta contro i proprietari, per combattere o eliminare la disoccupazione dei soci, evitare la mediazione di intermediari o alleviare l’emarginazione di un determinato gruppo dal mercato del lavoro¹⁰⁴. La cooperativa dei lavoratori per sopravvivere non poteva affidarsi solamente sulle competenze dei propri membri, ma principalmente su pratiche e strutture democratiche. Secondo van der Linden, i pregi della struttura cooperativa, in senso lato, risiedevano nel perseguimento di guadagni più alti e nelle pratiche di forte *indipendenza dalle aziende*. Tale organizzazione sembra ribadire l’ipotesi di Harry Dawes secondo cui “il desiderio di essere indipendente è spesso il principale obiettivo di un lavoratore¹⁰⁵”. Oltre alla dimensione del desiderio d’indipendenza, M. van der Linden sostiene che la “la natura del processo lavorativo è un altro aspetto importante da studiare in tutta la sua complessità. In settori dove i lavoratori hanno avuto un’elevata capacità di lavoro autonomo (come ad esempio i settori con utilizzo di basso capitale e tradizionalmente gli artigiani) la costruzione di una cooperativa di produttori è stata frequentemente meno complessa rispetto a settori dove il processo lavorativo è stato fortemente controllato esternamente rispetto al corpo dei lavoratori (taylorismo e catena di montaggio.)¹⁰⁶”. Marcus Rediker espone considerazioni analoghe nei suoi studi sui marittimi del XVIII secolo, dove mostra come la cooperazione è stata, più o meno coscientemente, una strategia che ha permesso ai marinai di sottrarsi al processo di disciplinamento della forza lavoro da parte dello Stato o dei proprietari delle navi¹⁰⁷.

¹⁰²Ibidem, pp. 12, 31, 88, 91, 94, 96, 151-169.

¹⁰³Ibidem, p. 152.

¹⁰⁴Ibidem, p. 153.

¹⁰⁵ Harry Dawes, *Labour Mobility in the Steel Industry*, in “The Economic Journal”, 44 (1934), p. 86.

¹⁰⁶Marcel van der Linden, *Workers of the World*, op. cit., p. 161.

¹⁰⁷Lex Heerma van Voss, “*Nothing to lose*”, op. cit., p. 592. Peter Linebaugh e Marcus Rediker, *I ribelli dell'Atlantico : la storia perduta di un'utopia libertaria*, Feltrinelli, Milano 2004. Marcus Rediker, *Sulle tracce dei pirati, La storia affascinante della vita sui mari del '70*, Piemme, 1986.

Il nodo teorico dell'organizzazione dei lavoratori portuali in "gruppi", prima della diffusione dei container, è analizzato secondo due direzioni. Da un lato la *distanza* fra aziende di spedizionieri e i lavoratori portuali. Dall'altro la volontà degli scaricatori di organizzarsi in squadre per sviluppare spazi di *autonomia*.

I portuali e la "lontananza dall'armatore marittimo"

Il prevalente senso di *distanza*, come mostra Sam Davies, fra le imprese di *shipping* dominanti e il lavoro da loro utilizzato, è una dinamica che si è realizzata, frequentemente, attraverso i subappalti¹⁰⁸. Tale *distanza* tra impresa e lavoratori era connessa all'irregolarità dell'attività del commercio marittimo e aumentava qualora gli armatori operassero in situazioni culturali e religiose differenti da quelli del quartier generale¹⁰⁹. Questi elementi hanno avuto una ricaduta sul processo lavorativo e sul mercato del lavoro. Sam Davies sostiene che la differenza dell'intervento delle imprese spedizioniere nei principali porti rispetto al modello fordista risiedeva nella "mancanza di una conoscenza approfondita delle operazioni portuali e dei precisi costi della forza lavoro"¹¹⁰. Nel mercato del lavoro portuale era molto rara l'assunzione diretta da parte degli armatori o da imprese private¹¹¹, per cui il lavoro precario e il sub-contratto erano particolarmente diffusi, e l'impegno del reclutamento era prevalentemente delegato ad altri soggetti o figure, e non gestito direttamente dalle aziende spedizioniere¹¹². Secondo l'analisi di Sam Davies tali dinamiche determinavano che "l'organizzazione tecnologica e il processo sociale dei portuali fossero direttamente realizzati sul luogo di lavoro". Il processo di disciplinamento del lavoro, inteso come indicazione delle violazioni delle norme ed espulsione del portuale indisciplinato dai lavori successivi, veniva autorganizzato. Le Autorità Portuali, le gang e i capisquadra svolgevano il ruolo di punire ed emarginare i portuali indisciplinati, e solo marginalmente le aziende intervenivano direttamente. L'incapacità di realizzare nei porti il modello fordista di

¹⁰⁸Sam Davies, *Employers and Dock Labour: Employment, Work and Industrial Relations in International Perspective*, in S. Davies, *Dock Workers*, op. cit., pp. 604-626, e 607.

¹⁰⁹Ibidem, p. 608.

¹¹⁰Ibidem, pp. 609-610.

¹¹¹ Un eccezione importante era rappresentata dal governo della forza lavoro portuale nella città di Rotterdam.

¹¹²Ibidem, p. 611.

regolazione della forza lavoro che vigeva negli stabilimenti industriali ha “consentito ai portuali di sviluppare spazi di *autonomia*.¹¹³”.

Gli spazi di autonomia ed indipendenza, negli studi di diversi storici e sociologi, sono stati connessi con il principale gruppo di lavoratori operante: *le squadre dei portuali*. Cooper sostiene che i portuali, come tutte le altre categorie, cambiano enormemente con i mutamenti tecnologici, ma l'importanza delle *gang*¹¹⁴ è stata centrale in differenti porti, dove il tema principale è rimasto l'autorganizzazione¹¹⁵.

Secondo David Wellman l'autonomia dei portuali di San Francisco era legata alla necessità di sfruttare le loro capacità cognitive per realizzare al meglio le operazioni di carico e scarico. L'autorganizzazione era connessa alla delega della supervisione dei lavoratori al *caposquadra*, il quale conosceva le competenze dei diversi “membri permanenti”¹¹⁶. Nel porto di San Francisco, quindi, l'autonomia e la posizione di forza delle *squadre* di portuali erano connesse all'incapacità degli armatori di acquisire una conoscenza dettagliata delle diverse tecniche del processo lavorativo¹¹⁷. Per quanto riguarda il caso inglese, Peter Turnbull ha mostrato come l'autonomia decisionale fosse stata interna al processo lavorativo per l'esigenza di discutere e confrontarsi sui diversi passaggi da compiere per caricare e scaricare la merce, sempre organizzata dalla cooperazione dei membri delle squadre dei portuali¹¹⁸. Nel caso particolare di Londra, Roy Mankelov sostiene che l'autonomia dei portuali era connessa con la capacità delle *gang*, e in particolare del caposquadra, di disporre di un'ampia discrezione e libertà nella determinazione del processo lavorativo¹¹⁹. Questa libertà era legata alla mancata capacità dei manager

¹¹³Ibidem, p. 626.

¹¹⁴David Wellman, *The Union make us strong*, Radical Unionism in San Francisco waterfront, New York and London: Cambridge University Press, 1995 p. 145.

¹¹⁵Frederick Cooper, *Dockworkers and Labour History*, in Sam Davies (a cura di), *Dock Workers*, op. cit., p. 527.

¹¹⁶Idem., p. 147.

¹¹⁷Ibidem, p. 148.

¹¹⁸Peter Turnbull e Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike: Conflict and Restructuring in Britain's Ports*, Aldershot, Avebury 1992, p. 38

¹¹⁹S. Hill, *The dockers: class and tradition in London*, Heinemann, London 1976, p. 42.

delle aziende armatrici di organizzare il processo lavorativo nel porto di Londra¹²⁰. Stephen Hill mostra come nel caso londinese i ritmi del lavoro irregolari consentivano ai portuali una libertà di diversa natura: la possibilità di costruire relazioni sociali nei luoghi limitrofi ai luoghi di lavoro, un elemento centrale nella costruzione della “comunità sociale”.¹²¹ Il sociologo inglese illustra come il concetto di libertà fosse inerente a diverse dimensioni: libertà di muoversi, controllo del tempo di lavoro e relazione con i colleghi, sottrazione dal controllo diretto dell’armatore¹²².

È opportuno, quindi, indagare le dinamiche di autonomia e indipendenza dei portuali dalle imprese e/o dalle istituzioni degli Stati nazionali, attraverso lo studio delle diverse strategie di gruppi di portuali funzionali a controllare il mercato del lavoro e limitare gli effetti della sua totale apertura. In tale dinamica sono interessanti gli studi di Colin J. Davis sui casi di Londra e New York in merito al peso delle reti familiari di determinati gruppi etnici¹²³. L’autonomia dei lavoratori di San Francisco, invece, si era dispiegata dopo lo sciopero del 1934 grazie all’accresciuta capacità del principale sindacato di controllare il mercato del lavoro e più precisamente la sala chiamata¹²⁴. Mentre, nei casi dei porti africani di Mombasa e Tanga una strategia finalizzata all’indipendenza attraverso le *associazioni culturali e ludiche attive nella società, andava ben oltre i confini dei porti*¹²⁵. I diversi contributi teorici, quindi, ci forniscono gli strumenti per mostrare come l’autonomia dei lavoratori sia stata guadagnata dai loro gruppi (gangs, sindacati, cooperative o Compagnie nel caso italiano) grazie ad una doppia azione. Da un lato il controllo delle prestazioni lavorative e dall’altro la capacità di influenzare il mercato del lavoro, nella sua accezione più ampia.

¹²⁰ Ibidem, p. 51.

¹²¹ Ibidem, p. 55.

¹²² Ibidem, p. 64.

¹²³ Colin Davis, *Waterfront workers of new Orleans: race, class and politics 1823-1923*, Oxford University Press, Oxford 1991. Idem, *Waterfront Revolts. New York and London Dockworkers, 1946-61*, Illinois University press, Chicago 2003.

¹²⁴ Peter Turnbull e Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike*, op. cit., p. 9.

¹²⁵ Frederick Cooper, *Port labour in a colonial society: Mombasa, 1850-1965*, e Frederick J. Kaijage, *The war of clubs: life, labour and struggles of Tanga dockworkers* in S. Davies (a cura di), *Dock workers*, op. cit.

La cultura dei lavoratori: autonomia, cooperazione e saperi artigianali

Gli studiosi dei portuali hanno in diversi casi utilizzato il contributo di E. P. Thompson¹²⁶. Mariam Dossal Panjwani ha mostrato come il suo modello interpretativo sia alla base di alcune ricerche sugli scaricatori oltre il mero luogo di lavoro¹²⁷ per metter in luce l'importanza delle associazioni e delle famiglie di origine¹²⁸. Adotto il contributo dello storico inglese in due direzioni: da un lato in relazione al processo lavorativo e alle competenze, dall'altro in merito alla concezione innovativa della relazione fra *classe lavoratrice* e *cultura*¹²⁹. Frederick Cooper sostiene che il testo principale di Thompson dedica la maggior parte delle proprie pagine alle storie di artigiani, che hanno lottato per non diventare "salariati", per preservare la loro specifica condizione dotata di *competenze artigianali* e per controllare determinati luoghi di lavoro con particolari forme di lavorazione¹³⁰. Lo storico inglese ha saputo combinare le tradizioni dei mestieri artigiani con l'egualitarismo inglese¹³¹. In effetti, al posto della folla anonima dei lavoratori, E. P. Thompson ha mostrato il volto, ma il *cervello* dei lavoratori¹³². Inoltre, ha indagato il nesso che li univa agli intellettuali¹³³. In merito al conflitto sociale interno e collaterale al concetto di *working class*, E. P. Thompson ha

¹²⁶ E. P. Thompson, *The Making of English Working Class*, London 1966, traduzione E.P. Thompson, *Rivoluzione industriale e classe operaia in Inghilterra*, Mondadori Milano 1969.

¹²⁷ Mariam Dossal Panjwani, *Space as determinant: neighborhoods, clubs and other strategies of survival*, in S. Davies (a cura di), *Dock workers*, op. cit., p. 747.

¹²⁸ Si veda Frederick Cooper, *Port labour in a colonial society*, op. cit., e F. Cooper, *On the African waterfront: urban disorder and the transformation of work in colonial Mombasa*, Yale University Press, London 1987.

¹²⁹ Alcuni storici hanno mostrato come lo studio di E. P. Thompson abbia maturato nei decenni diversi limiti per il suo utilizzo delle categorie e del contesto culturale in cui ha collocato le sue indagini. Bruce Nelson ha mostrato come lo studio della costruzione dei portuali nei diversi porti, debba superare la definizione di "working class" utilizzata da E. P. Thompson per dedicare la giusta attenzione ad altre categorie come genere, etnia e generazioni. Bruce Nelson, *Ethnicity, race and the logic of solidarity: dock workers in international perspective*, in S. Davies (a cura di), *Dock workers*, op. cit., pp. 657-659. Secondo la lettura di M. van der Linden lo storico E. P. Thompson individua nell'Inghilterra "il naturale contesto della sua analisi" e descrive l'interazione con le altre nazioni solo come un "effetto esterno", inoltre non presta alcuna attenzione alle connessioni interne dell'impero". Secondo l'analisi di Anna Clark, lo storico inglese si è occupato di settori artigianali in cui l'organizzazione era prettamente maschile, con pratiche di esclusione delle donne; in generale Thompson ha totalmente ignorato la servitù domestica.

¹³⁰ Frederick Cooper, *Dockworkers and labour history*, S. Davies (a cura di), *Dock workers*, op. cit., p. 525-526.

¹³¹ Anna Clark, *Edward P. Thompson: un punto di vista ancora attuale?*, in Luciano Allegra, *The Making of the English Working Class di Edward P. Thompson*, in "Contemporanea", XI, (2008), 4, p. 760.

¹³² Luciano Allegra, *Un indebito successo meritato*, in *Ibidem*, p. 747,

¹³³ Leo Fink, *Undici tesi a proposito di Thompson*, in *Ibidem*, P. 768.

mostrato che le coordinate analitiche non possono ruotare esclusivamente attorno a interessi economici contrapposti, ma devono anche contemplare tale scontro come una *battaglia fra diverse culture*, sintetizzabili nella dialettica fra l'utilitarismo sviluppatosi dopo la rivoluzione industriale e l'ascesa dell'idea collettivista¹³⁴. Da questo punto di vista, mostrerò come la le cooperative dei portuali italiani sia stata «un processo attivo, un gioco di azioni fra uomini e ambiente». In generale, mostrerò come i portuali e le loro Compagnie non siano un mero “oggetto” ma una creazione culturale e un luogo di *relazioni sociali*, in cui i lavoratori hanno messo in campo culture e saperi. Sul piano lavorativo, porrò al centro l'importanza della dimensione del mestiere e della difesa delle competenze di matrice artigianale, intese come saperi interni alla comunità dei lavoratori. Sul piano della cultura dei portuali mi muoverò in due direzioni. Da un lato, esporrò l'analisi delle pubblicazioni, degli interventi dei portuali e della loro interazione con intellettuali, storici e scrittori. Dall'altro, esporrò lo studio della formazione dei portuali attraverso le norme e le pratiche sociali.

2.2. Le reti famigliari dei portuali

Le famiglie dei portuali hanno assunto un ruolo importante nella trasmissione delle competenze e nell'avviamento al lavoro dei portuali; inoltre esse sono state attrici rilevanti nelle fasi di conflitto sociale. Per questo motivo esse sono un oggetto di studio utile per definire le forme del governo dei portuali.

Nella storiografia mondiale sui lavoratori portuali, lo studio della relazione fra famiglie e portuali si è sviluppato attorno a tre ambiti di studio: a) lo sforzo di controllare il mercato del lavoro; b) trasmissione delle competenze lavorative tra lavoratori esperti/anziani e giovani apprendisti, fino al dispiegamento del nuovo governo della forza lavoro per via dell'introduzione del container; c) appoggio materiale dei lavoratori durante le fasi conflittuali e degli scioperi.

Secondo Marcel Van der Linden lo studio delle relazioni industriali si è occupato prevalentemente della relazione del lavoratore con le imprese e le autorità pubbliche. Nell'approccio teorico della Global Labour History le dinamiche di genere giocano,

¹³⁴ Ibidem.

invece, un ruolo importante nella relazione fra i lavoratori e le famiglie¹³⁵. Lo storico olandese muove una critica allo schema classico dello studio del lavoro, che ha dedicato scarse energie per indagare la “riproduzione e la cura” dei lavoratori¹³⁶. In altre parole, il lavoratore non può solamente esser studiato come un individuo in relazione al datore di lavoro e i colleghi, ma si deve sottolineare che le sue strategie di ricerca del lavoro e resistenza sono influenzate direttamente dalle *reti familiari* in cui è inserito¹³⁷. In merito alle fasi di sciopero, M. van der Linden sostiene che lo studio del conflitto sul luogo di lavoro deve tener conto del peso della componente dei generi nell’atteggiamento degli scioperanti. Inoltre, durante la fase di astensione dal lavoro gli scioperanti devono avere la capacità di sostentarsi senza percepire la retribuzione, per cui l’indagine delle relazioni familiari e ci mostra aspetti essenziali della valenza mutualistica in determinati periodi conflittuali¹³⁸. Lo storico olandese conduce diversi esempi in cui le donne hanno aiutato i mariti durante gli scioperi, sul piano sia materiale e sia morale¹³⁹. Colin J. Davis ha mostrato come nel porto londinese “il reclutamento attraverso le reti famigliari è stato prevalente dagli anni quaranta (...). In particolare i portuali irlandesi cooptavano i propri figli, per determinare una continuità nel controllo del mercato del lavoro da parte della componente irlandese. The National Dock Labour Board riporta che dal 1947 al 1949 dei 6.425 nuovi reclutati 3.369 erano figli di portuali”¹⁴⁰. Secondo l’analisi di Davis la *gerarchia lavorativa* era connessa con le famiglie di origine e determinati gruppi potevano alimentare il proprio controllo del processo lavorativo. Chi non poteva contare su legami familiari o sociali era condotto a intraprendere un *percorso formativo più lungo e duro* per accedere alla medesima posizione lavorativa¹⁴¹. Sempre sul caso londinese, Stephen Hill ha mostrato come il reclutamento dei portuali seguisse due dinamiche: quello formale, determinato dalle norme nazionali, e quello informale, qualificato dalle relazioni amicali e familiari¹⁴²,

¹³⁵ Marcel van der Linden, *Workers of the world*, op. cit., p. 6.

¹³⁶ Ibidem, p. 28.

¹³⁷ Ibidem, p. 37.

¹³⁸ Ibidem, p. 194.

¹³⁹ Ibidem, p. 195 e p. 203.

¹⁴⁰ Colin Davis, *Waterfront Revolts*, op. cit., pp. 12-13 e 17.

¹⁴¹ C. J. Davis, *Formation and reproduction of dockers, as an occupational group*, in Sam Davies, *Dock Workers*, op. cit.

¹⁴² S. Hill, *The dockers*, op. cit., p. 22 e p. 200.

quest'ultimo era connesso con la dimensione religiosa contemplava diverse forme di nepotismo. Le famiglie, secondo la ricerca di Hill, erano uno strumento di supervisione indiretta, per cui nella pratica quotidiana i capisquadra si rivolgevano alle reti familiari, poiché alcuni nuclei famigliari si qualificavano “come produttori di bravi lavoratori”¹⁴³. Anche Dossal Panjwani ha sostenuto l'importanza dello studio delle interazioni fra luogo di lavoro e ambiente casalingo¹⁴⁴. Le differenti comunità etniche (irlandese, afro-americana, italiana e tedesca), agivano sulle reti sociali per provocare “un conflitto strisciante e talvolta violento” per il controllo del mercato del lavoro e per la collocazione all'interno della gerarchia lavorativa. Nelson ha mostrato come tale situazione non possa esser concepita o studiata come un' “immagine statica” bensì come un processo storico di lungo periodo che va dalla seconda metà del XIX alla prima del XX secolo¹⁴⁵. La città di Bombay aveva un mercato del lavoro che risentiva dell'influsso di un numero importante di migranti. I portuali non erano *breawinner*, ma prevalentemente dei single, i quali ottenevano il lavoro attraverso capisquadra e reclutatori con relazioni con le comunità agricole di origine dei lavoratori. La decisione di trovare lavoro nelle città portuali, come Bombay, non era sempre frutto di una decisione personale, ma interna a strategie familiari, per cui i portuali mantenevano strette connessioni con le comunità di origine. Il lavoro occasionale era la premessa di una stratificazione della forza lavoro portuale, legate alle affiliazioni familiari e di casta dei differenti gruppi di portuali¹⁴⁶. Nella prima metà del XIX secolo nel porto di Shanghai il reclutamento era condotto attraverso le corporazioni dei nativi, denominate *huiguan*, controllate dai mercanti che avevano collegamenti con le regioni dell'entroterra. Il mercato del lavoro era monopolizzato da alcune corporazioni (*gongsuo* e *huigana*) che si qualificavano come associazioni organizzate in modo verticale e capaci di impedire un'apertura reale del mercato del lavoro portuale¹⁴⁷.

¹⁴³ Il termine “bravi” è utilizzato per indicare lavoratori disciplinati, qualificati e non conflittuali. Ibidem, p. 32.

¹⁴⁴ Miriam Dossal Panjwani, *Godis, tolis and mathadis: dock workers of Bombay*, in S. Davies, *Dock workers*, op. Cit. , pp. 429-431.

¹⁴⁵ Bruce Nelson, *Longshoremen in the port of New York, 1850-1940*, in Sam Davis (a cura di), *Dock Workers*, op. cit., pp. 388-390.

¹⁴⁶ Ibidem.

¹⁴⁷ Linda Cookie Johnson, *Dock Labour at Shanghai*, in Sam Davies, *Dock Workers*, op. cit., pp. 272-274.

Nella storiografia italiana, Marco Doria ed Elisabetta Tonizzi hanno messo in luce la relazione fra la dimensione familiare e l'accesso al lavoro nel caso genovese sino alla seconda guerra mondiale¹⁴⁸.

1.3. Lavoro occasionale e decasualizzato¹⁴⁹

Il tema centrale della storiografia del lavoro portuale a livello mondiale è il *casual labour*, inteso come lavoro occasionale in effetti il lavoro portuale è caratterizzato da enormi variazioni sul piano della richiesta di forza lavoro e dell'impegno da giorno a giorno ed in relazione alle diverse stagioni. La storiografia del lavoro portuale ha tematizzato ampiamente questo nodo tematico, e la Global Labour History si è occupata di quelle occupazioni che non hanno acquisito nel tempo la regolarità di prestazione lavorativa tipica della dimensione di fabbrica del mondo occidentale. I portuali rappresentano da questo punto di vista un campo di studio particolarmente rappresentativo di come sia possibile al contempo *apprezzare gli aspetti del lavoro irregolare* e lottare per la stabilità della retribuzione. Tale situazione ha generato forti preoccupazioni tra le forze dell'ordine e tra gli amministratori dei porti¹⁵⁰, che si sono occupate diffusamente del caos sociale determinato dall'aggregazione di lavoratori occasionali presso il porto; le preoccupazioni si incentravano sul nesso fra lavoro irregolare e scioperi selvaggi¹⁵¹.

L'obiettivo della presente sezione, quindi, è di mostrare la centralità del *casual labour* nel mondo portuale e i diversi contributi della letteratura internazionale, che possono essere messi a valore a partire da due *case studies*. L'analisi ruoterà attorno a due principali *nodi tematici*: (1) la costruzione delle agenzie di reclutamento, attraverso

¹⁴⁸ Marco Doria, *Les dockers de Genes le travail entre economie et politique de 1800 à la seconde guerre mondiale*, "Dockers de la Mediterranee a la mer du Nord", EDISUD, La Calade, Aix en Provence, 1999 pp. 15-43. Idem, "Genova: da polo del triangolo industriale a città in declino", in "Atti della Società ligure di storia patria", XXXVII, fasc. 2, Genova 1997, pp. 369- 408. M. E. Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 2000, Idem, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, centro stampa del Consorzio Autonomo del Porto, Genova 1989.

¹⁴⁹ Il termine *decasualisation* indica la volontà degli Stati dall'inizio del XX secolo di combattere il caos tipico dei porti, in cui un'enorme numero di disoccupati o lavoratori occasionali si presentavano per ottenere un'occupazione, seppur precaria. Gli amministratori delle Autorità portuali hanno combattuto l'irregolarità del lavoro portuale per diversi motivi, ed in particolare prevenire gli scioperi dei portuali.

¹⁵⁰ K. Weinbauer, *Power and control*, op. cit., p. 586.

¹⁵¹ M. van der Linden, *Workers of the World*, op. cit., p. 26.

la redazione dei registri per formalizzare le gerarchie dei lavoratori¹⁵², (2) la volontà e gli obiettivi dei diversi attori sociali (imprese, agenzie statali e sindacati). Da un lato utilizzo i principali studi storici e sociologici¹⁵³ sul *lavoro precario e non pianificato* e dall'altro l'analisi di Michael Foucault¹⁵⁴ sulla «catena del comando».

La prima fase della regolarizzazione del lavoro occasionale, dall'inizio del XX secolo fino alla seconda guerra mondiale ha trovato notevole attenzione fra gli storici e sono state prodotte diverse ricerche di qualità¹⁵⁵. Quanto alla fase successiva (dalla seconda guerra mondiale fino alla containerizzazione), i lavori di ricerca sono più estemporanei¹⁵⁶. L'inquadramento teorico non si concentra su un caso specifico, ma mette a valore lo studio di diverse aree geografiche. I diversi contributi apportati ci aiutano a comprendere che il lavoro irregolare e la sua regolazione è divenuto un terreno di scontro fra i diversi attori sociali. Broeze sostiene che in diversi paesi il processo di decasualizzazione ha subito un'accelerazione con la containerizzazione¹⁵⁷. Inoltre, il nodo centrale dell'analisi del *casual labour* è insito nella definizione di chi controlla il mercato del lavoro o di come l'interazione fra i diversi soggetti abbia determinato la natura dello stesso. I legislatori e le autorità che hanno promosso il processo di decasualizzazione sono intervenuti sulla regolamentazione del mercato del lavoro portuale, per cui «il controllo dell'accesso al mercato del lavoro ha rivestito una funzione centrale per le imprese e per i sindacati»¹⁵⁸. La saltuarietà del lavoro e la divisione dei lavoratori fra permanenti e occasionali erano utilizzate come strumento di

¹⁵²Gordon Phillips e Noel Whiteside, *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970*, Clarendon Press, Oxford 1985, p. 24.

¹⁵³G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. cit. Vernon H. Jensen, *Hiring of dock workers : and employment practices in the ports of New York, Liverpool, London, Rotterdam, and Marseilles*, Cambridge, Mass 1964. Vernon H. Jensen, *Decasualization and Modernization of Dock Work in London Itaca*, Cornell University, 1971. Klaus Weinhauer, *Power and control on the waterfront: casual labour and decasualization*, in S. Davies, *Dock Workers*, op. cit.

¹⁵⁴ Michel Foucault, *Archivio Foucault : interventi, colloqui, interviste*, Feltrinelli, Milano 1998. Idem, *Bisogna difendere la società*, Feltrinelli, Milano 1998. Idem, *I Corsi al Collège de France. I Résumés* (1989), Feltrinelli, Milano 1999. Idem, *Sorvegliare e punire*, Einaudi, Torino 2008. Idem, *Microfisica del potere. Interventi politici*, Einaudi, Torino 1977.

¹⁵⁵ Vedi nota n. 94.

¹⁵⁶ Klaus Weinhauer, *Power and control on the waterfront: casual labour and decasualization*, op. cit., pp. 580- 583.

¹⁵⁷F. Broeze, *The globalisation of the oceans: containerisation from the 1950s to the present*, «Research in Maritime History» No. 23 (2002), p. 214

¹⁵⁸G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. cit., p. 10.

governo della forza lavoro. Come ha mostrato Davies, la minaccia più concreta per le squadre meno produttive e indisciplinate era data dall'esclusione dalle successive chiamate¹⁵⁹.

Casual Labour: agenzie di reclutamento, le gerarchie e il ruolo dei diversi attori sociali

A partire dall'inizio del Novecento si è sviluppata un'azione degli Stati atta a irreggimentare la forza lavoro portuale. La storiografia internazionale del lavoro portuale ha diffusamente dibattuto su tale azione di disciplinamento della forza lavoro. Lo sforzo della storiografia si è concentrato prevalentemente sul processo di ordinamento del lavoro occasionale dei portuali, il quale si è dispiegato per tutto il XX secolo fino alla rivoluzione dei container e ha determinato una perenne dialettica fra i diversi attori impegnati a regolamentare la forza lavoro e i portuali, sia come singoli sia come gruppi.

John Barzman ha mostrato come nei primi tre decenni del XX secolo gli Stati occidentali si sono prodigati nella costruzione di autorità capaci di accorpate funzioni prima disperse¹⁶⁰ volte a controllare la forza lavoro¹⁶¹. In particolare, in questi anni hanno preso piede politiche di creazione di istituzioni, basate perlopiù sull'assistenza sociale, capaci di includere i lavoratori e garantire meccanismi di rappresentanza¹⁶². Klaus Weinauer ha mostrato come nel secondo dopoguerra il ruolo degli Stati e i sindacati è stato centrale nella promozione delle riforme verso la decasualizzazione del lavoro portuale. Weinauer sostiene la tesi secondo cui nel dopoguerra le imprese armatrici hanno cambiato la loro mentalità verso il lavoro portuale e gli Stati nazionali hanno messo in campo azioni atte a fare avanzare la decasualizzazione¹⁶³.

Nella prima metà del XX secolo l'intervento dello Stato inglese si è posto l'obiettivo di migliorare la condotta morale dei lavoratori portuali¹⁶⁴. In questi decenni,

¹⁵⁹S. Davies, "Three on the Hook and Three on the Book": *Dock Labourers and Unemployment Insurance between the Wars*, «Labour History Review», vol. 59, 1994, pt. 3, pp. 34–4.

¹⁶⁰John Barzman, *States and dockers: from harbour designer to labour managers*, in S. Davies (a cura di), *Dock Workers*, op. cit. 612-613.

¹⁶¹Ibidem, p. 639.

¹⁶²Ibidem, p. 640.

¹⁶³K. Weinauer, *Power and control*, op. cit., p. 602.

¹⁶⁴G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. cit., p. 10.

le imprese armatrici non consideravano attrattivo il processo di stabilizzazione della forza lavoro portuale. In particolare le piccole imprese marittime utilizzavano l'esercito di riserva all'interno del mercato del lavoro, per abbattere le spese¹⁶⁵.

In contrapposizione, il principale sindacato inglese dei trasporti, *The Transport and General Workers*, si è assunto la responsabilità di appoggiare la riforma di decasualizzazione per favorire l'accesso dei proprio iscritti nelle liste dei lavoratori permanenti¹⁶⁶. Questo sostegno ha causato l'ascesa di diversi movimenti informali di lavoratori portuali, dalla seconda guerra mondiale¹⁶⁷. Secondo Cooper il concetto di *casual labour* deve essere analizzato alla luce della molteplicità di forme di trattativa condotta fra i diversi attori sociali, dove il controllo del mercato del lavoro non è impersonale, ma i capisquadra giocano un ruolo centrale¹⁶⁸. Tale dinamica nei diversi porti del mondo ha visto crescere l'importanza della relazione fra i capisquadra e i componenti della gang, poiché il lavoro era organizzabile reclutando i portuali come gruppo, la gang¹⁶⁹. La gerarchia lavorativa, formalizzato dai registri, aveva una stretta connessione con fenomeni sociali esterni al luogo di lavoro, come hanno mostrato le ricerche sui casi di Bombay¹⁷⁰ e Shanghai¹⁷¹.

In molti casi la decasualizzazione ha comportato la costruzione di *agenzie di reclutamento*, funzionali a centralizzare il controllo¹⁷². Il potere dei capisquadra rappresentava un punto di intermediazione necessario tra la forza lavoro e tale struttura, attraverso cui, i primi consolidavano la propria posizione gerarchica¹⁷³. Il lavoro precario nei porti non andava visto come una massa indistinta, ma dava vita ad una precisa gerarchia, seppur in costante movimento, correlata ai registri e alla regolarizzazione dei lavoratori occasionali¹⁷⁴. La registrazione, quindi, non ha

¹⁶⁵ Idem, p. 156.

¹⁶⁶ Idem, p. 99.

¹⁶⁷ Idem, p. 255.

¹⁶⁸ Ibidem, p. 187 e 281.

¹⁶⁹ University of Liverpool, The department of Social Science, *The dock worker : an analysis of conditions of employment in the Port of Manchester*, University press of Liverpool, 1954. pp.70-75.

¹⁷⁰ Mariam Dossal Panjwani, *Godis, tolis and mathadis: dock workers of Bombay*, in Sam Davies, *Dock Workers*, op. cit.

¹⁷¹ Linda Cooke Johnson, *Dock labour at Shanghai*, in S. Davies, *Dock Workers*, op. cit.

¹⁷² Ibidem, p. 582.

¹⁷³ Ibidem, p. 581.

¹⁷⁴ Sam Davies, *Employer and dock labour*, op. cit., p. 612.

rappresentato direttamente e meccanicamente la fine del lavoro occasionale, quanto la formalizzazione delle gerarchie. Le imprese hanno avuto necessità di delegare il reclutamento della manodopera alle agenzie di reclutamento e ai capisquadra, soprattutto per la natura del mercato del lavoro, altamente irregolare. Dall'altro lato i capisquadra sono stati essenziali per estendere fin dentro la nave e i magazzini l'azione di controllo sui singoli lavoratori portuali. Il sistema di controllo centralizzato, infatti inapplicabile al contesto dei lavoratori portuali, come nel modello di fabbrica¹⁷⁵.

Vernon H. Jensen ha condotto una ricerca di comparazione sulle pratiche di reclutamento di cinque porti in quattro nazioni¹⁷⁶.

Nel porto di New York, due figure, designate rispettivamente dal governatore della città di New York e dalla città di New Jersey, controllano il processo di reclutamento dei portuali. *The Crime Commission* si è occupata dell'alto numero di lavoratori occasionali, per la paura che tale situazione potesse turbare l'ordine pubblico¹⁷⁷. Per cui, la commissione del porto di New York ha intrapreso dagli anni Cinquanta una strategia di decasualizzazione del lavoro. Jensen ha mostrato come nel porto di New York nel dopoguerra i meccanismi di reclutamenti hanno individuato i quattro principali gruppi di lavoratori, in relazione al rapporto con la regolarità di accesso al lavoro¹⁷⁸. *The Dock Workers Regulation of Employment Scheme* era un programma statutario istituito nel secondo dopoguerra che ha predisposto un salario per i portuali che rispondevano regolarmente alla chiamata. Il pagamento di tale contributo si realizzava in modo differente rispetto alla gerarchia dei portuali, che prevedeva tre categorie¹⁷⁹. Secondo Jensen il sistema di reclutamento ha differenziato notevolmente le retribuzioni tra i lavoratori regolari e quelli occasionali¹⁸⁰. Nel porto di New York, il governo si è impegnato nella gestione diretta del reclutamento della forza lavoro, dopo gli scioperi del 1951¹⁸¹, in contemporanea con l'azione di repressione mostrata da

¹⁷⁵Frederick Cooper, *Dockworkers and Labour History*, in Sam Davies (a cura di), *Dock Workers*, op. cit., p. 529.

¹⁷⁶Vernon H. Jensen, *Hiring of dock workers*, op. cit.

¹⁷⁷Ibidem, p. 87.

¹⁷⁸Ibidem, p. 68.

¹⁷⁹Ibidem, p. 148.

¹⁸⁰Ibidem, p. 162.

¹⁸¹V. H. Jensen, *Decasualisation of employment on the New York waterfront*, "International Labour Review", 77, (1958), pp. 534-50.

Davis¹⁸². Nel caso della costa occidentale degli USA, dopo lo sciopero del 1934 il principale sindacato dei trasporti (ILWU) ha saputo controllare la sala chiamata, costituendo un luogo di formazione della “comunità dei lavoratori” e di direzione della gerarchia professionale, a favore dei membri del medesimo sindacato¹⁸³. Inoltre il sindacato ha saputo imporre un sistema di redistribuzione del lavoro e dei guadagni, in modo tale da alleviare il peso del *casual labour*.

La creazione della *Port of London Authority* (PLA) nel 1908 ha sottoposto le molteplici aree portuali della capitale inglese sotto una medesima giurisdizione¹⁸⁴. Questo primo passaggio non ha certo determinato una meccanica riunificazione del controllo del mercato del lavoro, perché l’irregolarità lavorativa e la molteplicità delle operazioni continuavano a presentare divisioni nel reclutamento della forza lavoro¹⁸⁵. Tale mercato del lavoro era caratterizzato dall’enorme frammentazione delle aziende marittime e dall’afflusso quasi quotidiano di manodopera non qualificata e occasionale, che sperava di trovare un’occupazione saltuaria¹⁸⁶. Nonostante queste difficoltà, la nascita del PLA 1908 può essere considerato il primo sforzo nella decasualizzazione e nella regolamentazione del mercato del lavoro¹⁸⁷.

La registrazione dei portuali è diventata operante nel 1912 a Liverpool, che attribuiva una preferenza di selezione ai portuali registrati e procedeva all’accentramento del reclutamento¹⁸⁸ senza alterare le tradizionali forme di reclutamento della forza lavoro, ma sperimentando i primi passi della decasualizzazione dei portuali¹⁸⁹. Le misure di assistenza sociale sono state utilizzate come strumento di disciplina industriale, ovvero meccanismi di premi e penalizzazione¹⁹⁰. Queste azioni verso l’assistenza sociale dei lavoratori portuali sono state interne ad una serie di politiche sociali, realizzate attraverso l’incremento delle

¹⁸² Colin Davis, *Waterfront revolts*, op. cit.

¹⁸³ Peter Turnbull, Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike: Conflict and Restructuring in Britain’s Ports*, Aldershot, Avebury 1992, p. 9.

¹⁸⁴ G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. cit., p. 15.

¹⁸⁵ Idem, p. 17.

¹⁸⁶ Idem, p. 29.

¹⁸⁷ Idem, p. 75.

¹⁸⁸ V. H. Jensen, *Hiring of dock workers*, op. cit., p. 122. G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. cit., p. 89.

¹⁸⁹ G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. cit., p. 92.

¹⁹⁰ Idem, p. 80.

spese dei governi, di diversi colori, funzionale alla riabilitazione dei lavoratori occasionali dei porti¹⁹¹. In Gran Bretagna dopo la seconda guerra mondiale lo schema per il reclutamento dei portuali era amministrato da *National Dock Labor Board*, con la rappresentanza delle imprese, sindacati e del potere statale. A livello locale sono stati istituiti i *Local Boards* che amministravano quotidianamente il processo di reclutamento, ed hanno adottato tecniche e strutture differenti da porto a porto¹⁹². Secondo Peter Turnbull i diversi attori sociali non intendevano realizzare una decasualizzazione in senso stretto, vista l'irregolarità sopra indicata, ma piuttosto si limitavano a combattere gli aspetti più duri della casualità¹⁹³. In Inghilterra, quindi, la storia dei sindacati nel settore portuale può essere compresa solo se studiata attraverso le battaglie contro i mali del lavoro occasionale¹⁹⁴.

Le principali aziende spedizioniere accettarono la registrazione, per via di modelli similare negli altri porti europei. Mentre i portuali, secondo l'analisi di Whiteside and Philips, hanno organizzato diversi scioperi contro il processo di decasualizzazione, mostrando come le relazioni fra i lavoratori il principale sindacato, Transport and General Workers Union, erano molto tesi e conflittuali proprio attorno al nodo del *casual labour*. Nel 1947 è stato introdotto il *National Dock Labour Scheme*, che intendeva fornire ai lavoratori elementi di sicurezza economica e impiego regolare¹⁹⁵. Questa riforma sociale non ha determinato affatto una fase di pace sociale nei porti, perché il numero di conflitti sociali e di scioperi è aumentato in modo esponenziale nel dopoguerra¹⁹⁶. L'organizzazione del reclutamento introdotto nel 1947 induceva i portuali a presentarsi ogni giorno presso i luoghi d'ingaggio e accettare ogni lavoro disponibile¹⁹⁷. Inoltre nel dopoguerra i portuali apprezzavano diversi aspetti positivi del lavoro occasionale, il quale manteneva il suo appeal per via della libertà di organizzare periodi di riposo e sfruttare al massimo le possibilità di svolgere lavori

¹⁹¹Idem, p. 205.

¹⁹²Vernon H. Jensen, *Hiring of dock workers*, op. cit. p. 9.

¹⁹³ Peter Turnbull, Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike: Conflict and Restructuring in Britain's Ports*, Aldershot, Avebury 1992., p. 8.

¹⁹⁴ Ibidem.

¹⁹⁵Idem, p. 235.

¹⁹⁶Idem, p. 236.

¹⁹⁷Idem, p. 242.

profittevoli¹⁹⁸. Il piano di decasualizzazione proposta Devlin si è realizzato in Inghilterra nel periodo 1967-'70¹⁹⁹. Sempre in relazione ai mali del lavoro occasionale, Devlin aveva individuato nel dopoguerra la propensione dei portuali inglese a organizzare scioperi selvaggi e a non rispettare la disciplina²⁰⁰.

La containerizzazione del processo lavorativo ha avuto una complessa relazione con la decasualizzazione dei lavoratori stabili. Da un lato le imprese inglesi hanno messo a fuoco che “solo una forza lavoro con un impiego stabile può accettare le innovazioni indotte dalla containerizzazione²⁰¹. La containerizzazione ha diminuito lo iato l'organizzazione portuale con gli altri settori produttivi, visto che le relazioni fra lavoratori e imprese sono divenute più stabili e meno occasionali²⁰². In antitesi al primo punto, la containerizzazione ha abbattuto la richiesta di manodopera portuale ed ha comportato il crollo dei portuali registrati da circa 57.500 a circa 34.500 nel periodo tra 1967 e il 1974 oltre all'ascesa dei porti indipendenti, esterni alla registrazione dei portuali²⁰³.

In Olanda la sala chiamata era controllata da Central voor Arbeidsvoorziening (CVA) un'agenzia che organizzava le imprese marittime (Scheepsvaart Vereening Zuid – SVZ).

In Francia, invece, il Bureau Central de la Main d'Oeuvre (BCMO) era un'agenzia, che prevedeva la rappresentanza di tre sindacati, ma è strettamente sotto il controllo del governo.

In generale, il registro dei portuali nel XX secolo ha rappresentato uno strumento centrale per diverse funzioni: reclutamento del personale, gerarchizzazione, annotazione precisa di diverse azioni come le procedure disciplinari. Le agenzie sopraindicate erano responsabili della gestione dei registri dei lavoratori, nel caso inglese le agenzie locali erano impegnate in periodiche revisioni dell'elenco. I sindacati inglesi e le imprese in differenti situazioni hanno mosso critiche verso le modalità e le regole di gestione del registro. Nel caso olandese la dinamica era ben diversa;

¹⁹⁸ Idem, p. 255.

¹⁹⁹ Idem, p. 246.

²⁰⁰ Ibidem, p. 26.

²⁰¹ Roy Mankelov, *The port of London, 1790-1970*, in S. Davies (a cura di), *Dock Workers*, op. cit.

²⁰² G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. cit., p. 264.

²⁰³ Idem, p. 260.

l'associazione degli armatori creava un proprio bacino di scaricatori, per avere lavoratori occasionali, mentre le imprese reclutavano direttamente i portuali stabili. Il registro dei portuali, nel caso francese, era funzionale a formalizzare la divisione fra *professionnel* e *occasionnel*.

In Inghilterra, il terreno di lotta per combattere i mali del *casual labour* ruotava attorno al salario garantito²⁰⁴.

L'indagine di Cooper sul caso di Mombasa ha mostrato come le misure supportate dal governo hanno saputo mutare la natura della mentalità dei lavoratori e il mercato del lavoro. Secondo F. Cooper la decasualizzazione del lavoro portuale si è sviluppata nel secondo dopoguerra, in modo graduale i portuali hanno accettato un incremento del loro salario e garanzie di assistenza in cambio di una prestazione lavorativa regolare. Il porto di Mombasa è un perfetto caso di studio per mostrare come il potere delle gang e delle reti informali erano collegate con associazioni e strutture sociali diffuse nella società²⁰⁵.

Michel Foucault: apparato teorico per studiare le Compagnie Portuali italiane

Adotto il contributo teorico di Foucault per la sua capacità di costruire un quadro teorico che ha alla base il concetto secondo cui «la disciplina è un'anatomia politica del dettaglio». Il filosofo francese ci invita ad indagare la capacità di costruzione del potere e studiare come l'assistenza dei lavoratori sia stato utilizzato per premiare e disciplinare una parte della popolazione, escludendone altre.

La teoria di Michel Foucault è utile per comprendere come si sia delineato il processo di disciplinamenti nei porti italiani:

Nella disciplina ciascuno è definito dal posto che occupa in una serie e per lo scarto che lo separa dagli altri. L'unità non è dunque né il territorio né il luogo ma il *rango*: il posto occupato nella classificazione (...) La disciplina, arte del rango e tecnica per la trasformazione delle destinazioni. Essa individualizza i corpi per mezzo di una localizzazione che non li inserisce, ma li distribuisce e li fa circolare in una *rete di relazioni*²⁰⁶.

²⁰⁴ Peter Turnbull, Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike*, op. cit. p. 31.

²⁰⁵ F. Cooper, *Port labour in a colonial society: Mombasa, 1850-1965*, in S. Davies, *Dock Workers*, op. cit. p. 39.

²⁰⁶ M. Foucault, *Sorvegliare e punire*, op. cit., p. 158.

Le teorie foucaultiane sulla catena determinata dal potere spostano il fuoco di analisi da un luogo di decisione centrale come il Governo nazionale agli ultimi anelli nella catena del controllo sociale. Nel caso dei singoli portuali si producevano in modo analogo «una organizzazione in profondità di sorveglianze e controlli, una intensificazione e ramificazione del potere²⁰⁷», come espose in generale Michel Foucault:

Tecniche minuziose (...) con una loro importanza: poiché definiscono un certo modo di investimento politico e dettagliato del corpo, una nuova «microfisica» del potere, (...) la disciplina è un'anatomia politica del dettaglio²⁰⁸.

Si devono indagare e ricostruire i passaggi storici dell'attività dello Stato fascista di costruzione, e non solo di repressione, come evidenziato da Michel Foucault:

Se il potere non avesse altra funzione che quella di reprimere, se non lavorasse che quella di reprimere, se non lavorasse che come censura, esclusione, sbarramento, rimozione, come una specie di grosso Super-Io, se si esercitasse che in modo negativo, sarebbe molto fragile²⁰⁹.

Nelle diverse fasi storiche il controllo dei portuali si è determinata attraverso la rete gerarchica, con notevoli affinità con il modello fornitoci da Michel Foucault:

Il potere disciplinare diviene un sistema integrato, legato dall'interno dell'economia ed ai fini del dispositivo in cui si esercita. Esso si organizza inoltre come potere multiplo, automatico ed anonimo (...) il suo funzionamento è quello di una rete di relazioni dall'alto al basso, ma anche, fino a un certo punto, dal basso all'alto e collateralmente. Questa rete fa «tenere» l'insieme e lo attraversa integralmente con effetti di potere che si appoggiano gli uni sugli altri: *sorveglianti perpetuamente sorvegliati*. Il potere, nella sorveglianza gerarchizzata delle discipline, non si detiene come una cosa, non si trasferisce come una proprietà: funziona come un meccanismo²¹⁰.

1.4. L'innovazione dei container

Intendo narrare l'introduzione dei container attraverso l'analisi di tre nodi tematici: 1) le competenze lavorative e processo lavorativo 2) la nuova geografia della manipolazione della merce 3) scissione del rapporto fra elaborazione del piano

²⁰⁷ Ibidem, p. 216. Tale descrizione dello stato di emergenza della città appestata sono utilizzabili per i meccanismi di disciplinamento della forza lavoro portuale.

²⁰⁸ Ibidem, p. 151.

²⁰⁹ M. Foucault, *Microfisica del potere. Interventi politici*, Einaudi, Torino 1977, p. 141.

²¹⁰ M. Foucault, *Sorvegliare e punire, op. cit.*, p. 193.

lavorativo e la sua esecuzione. L'architettura della presente sezione si struttura attraverso l'esposizione dei contributi dei diversi scienziati sociali.

Competenze lavorative e processo lavorativo

In merito al primo aspetto teorico, diversi scienziati sociali hanno mostrato in generale una forte rottura sul piano del controllo del processo lavorativo portuale. Cooper sostiene che con la diffusione dei container si sia delineato progressivamente un mutamento della gestione di controllo. Visto che la squadra dei portuali ha cessato di avere la natura storica assunta fino alla rivoluzione dei container da un lato il gruista è diventata la figura chiave nel processo lavorativo e dell'altro i portuali si "allontanati" fra di loro²¹¹. Da qui l'ipotesi di Cooper della containerizzazione come cesura storica dell'organizzazione del lavoro nei porti mondiali. Gli effetti non sono stati meramente quantitativi, difatti, sul piano qualitativo le forme dell'organizzazione del lavoro, che caratterizzavano i porti prima dei container, sono terminate. La containerizzazione non può essere inserita nei processi di razionalizzazione, ma deve indagata in relazione alle nuove forme di controllo del management diffusosi dagli anni Settanta. Cooper connette questa innovazione alla nuova relazione fra lavoratori e tecnologia, alla fine degli elementi strutturali della cultura del lavoro portuale, ad un "allontanamento" spaziale dei portuali²¹². Davies sostiene che la containerizzazione abbia determinato un processo di standardizzazione del processo lavorativo ed un incremento della capacità delle imprese di controllare il processo lavorativo²¹³.

Anders Björklund, analizzando il processo d'innovazione tecnologica nei porti in una prospettiva globale, propone la seguente sequenza: uncino, gru, fork lift e container. Egli mostra chiaramente il mutamento nel mondo portuale avvenuto a cavallo fra anni Sessanta e Settanta in rapporto agli strumenti del lavoro. La containerizzazione ha determinato una cesura storica che si presenta anzitutto come una innovazione *tecnologica*, ma che in realtà investe l'intera organizzazione della forza di lavoro portuale, rafforzandone il disciplinamento e disinnescandone le tradizionali strategie di conflittualità. La molteplicità e la complessità delle merci in transito hanno

²¹¹ F. Cooper, *Dockworkers and Labour History*, op. cit., p. 325.

²¹² *Ibidem*, p. 532.

²¹³ Sam Davies, *Employer and dock labour*, op. cit, p. 619.

cessato di essere l'elemento qualificante, poiché la varietà organizzativa dei prodotti è stata superata per importanza dall'unità di carico: il container. L'antropologo svedese ripercorre circa cento anni di innovazioni tecnologiche nel porto di Göteborg fornendoci un quadro interpretativo generale²¹⁴. Björklund ha condotto un'analisi sul caso del porto di Göteborg, che intendo assumere a modello interpretativo e teorico. Le diverse innovazioni tecnologiche, fino all'introduzione dei container, non hanno rivoluzionato il rapporto fra i portuali e l'organizzazione del lavoro²¹⁵ e non hanno posto in discussione la classica figura del portuale, con il suo portato di competenze lavorative, visto che né le gru né gli elevatori hanno eliminato il lavoro fisico e l'arte dello stivaggio²¹⁶. Le innovazioni del periodo 1920-'40 nel porto di Göteborg hanno certamente accresciuto la produttività, ma hanno anche aumentato l'intensità del lavoro ed il numero degli incidenti²¹⁷. Nel dopoguerra, i diversi investimenti avevano lo scopo di ridurre il peso numerico della forza lavoro; nello specifico, il processo di razionalizzazione si è basato sulla relazione fra meccanizzazione e motorizzazione per la movimentazione dei pallet. Senza però interrompere la relazione fra *skills* e periodo di esperienza lavorativa

L'analisi di Anna Green si propone di indagare cinque aspetti: il processo di reclutamento, capisquadra e controllo del processo lavorativo, competenze lavorative, la pericolosità delle diverse attività dei portuali, progresso nell'utilizzo dei macchinari, ed in particolare con l'introduzione del container. Sul *controllo* dell'attività lavorativa Green individua le principali tecniche per influenzare l'attività dei lavoratori: utilizzo del lavoro a cottimo e la minaccia di escludere alcuni lavoratori nelle successive chiamate²¹⁸. In merito alle attività conflittuali dei portuali verso le imprese e gli Enti statali per sviluppare il controllo del processo lavorativo, considera limitativo limitarsi allo studio degli scioperi. La storica inglese propone di rivolgere l'attenzione alle molteplici attività informali dei lavoratori portuali: lavorare lentamente, divisione

²¹⁴ Anders Björklund, *The Dockers' Tools through 100 years of Technological Change*. I: Skarin Frykman, Birgitta & Tegner, Elisabeth (red.), *Working Class Culture*. Arbetets Museum/Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet. Norrköping 1989. 20 s Ill., p. 156

²¹⁵ Ibidem, p. 156.

²¹⁶ Ibidem, p. 160.

²¹⁷ Ibidem, p. 159.

²¹⁸ Anna green, *The work process*, in S. Davies, *Dock Workers*, op. cit.

del lavoro nella gang (metà attiva e l'altra metà a riposo, per poi cambiarsi di ruolo). L'analisi della Green colloca le lotte dei portuali contro gli effetti della containerizzazione all'interno delle resistenze dei lavoratori per bloccare l'ascesa del controllo manageriale”²¹⁹.

Prima dell'avvento dei container le competenze erano strettamente connesse con le diverse specializzazioni. Green utilizza il contributo di Paul Thompson²²⁰ per esporre un'idea ampia del concetto di *skills*: abilità lavorativa, conoscenza delle pratiche e controllo del processo lavorativo. Perciò le prime due dimensioni erano genericamente emanazione del processo di apprendimento, che nella maggior parte dei casi, non si realizzava attraverso un “training formalizzato”. Il processo di apprendimento quindi era, prevalentemente, connesso con la relazione sociale fra i lavoratori e i capisquadra²²¹. La descrizione del processo lavorativo deve includere la natura nociva e pericolosa del lavoro portuale, difficilmente documentato in profondità. I portuali subivano frequenti incidenti, tendenzialmente causati dalla caduta di oggetti e che talvolta provocavano la lesione delle mani o il decesso²²². A cavallo fra Ottocento e Novecento si sono realizzate importantissime innovazioni tecnologiche per quanto riguarda la potenza delle navi, ma questo non ha determinato un mutamento radicale nel processo di carico e scarico della merce. In Gran Bretagna, le compagnie armatrici, fino agli anni Sessanta, non si sono poste l'obiettivo di possedere le banchine. Anna Green ha argomentato che le diverse innovazioni tecnologiche si sono aggiunte nei decenni rendendo l'attività lavorativa più veloce, ma solo il container ha assunto la capacità di sostituire gli strumenti precedenti. Inoltre le diverse innovazioni tecnologiche ponevano sempre come essenziale il lavoro in team con una cooperazione vis-a-vis, solo il container è stato lo strumento utile per interrompere questa tradizione. La figura storica del portuale, su cui poggiava la direzione del movimento e della dislocazione delle differenti merci, è stata velocemente emarginata e rimpiazzata da “un nuovo lavoratore portuale”. Per fotografare il rapporto fra strumenti e lavoratori

²¹⁹ Ibidem, p. 570.

²²⁰ Paul Thompson, *The nature of work, introduction to a debates on labour process*, McMillian 1989, citato in Anna green, *The work process*, in S. Davies, *Dock Workers*, op. cit, p. 570.

²²¹ Ibidem, 571.

²²² Ibidem, p. 572-3.

specializzati prima della seconda guerra mondiale è utile riportare la descrizione di Malcom Tull.²²³ “prima della Seconda Guerra Mondiale un uomo poteva comprare un rotolo di corde e un uncino e iniziare a definirsi uno stivatore”. Nei primi decenni del XX secolo si sono diffuse le gru²²⁴. Dopo la seconda guerra mondiale è imposta la tecnica dei pallet di merce, movimentati per mezzo dei fork lift.

Peter Turnbull sostiene che il potere di controllo delle competenze da parte dei portuali si fosse sviluppato in una forma autonoma dalle imprese o da enti statali²²⁵. Perciò fino all'introduzione dei container, il controllo delle competenze e quello del processo lavorativo si svilupparono nella medesima direzione, insieme alla delega della supervisione dei singoli lavoratori dai manager ai capisquadra²²⁶. Turnbull ha mostrato che dopo l'introduzione dei container nei porti inglesi si sia realizzato uno spostamento del potere a favore delle imprese armatrici²²⁷, sia sul piano della privatizzazione degli scali portuali²²⁸ che nel controllo del processo lavorativo²²⁹. Inoltre, in questo processo, in Inghilterra vi è stata una progressiva marginalizzazione dei sindacati²³⁰. Su una prospettiva generale di definizione del governo della forza lavoro portuale, Turnbull ha mostrato come i portuali inglesi siano passati da una dimensione di settore produttivo a quello d'impresa. La sua analisi ci mostra come sotto la denominazione di “rivoluzione dei container” vi sia un processo durato due decenni, capace di modificare le coordinate principali del governo della forza lavoro portuale inglese. Inoltre P. Turnbull illustra come si sia determinato un passaggio da una struttura ad alta intensità di lavoro ad una di alta intensità di capitale²³¹.

²²³ M. Tull, *Waterfront labour at Fremantle, 1890-1990*, in S. Davies, *Dock Workers*, op. cit.

²²⁴ W. R. Lee, *From guild membership to casualization: dockworkers in Bremen c. 1860-1939*, e Robert W. Cheney, *Longshoremen of San Francisco Bay, 1849-1960*, in S. Davies, *Dock Workers*, op. cit.

²²⁵ Peter Turnbull, Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike*, op. cit, p. 38.

²²⁶ Ibidem, p. 42.

²²⁷ Ibidem, p. 2.

²²⁸ James Releley, Malcom Tull (a cura di), *Port privatization, the Asia-pacific experience*, Edward Elgar Pub 2008.

²²⁹ P. Turnbull, Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike*, op. cit., p. 32.

²³⁰ P. Turnbull & V. Wass, *Defending Dock Workers – Globalization and Industrial Relations in the World's Ports*, *Industrial Relations*, Vol.46, No.3, (582-612), 2007, p. 601.

²³¹ P. Turnbull, Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike*, op. cit, p. 52. Herb Mills e D. Wellman, *Contractually sanctioned job action and workers' control: The case of San Francisco Longshoremen*, *Labour History*, Volume 28, (2), 1987, (167-195), p. 22

Wellman, nel suo studio sul porto di Los Angeles, ha studiato la formazione del “portuale qualificato” rilevando alcuni aspetti specifici della sua complessità. Nella fase antecedente all’introduzione dei container a) le competenze erano uno strumento di costruzione dell’autonomia dei portuali, b) si determinavano all’interno del processo lavorativo e c) vi era una corrispondenza diretta e proporzionale fra l’anzianità e il livello di qualificazione dei portuali.²³² I container hanno certamente reso inutili moltissime competenze prima fondamentali nei porti di diversi continenti. Al tempo stesso hanno ribaltato le coordinate degli *skills*: a) le competenze sono emanazione del piano delle imprese, capaci in molte situazioni di aumentare il controllo del processo lavorativo b) si determinano attraverso dei corsi e training formalizzati c) non vi è una corrispondenza fra anzianità e qualificazione.

L’utilizzo delle gru e di altre attrezzature ha reso indispensabile la presenza di nuovi lavoratori, con nuove competenze. I diversi manuali di stivaggio del mondo anglosassone sono stati strutturati a mo’ di indice, proprio perché ogni tipologia di merce necessitavano di differenti *skills*. Nel caso inglese, nei porti vi erano moltissime specializzazioni che differenziavano i portuali fra loro, per esempio la movimentazione del carbone, del grano o dei tronchi erano attività diversissime fra loro²³³.

Mills e Wellman, nella loro analisi sul caso di San Francisco, hanno sostenuto che il processo lavorativo si determinava attorno a tre elementi: merce trasportata, navi utilizzate e gli strumenti e macchinari utilizzati per movimentare la merce dalla nave alla banchina, e viceversa. Ogni operazione, prima del sistema a container, poteva esser differente alle altre per la misura, il peso e l’imballaggio utilizzato²³⁴.

Mills ha sostenuto che le soddisfazioni professionali dei portuali di San Francisco risiedevano in elementi disparati, fra cui il rapporto vis-a-vis²³⁵ e la sperimentazione di tecniche innovative, che si presentava come necessità o semplice possibilità²³⁶. Le invenzioni positive, capaci di ridurre il carico di fatica dei lavoratori, erano frutto del lavoro cooperativo. Mills teorizza che i container abbiano generato un’attività

²³² D. Wellman, *The Union make us strong*, op. cit. Herb Mills e D. Wellman, *Contractually sanctioned job*, op. cit.

²³³ P. Turnbull, Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike*, op. cit., p. 38.

²³⁴ H. Mills e David Wellman, *Contractually sanctioned job*, op. cit., p., p. 5.

²³⁵ H. Mills, *The social consequence of Industrial Modernization*, Urban life, p. 227.

²³⁶ *Ibidem*, p. 232.

lavorativa maggiormente di routine, in cui i tradizionali *skills*, anche legati al controllo del processo lavorativo, si sono resi inutili, poiché il monitoraggio e la misurazione dell'attività dei portuali sono diventati più facili, in relazione alla standardizzazione delle operazioni²³⁷. Wellman mostra come nel processo lavorativo al tempo della rottura di carico la precisa padronanza dei principi di stivaggio si deve comparare al lavoro di carico e scarico dei container, caratterizzato dalla routine e dalla standardizzazione, in contrapposizione con la complessità delle decine di tipologie merceologiche²³⁸. Il portuale ha perso progressivamente la possibilità di decidere la sequenza, la modalità e la destinazione dei container che movimentava. Tali decisioni sono state assunte e trasmesse per mezzo dei computer da parte del personale di segreteria degli uffici²³⁹. Il lavoro della movimentazione di merce, nel caso di San Francisco, ha ridotto fortemente l'autonomia, oltre sul piano decisione, anche sul piano dello spostamento del corpo, ora inserito prevalentemente nelle cabine per la movimentazione verticale e orizzontale dei container. Il tempo del lavoro ha iniziato a divenire misurabile in modo preciso, grazie all'utilizzo prevalente dei mezzi meccanici, del computer e della standardizzazione dell'unità di trasporto. La novità, nel caso di studio di San Francisco, è particolarmente interessante in comparazione con la grandissima autonomia dei portuali e l'impossibilità di un controllo da parte delle imprese in luoghi come la nave o il magazzino marittimo²⁴⁰. Nel lavoro per la movimentazione dei container è fortemente diminuita la possibilità di parlare e discutere fra colleghi. Il lavoratore, secondo l'analisi di Wellman, è prevalentemente isolato nei mezzi di movimentazione. Le discussioni face-to-face sono state sostituite dalle conversazioni con i walkie-talkie, o la ricezione di comunicazione via computer per il piano del lavoro²⁴¹, in questo contesto Broeze sostiene che si sia realizzata un' "atomizzazione" dei lavoratori portuali²⁴².

²³⁷ H. Mills, *The social consequence of Industrial Modernization*, Seconda parte, in "Urban life", vol. 6, n. 1, Aprile 1977, pp. 11-12.

²³⁸ D. Wellman, *The Union make us strong*, op. cit., p. 169.

²³⁹ Ibidem, p. 169.

²⁴⁰ Ibidem, p. 171.

²⁴¹ Ibidem, p. 175.

²⁴² F. Broeze, *The globalisation of the ocean*, op. cit.

Sempre sul caso di San Francisco, Wellman mostra come le nuove tecnologie dalla seconda metà degli anni Sessanta hanno avuto un notevole impatto su ruoli e mansioni, perché la nuova configurazione di operai qualificati non seguiva più gli elementi centrali del modello precedente: l'anzianità, la gerarchia lavorativa e il training formativo per la formazione delle competenze²⁴³. In merito al controllo del processo lavorativo, la diffusione del container ha determinato la capacità di instaurare un processo lavorativo, in cui il tempo è determinato dalla tecnologia e dove ogni mansione è misurabile in modo preciso, proprio perché ogni movimento, che consiste nel mero spostamento del container, è stato standardizzato. Wellman mostra come la standardizzazione, attraverso il nuovo uso della tecnologia, e la centralizzazione del comando siano stati elementi strettamente connessi dell'innovazione indotta dall'uso dei container²⁴⁴. Prima dell'avvento del container, la formazione per divenire portuale si sviluppava direttamente nel lavoro della gang, per cui era la trasmissione dei saperi dei più anziani ed esperti a formare i “nuovi stivatori”, attraverso un processo collettivo, in cui la comunità selezionava, cooptava, “formava i lavoratori qualificati”. Lo studioso statunitense sostiene che con l'introduzione dei container il concetto di skills è mutato radicalmente. E' crollata l'importanza dell'esperienza diretta dentro la comunità dei portuali per sviluppare le competenze del portuale qualificato. I container hanno consentito di invertire tale relazione (fra competenze e tempo di lavoro), per cui, secondo l'analisi di D. Wellman, i più qualificati, ovvero capaci di movimentare i container, erano i più giovani, che si erano qualificati in determinati corsi di formazione²⁴⁵. Nel solco del nuovo rapporto fra comunità e skills, nel porto di San Francisco è scaturito un nuovo concetto di fiducia determinato dalla mutazione dei luoghi e delle relazioni sociali dove si formavano i lavoratori qualificati²⁴⁶. Il concetto di cooperazione è mutato, visto che la tradizionale gang per la movimentazione di sacchi o altre unità molto pesanti era indispensabile, modalità totalmente scomparsa nei

²⁴³ D. Wellman, *Port of San Francisco 1932-1970*, Port report prepared for the Conference “Comparative Interactive-International History of Dock Labour, c. 1790-1970, Amsterdam, 13-15, November 1997, vol. 1, p. 17.

²⁴⁴ D. Wellman, *The Union make us strong*, op. cit. p. 127.

²⁴⁵ *Ibidem*, p. 131.

²⁴⁶ *Ibidem*, p. 132.

settori dove la merce era stata containerizzata²⁴⁷. La cooperazione, nel porto della rottura di carico, era qualificata dalle continue comunicazioni orali fra i portuali e fra il caposquadra e i membri della medesima²⁴⁸. Questa forma di comunicazione era necessaria anche per le discussioni funzionali a decidere, come squadra, le diverse fasi della movimentazione della merce, sempre diversa per via della tipologia merceologica²⁴⁹. La valenza rivoluzionaria del container risiede nella sua capacità di mutare in modo radicale l'organizzazione del lavoro e la relazione fra lavoratori e tecnologia²⁵⁰.

Mills e Wellman sostengono che il controllo del processo lavorativo attraverso l'uso dei container si sia centralizzato, grazie alla marginalizzazione delle competenze tradizionali e l'utilizzo della sequenza lavorativa pianificata dal computer²⁵¹. L'informatica ha determinato un maggior controllo e centralizzazione delle procedure lavorative²⁵². Nel porto di San Francisco, la movimentazione dei container è diventata completamente pianificabile negli uffici direzionali ancora prima dell'arrivo della nave grazie all'ausilio di strumenti informatici preposti a controllare e monitorare i diversi passaggi²⁵³. Prima dei container, la relazione di potere fra i portuali e le imprese era a vantaggio dei primi, visto che i capisquadra avevano un notevole bagaglio di conoscenze necessarie per movimentare le diverse tipologie di merce e delle capacità dei diversi portuali necessari per realizzare il lavoro di carico e scarico della merce²⁵⁴.

La capacità di lavoro seguiva, quindi, in modo diretto la differenza d'età o la vita lavorativa. Per cui i più anziani conquistavano rispetto come conoscenti delle diverse tecniche di carico e scarico, e perché loro si qualificavano come maestri nei confronti dei giovani. Se studiamo le competenze in relazione all'autonomia delle squadre dei

²⁴⁷ Ibidem, p. 141.

²⁴⁸ Ibidem, p. 144.

²⁴⁹ Ibidem, p. 165.

²⁵⁰ Ibidem, p. 166.

²⁵¹ Herb Mills e David Wellman, *Contractually sanctioned job*, op. cit., p. 22.

²⁵² Ibidem, p., 24.

²⁵³ H. Mills, H. Mills, *The social consequence of Industrial Modernization*, Seconda parte, op. cit. D. Wellman, *The Union make us strong*, op. cit., p. 161.

²⁵⁴ D. Wellman, *The Union make us strong*, op. cit., pp. 146-148.

portuali, comprendiamo che esse si siano qualificate come strumento per sviluppare e accrescere l'indipendenza dagli armatori marittimi²⁵⁵.

La nuova geografia della manipolazione della merce e il concetto di spazio portuale al tempo dei container

Il contributo metodologico di Broeze è essenziale per leggere la riformulazione del concetto di «spazio portuale». Egli sostiene che «l'aspetto maggiormente rivoluzionario fu il superamento dell'isolamento dello *shipping* nella catena dei trasporti. La logistica intermodale ha determinato un'integrazione fra trasporto marittimo e terrestre come mai accaduto prima²⁵⁶. Il cambiamento, secondo Broeze, può essere descritto enunciando due principi molto semplici: da un lato l'*omologazione* dei carichi in unità standardizzati per ridurre i tempi di permanenza nei porti e incrementare la produttività del lavoro e, dall'altro, la creazione di un effettivo *sistema intermodale* con un servizio porta-a-porta dal produttore al consumatore²⁵⁷. Lo storico australiano mostra che prima degli anni Sessanta le merci erano collocate in sacchi, casse, scatole, pacchi, e successivamente nei pallet²⁵⁸ sollevati dai fork-lift. Analizzando l'affermazione della filosofia intermodale ci mostra il mutamento radicale della *natura dello spazio dei porti*. Se nell'epoca pre-container la causa principale di conflitti era il tentativo degli imprenditori industriali e armatori di usare bacini autonomi dalle organizzazioni dei lavoratori, tale dinamica dopo l'avvento dei container si è innovata notevolmente, dato che il carico/scarico della merce all'interno dei container può avvenire in qualsiasi luogo consono, come potrebbe esser la fabbrica del mittente o un interporto nell'entroterra²⁵⁹. David F. Wilson, in merito, ha sostenuto che il container è stato concepito per attraversare i porti senza esser aperto²⁶⁰, e all'interno di tale progetto a livello mondiale sono stati costruiti interporti nell'entroterra per la manipolazione della merce, utilizzando manodopera esterna al mondo tradizionale dei

²⁵⁵ Herb Mills e David Wellman, *Contractually sanctioned job*, op. cit.

²⁵⁶ F. Broeze, *The globalisation of the ocean*, op. cit., p. 10.

²⁵⁷ *Ibidem*, p. 9.

²⁵⁸ Termine internazionale che indica un'attrezzatura utilizzata per l'appoggio di vari tipi di materiale, destinati a essere immagazzinati nelle industrie, ad essere movimentati con attrezzature specifiche (carrelli elevatori e tran spallet) e trasportati con vari mezzi di trasporto.

²⁵⁹ F. Broeze, *The globalisation of the ocean*, p. 21.

²⁶⁰ David F. Wilson, *Dockers the impact of industrial change*, London, 1992, p. 138.

portuali²⁶¹. Devi Sacchetto, indagando il lavoro dei marittimi, ha dimostrato che «l'eliminazione dell'immagazzinamento, che è costituito da pile di container, ha reso molto più spedito il lavoro di smistamento»²⁶². Il contributo di Peter Turnbull, invece, è essenziale per la sua capacità di contestualizzare il cambiamento dell'organizzazione del lavoro portuale in Gran Bretagna, ad esempio i portuali inglesi hanno manifestato la loro avversione nei confronti dei nuovi interporti costruiti lontano dai terminal marittimi. La nuova tecnologia ha mutato la collocazione geografica della forza lavoro all'interno del porto, visto che il rapporto faccia a faccia diviene marginale, insieme alle discussioni funzionali a pianificare lo stivaggio della merce. La cooperazione dei portuali, intesa come scambio diretto attraverso gli ordini emanati direttamente o la divisione dello sforzo fisico perde la sua centralità, come hanno mostrato Hills e Wellman, visto che i terminal container sono stati disegnati ed organizzati per facilitare il controllo verticale delle operazioni e dei movimenti dei singoli lavoratori portuali. Sia sul piano del processo lavorativo che su quello del paesaggio, il camion diviene un elemento essenziale nei terminal di container nordamericani²⁶³. I container hanno cambiato la geografia del lavoro portuale, poiché nel modello precedente la movimentazione della merce e l'attracco delle navi erano molto concentrati e vicino ai centri storici, mentre il deposito dei container ha iniziato a richiedere un'estensione di gran lunga maggiore, per cui nei dibattiti sulla trasformazione dei porti vi era un continuo richiamo alla "mancanza di spazio"²⁶⁴.

Scissione fra esecuzione ed elaborazione del piano di produzione

Lo studio di Harry Braverman si basa sull'ipotesi che all'interno delle fabbriche l'attività lavorativa si sia progressivamente «degradata». L'autore descrive precisamente la capacità di Frederick Taylor di fondare «il movimento della direzione scientifica del lavoro, la quale si è sviluppata ponendo al centro il controllo del processo lavorativo». Braverman precisa che «il taylorismo è un pezzo dello sviluppo dei metodi di direzione del lavoro, *non della tecnologia*, nel quale il suo ruolo è stato marginale». Egli sottolinea che «a F. Taylor non premeva molto il progresso tecnologico. Il suo interesse si è concentrato sul *controllo* del

²⁶¹ Ibidem, p. 142.

²⁶² Devi Sacchetto, *Fabbriche galleggianti*, op. cit., p. 227.

²⁶³ H. Mills e David Wellman, *Contractually sanctioned job*, op. cit., p. 22.

²⁶⁴ D. Wellman, *The Union make us strong*, op. cit., p. 159.

lavoro», attraverso l'elevazione del *concetto* su un piano del tutto nuovo quando ha «affermato che per una direzione adeguata è assolutamente necessario prescrivere imperativamente al lavoratore l'esatta maniera in cui il lavoro deve essere eseguito». Il contributo metodologico di Harry Braverman²⁶⁵ può fornire un'utile griglia interpretativa per indagare la «rivoluzione dei container». L'autore, secondo la lettura di Sam Davies, si è inserito all'interno della storiografia del lavoro, segnando uno stacco per la duplice direzione proposta: da un lato per la definizione precisa di «degradazione del lavoro» e dall'altro per un interesse nuovo per la funzione del management della forza lavoro²⁶⁶. L'autore descrive precisamente la capacità di Frederick Taylor di fondare «il movimento della direzione scientifica del lavoro»²⁶⁷, la quale si è sviluppata ponendo al centro il *controllo del processo lavorativo*. Egli sottolinea che «a Taylor non premeva molto il progresso tecnologico. (...) Il suo interesse si appuntava sul *controllo* del lavoro»²⁶⁸, innalzandone il *concetto* su un piano del tutto nuovo quando ha «affermato che per una direzione adeguata è assolutamente necessario prescrivere imperativamente al lavoratore l'esatta maniera in cui il lavoro deve essere eseguito»²⁶⁹. Lo studioso nordamericano riconosce a Taylor la capacità di «formulare con chiarezza i principî che ormai di rado vengono pubblicamente ammessi»²⁷⁰, perciò li prende in esame diffusamente:

a. La dissoluzione del processo lavorativo dalle qualificazioni degli operai, rendendo il processo lavorativo indipendente dalla *tradizione* e dalle *conoscenze* dei lavoratori.

b. *Separazione* dell'ideazione dall'esecuzione, eliminando gli elementi di autorganizzazione di una comunità di lavoratori e auto-motivazione del singolo lavoratore. La linea manageriale intende acquisire la capacità di direzione per poi imporre la metodologia e il ritmo lavorativo desiderato.

c. Il *monopolio* della conoscenza del processo lavorativo è funzionale a controllare ogni fase del medesimo processo e del suo modo d'esecuzione²⁷¹. La containerizzazione va

²⁶⁵ H. Braverman, *Lavoro e capitale monopolistico: la degradazione del lavoro nel XX Secolo*, Einaudi, Torino 1978.

²⁶⁶ S. Davies, *Employers and dock labour: employment, work and industrial relations in international perspective*, in S. Davies (ed.), *Dock Workers*, op. cit., p. 605.

²⁶⁷ H. Braverman, *Lavoro e capitale monopolistico*, op. cit., Pp. 85-149.

²⁶⁸ *Ibidem.*, pp.110

²⁶⁹ *Ibidem.*, p. 90.

²⁷⁰ *Ibidem.*, pp. 112-113.

²⁷¹ *Ibidem.*, pp. 113- 120.

interpretata come un processo di meccanizzazione del lavoro nei porti, indagando da un lato il rapporto fra il singolo portuale e la tecnologia, in relazione alle competenze e alle tradizionali metodologie di lavoro, come indicato da Björklund, e dall'altro come una nuova relazione fra le comunità dei portuali e la tecnologia²⁷².

2. Secondo capitolo: il contesto internazionale

Il presente capitolo illustra lo sviluppo della logistica intermodale in una prospettiva internazionale; nella prima sezione, si ricostruisce come durante la seconda metà degli anni Cinquanta si siano sperimentate nuove tecniche per la movimentazione della merce negli Stati Uniti²⁷³. Nella seconda parte, si descrive, sinteticamente, la ridefinizione elementi strutturali del governo della forza lavoro portuale della Gran

²⁷² Bernard Dubbeld, nella sua ricerca sul caso di Durban mostra la perdita d'importanza dei portuali nel processo decisionale. Riprendendo il contributo di H. Braverman, egli incentra la propria narrazione sulle organizzazioni collettive (gangs di lavoratori e sindacati) e il nuovo controllo del processo lavorativo, indotto dall'innovazione dei containers. B. Dubbeld ha la capacità di descrivere l'innovazione tecnologica considerando sia l'impatto di essa sulle consuetudini dell'autorganizzazione lavorativa dei portuali sia la filosofia di fondo del nuovo piano manageriale. Bernard Dubbeld, *Breaking the Buffalo: The Transformation of Stevedoring Work in Durban Between 1970 and 1990*, «Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis», (2003).

²⁷³F. Broeze, *The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present*, in «Research in Maritime History», 2002, n. 23. B.J. Cudahy, *Box Boats, How Container Ships Changed the World*, Fordham University Press, Fordham 2006. M. Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press, Princeton 2006. John H. Manhoney, *Intermodal Freight Transportation*, Eno Foundation for Transportation 1985.

Bretagna, visto che gli attori sociali italiani hanno dedicato le loro attenzioni alle innovazioni dei porti inglesi²⁷⁴.

Prima del 1956

Il container, inteso come mero parallelepipedo capace di contenere la merce, fu utilizzato sin dalla prima metà del XX secolo. Nel 1920 la ferrovia di New York mise in commercio dei container d'acciaio e la Pennsylvania Railroad divenne una convinta sostenitrice di questo strumento. In diversi paesi, questa tecnica fu adottata dai diversi sistemi ferroviari in competizione con i camion, per esempio la London Midland and Scottish Railway trasportò tremila container e la ferrovia francese consigliò la sua adozione ai contadini. Nel 1933, le società ferroviarie europee si unirono per istituire l'International Container Bureau, un'organizzazione che mirò a facilitare il trasporto in Europa.

Vi furono alcune sperimentazioni per migliorar l'utilizzo dei container anche negli Stati Uniti: la Missouri Pacific Railway promosse l'utilizzo di container con le ruote, e nel 1953 l'Alaska Steamship Company cominciò a movimentare strutture in legno dall'Alaska ai porti nordamericani. Inoltre, la compagnia di navigazione Seatrain Lines assunse un nuovo approccio, attraverso l'imbarco sulle navi dei vagoni ferroviari per trasportarli dai porti americani a quelli cubani.

Nel dopoguerra, i container utilizzati in Europa avevano dimensioni limitate, erano prodotti in legno e talvolta avevano con la parte superiore aperta. Inoltre, essi non erano utilizzati in modo tale da promuovere un risparmio dei costi e un buon utilizzo dello spazio delle navi²⁷⁵. Sino alla seconda metà degli anni Cinquanta il container rappresentò una tipologia di imballaggio fra le decine movimentate nei porti, senza alcuna capacità di standardizzare le operazioni portuali e mutare l'organizzazione del lavoro.

²⁷⁴ P. Turnbull, C. e K. Woolfson, *Dock Strike: Conflict and Restructuring in Britain's Ports*, Avebury, Aldershot 1992. Peter Turnbull, *Contesting Globalization on the Waterfront*, «Politics & Society», 28(3), 2000. P. Turnbull, *Commercialisation, Deregulation and the Management of the World's Ports, Full Report of Research Activities and Results*, novembre 1999. D.F. Wilson, *Dockers the Impact of Industrial Change*, Collins, London 1992. Monica Clua Losada, *Solidarity, global restructuring and deregulation: the Liverpool Dockers' dispute (1995-'98)*, PhD thesis, University of York, Department of politics, September 2010.

²⁷⁵ Marc Levinson, *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*, Princeton University Press, Princeton 2006.

Conseguentemente, le diverse figure imprenditoriali nordamericane continuavano a promuovere ricerche e sperimentazioni; gli armatori iniziavano a diminuire il tempo di stazionamento della nave al porto e gli spedizionieri esigevano di abbattere i costi, i taccheggi e i danneggiamenti alla merce.

Il container dal 1956 al 1966 e la sua natura “rivoluzionaria”

I testi di Marc Levinson and B. J. Cuhady attribuiscono enorme importanza all'inaugurazione della prima nave portacontainer e all'“imprenditore pioniere”. L'evento principale avvenne il 26 aprile del 1956, quando una vecchia petroliera ormeggiata a Newark, nel New Jersey, contenente cinquantotto cassoni di autocarro in alluminio prese il largo diretta al porto di New York. Levinson utilizza l'espressione “fu l'inizio della rivoluzione”. La letteratura di tale tema utilizza frequentemente l'espressione “rivoluzione dei container”, data la sua capacità di evocare la rottura epocale. In realtà, si utilizza tale formula per indicare un processo storico durato alcuni decenni²⁷⁶. Broeze sostiene che “la containerizzazione rivoluzionò il commercio marittimo nelle dimensioni fisiche, organizzative e negli aspetti umani”, altresì precisa che l'aspetto “maggiormente rivoluzionario” risiedeva nel superamento dell'“isolamento” dello *shipping* per creare dimensioni organizzative incentrate su cooperazione e integrazione, non esistenti in precedenza²⁷⁷.

Levinson sostiene che «McLean non fu affatto l'“inventore” delle spedizioni tramite container» e precisa che:

Il dibattito sui precedenti ignora la natura innovativa della sua impresa dato che McLean comprese che per ridurre i costi della spedizione di beni non bastava una semplice cassa di metallo, ma era necessario un sistema completamente nuovo di gestione della logistica²⁷⁸.

Il fine di McLean fu quello di trasportare la merce per terra e per mare al minor costo possibile, ed egli iniziò il proprio business nel trasporto su gomma, l'innovazione si dispiegò quando egli provò a distaccare i container dai camion.

²⁷⁶Ibidem, p. 12.

²⁷⁷F. Broeze, *The Globalisation of the oceans*, op. cit., pp. 9-10.

²⁷⁸M. Levinson, *The Box*, op. Cit., p. 48.

McLean mise a fuoco che il centro strategico del suo investimento si stava spastando dalla terra al mare²⁷⁹ e quindi i responsabili aziendali sostennero che il concetto di porta-a-porta fosse un concetto nato da un punto di vista dell'imprenditore su gomma²⁸⁰.

Certamente l'aspetto essenziale dell'innovazione risiedeva nell'impegno di occuparsi del trasporto del container dal produttore al distributore²⁸¹. McLean sviluppò una nuova visione dell'azienda capace di gestire le navi per il trasporto delle merci e possedere tutto l'equipaggiamento necessario, comprese le gru²⁸². Il progetto aziendale della Sea Land lo spinse a ricercare il controllo diretto ed esclusivo delle banchine dei porti marittimi, per cui mostrò il desiderio di spendere parte del proprio capitale per garantirsi tale capacità di controllo dei terminal marittimi. Nei casi in cui non vi fosse stata la disponibilità dell'Autorità Portuale di soddisfare tale richiesta, la Sea Land si impegnava ad acquisire un'area attigua e dotarla delle proprie gru per la movimentazione dei container²⁸³.

Logistica e guerra

La logistica marittima ha sempre avuto una stretta connessione con la guerra e la sua scienza²⁸⁴. Tale connessione è ampiamente affrontata sia da Marc Levinson sia B. J. Cudahy²⁸⁵. La guerra in Vietnam rappresentò «un'opportunità per dimostrare l'efficienza e la velocità del trasporto di merci con l'uso di containers²⁸⁶». Di fronte alle evidenti difficoltà logistiche dei militari nordamericane in Asia, a McLean fu richiesto di compiere un sopralluogo in Vietnam nel natale del 1965²⁸⁷. Per il trasporto di armi in

²⁷⁹ F. Broeze, *The Globalisation of the oceans*, op. cit., p. 34.

²⁸⁰ Maritime Archive of Liverpool, "B/Act", Box n. 3, Containerisation international, vol. 16, n. 10, Ottobre 1982, "Sea Land terminals: incompatibility isolates the innovator, p. 75.

²⁸¹ Lane C. Kendall and James J. Buckley, *The business of shipping*, Cornell maritime press, Centrevill (Maryland) 2005 (1973), p. 308.

²⁸² I. R Whittaker, *Containerisation*, Transcripta 1972, p. 12.

²⁸³ Maritime Archive of Liverpool, "B/Act", Box n. 3, Containerisation international, vol. 16, n. 10, Ottobre 1982, "Sea Land terminals: incompatibility isolates the innovator, pp. 77 e 79.

²⁸⁴ S. Bologna, *Le multinazionali del mare*, op. cit.

²⁸⁵ B. J. Cudahy, *Box Boats*, op. cit., pp. 93-94.

²⁸⁶ *Ibidem*, p. 97.

²⁸⁷ F. Broeze, *The Globalisation of the oceans*, op. cit., p. 36.

Vietnam, il team di McLean ricevette l'approvazione del presidente dell'ILA, Teddy Gleason, lo stesso che a New York aveva osteggiato la containerizzazione per quasi dieci anni. Da un lato, nel 1967 McLean riuscì a dimostrare di poter garantire il taglio del 50% dei costi rispetto alle pratiche utilizzate dalla marina nordamericana dall'altro ricevette dal Dipartimento della Difesa 450 milioni di dollari da il 1967 al 1973.

Nel 1971, i proventi delle vendite del Vietnam costituivano il 30% del fatturato aziendale²⁸⁸. Il conflitto bellico in Vietnam fu essenziale per il capitalismo nordamericano per imporre l'introduzione dei containers, essendo stata la guerra un vero terreno di sperimentazione²⁸⁹.

Dal 1966 agli anni Ottanta, la lettura ITW

Nel 1968 l'International Transport Workers' Federation (ITF) pubblicò un testo di analisi sugli effetti globali della containerizzazione. Essa individuava i seguenti effetti del container rispetto alla rottura di carico: 1) Fortissimo risparmio di tempo e di lavoro; 2) Deciso incremento della produttività dei porti; 3) Necessità di maggiore spazio da parte dei porti per il deposito dei container; 4) Nuovo rapporto fra i porti e l'entroterra.

Il sindacato ha mostrato la rapida *mutazione della natura delle imprese marittime*. Da un lato, le aziende impegnate nel trasporto dei container, a differenza di quelle impegnate con le merci varie, iniziavano a mostrare tutto l'interesse e la volontà nel curare il trasporto della merce dalla *partenza all'arrivo nell'entroterra*, ben distante dall'approdo marittimo delle portacontainer. Dall'altro, esse hanno manifestato il desiderio di avere un *controllo* ed influenza diretta sul lavoro portuale. L'organizzazione tecnica nei porti si è decisamente standardizzata con l'introduzione dei container rispetto al modello precedente²⁹⁰ e la containerizzazione ha fornito la possibilità di scegliere con una maggiore autonomia il porto da cui far attraversare i container²⁹¹.

²⁸⁸ Ibidem, pp. 173- 179.

²⁸⁹ Salvatore R. Mercogliano, *The container revolution*, in «Sea History», Spring 2006, n. 114, p. 10.

²⁹⁰ International Transport Workers' Federation, *An International Report on the social and economic consequences of container traffic*, 1968, p. 32.

²⁹¹ Idem, pp. 13- 41.

Sul piano *qualitativo* il sindacato acquisì la coscienza che le tradizionali competenze (stivaggio, conteggio, lavori impiegatizi etc.) stessero perdendo la loro importanza per richiederne di nuove²⁹². Il piano di ideazione e controllo del processo lavorativo si stava modificando radicalmente, grazie agli strumenti informatici, utili per pianificare tempi, spazi e modalità di stivaggio. La movimentazione dei container si stava caratterizzando per una maggiore *routine* rispetto al carico e scarico della merce all'interno della rottura di carico²⁹³.

Inoltre, il sindacato ITF sosteneva che il sistema di trasporto containerizzato stesse producendo un importante processo di *espulsione* della manodopera dal lavoro portuale²⁹⁴ e un crollo verticale del lavoro fisico per la movimentazione della merce²⁹⁵. L'innovazione era connessa con il nodo del “*tempo*”, poiché “nel modello convenzionale una nave poteva impiegare sino a cinque giorni per lo scarico e carico della merce al porto. Mentre la containerizzazione ha ridotto la permanenza della nave, richiedendo solo una giornata per la medesima quantità di merce”²⁹⁶.

Fino al 1966, le operazioni delle portacontainer furono prettamente un fenomeno dell'Oceano Pacifico e gestito da imprese statunitensi. Negli anni Sessanta, diversi imprenditori di altre aree geografiche misero a fuoco l'efficienza del sistema di trasporto per mezzo dei container e il rischio di rimanere escluso da tale innovazione²⁹⁷. Dagli anni Settanta l'evoluzione dei container rese l'utilizzo dei container più “semplice” e facilmente organizzabile²⁹⁸. Quindi, dal 1966, i traffici marittimi attraverso i container sono diventati un fenomeno internazionale.

Nel 1965 a Rotterdam si formò un consorzio per costituire l'European Container Terminal (ECT) per accogliere i traffici containerizzati. La presenza della società

²⁹² Idem, p. 32.

²⁹³ Lane C. Kendall and James J. Buckley, *The business of shipping*, Cornell maritime press, Centreville (Maryland) 2005 (1973), pp. 86- 86.

²⁹⁴ International Transport Workers' Federation, *An International Report*, op. cit., p. 43.

²⁹⁵ Lane C. Kendall and James J. Buckley, *The business of shipping*, Cornell maritime press, Centreville (Maryland) 2005 (1973), p. 11.

²⁹⁶ J. Lawrence Rinaldi, *Containerization, the new method of intermodal transport*, Sterling Publishing 1972, p. 18.

²⁹⁷ John H. Manhoney, *Intermodal Freight Transportation*, Eno Foundation for Transportation 1985, P. 17.

²⁹⁸ Ibidem, 76-77.

ferroviaria Nederlandse Spoorwegen (NS) rivestì una notevole importanza per consentire un rapido collegamento con l'entroterra²⁹⁹.

Dalla fine degli anni Settanta alla prima metà degli anni Ottanta il commercio marittimo registrò un declino, toccando il suo punto più basso nel 1983³⁰⁰. Nello stesso periodo il traffico containerizzato nei porti del Mediterraneo sviluppò un incremento del 48,7%, i porti nordeuropei realizzarono una crescita del 65%³⁰¹.

I porti inglesi

Lo studio del caso inglese è utile per mostrare alcuni effetti del container sul governo della forza lavoro in paese europeo, dove le ricerche sono state numerose. Per mostrare le innovazioni, in modo sintetico, tratterò alcuni elementi qualificanti: la visione delle nuove imprese armatrici, il passaggio dalla dimensione di industria a singole imprese, la nuova geografia e l'introduzione della tecnologia informatica.

La visione delle imprese marittime

I report e pubblicazioni dell'Associated Container Transport (ACT) illustrano lo sforzo del consorzio di avere una *visione* completa del trasporto door-to-door dei container. Secondo tale documentazione "la nave è diventata una parte del trasporto door-to-door". Nel 1973 ACT stipula un contratto con Mersey Docks & Harbour Company per garantirsi l'utilizzo del Seaforth terminal e trasformarlo in uno dei principali nodi di commercio fra la Gran Bretagna, l'Australia e la Nuova Zelanda³⁰². La compagnia marittima inserì questo terminal all'interno di un network di terminal delle due aree di riferimento: l'Inghilterra e l'Australia³⁰³; essa mostrava come tutta l'operazione sia monitorata dallo sguardo del computer centrale, il quale riceveva in modo regolare informazioni sulla posizione dei diversi container, e sfruttando il

²⁹⁹ F. Broeze, *The Globalisation of the oceans*, op. cit., p. 36.

³⁰⁰ Ibidem, p. 79.

³⁰¹ Nereo Marcucci, *La trasformazione del porto di Livorno alla fine degli anni ottanta*, in Patrizia Lupi, Enrico Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, op. cit., P. 54.

³⁰² The Archives of Merseyside Maritime Museum. "Associated container transport (ACT): Print material". Box 1. "B/ACT - 2 /1-61". ACT News, Spring 1973, p. 1. A cavallo fra gli anni Sessanta e Settanta Southampton è diventato uno dei principali scali della Gran Bretagna, visto che il consorzio dell'Overseas Containers Limited (OCL) e dell'Associated Container Transportation (ACT) hanno individuato tale scalo per il commercio con l'estremo oriente I. R. Whittaker, *Containerisation*, Transcripta 1972, p. 33³⁰².

³⁰³ L&AMML, Title of deposit: "Associated container transport (ACT): Print material", Box n. 2 - B. "8/1-16", ACT "The World of Act", 1990, p. 4.

computer si elaborava il piano di “viaggio il più veloce ed economico possibile³⁰⁴”. Gli strumenti informatici erano diventati per gli operatori dell’ACT essenziali sia per la gestione della documentazione e sia per organizzare il processo lavorativo³⁰⁵ ed in particolare presso gli *inland termina*, dove la merce era collocata all’interno dei container³⁰⁶. L’attività dell’armatore marittimo iniziava fin dall’interno della fabbrica: “una parte di personale specializzato della ACT è a disposizione dei possibili clienti (aziende e fabbriche, come la Ford³⁰⁷)”. Gli esperti del consorzio inglese organizzavano visite all’interno delle fabbriche per esaminare quale fosse il modo migliore di caricare la merce nei container³⁰⁸. La loro attività commerciale era al servizio delle principali multinazionali industriali, come la Cummins, leader globale nella produzione dei motori ad alimentazione diesel. ACT garantì il trasporto dei motori dall’Australia, mentre altre agenzie marittime si occupava del trasporto dei manufatti da Singapore, oppure dei semilavorati dagli stabilimenti di Tokyo a quelle di Shotts (Scozia)³⁰⁹. La containerizzazione consentì il trasporto dei semilavorati alla Philips, gli schermi prodotti in Olanda iniziarono ad essere trasportati in nave fino agli stabilimenti di Hong Kong; il prodotto terminato giungeva nei paesi di destinazione (Scandinavia e Africa Ovest) all’interno di portacontainer. Visto che circa il 70% dei prodotti della Philips viaggiavano dalle fabbriche fino punto vendita senza ulteriori movimentazioni³¹⁰.

Le agenzie marittime come Overseas Container Limited e ACT hanno innovato il terminal container di Tilbury intervenendo sul piano sia del tempo sia dello spazio dal 1976. Difatti, il terminal garantiva un servizio di 24 su 24 h, attraverso tre turni di lavoro dei portuali. Tutto lo spazio del terminal e i movimenti dei mezzi erano visibili dagli schermi della sala di controllo operativo ed il contatto diretto con gli operatori si

³⁰⁴ L&AMML, “Associated container transport (ACT): Print material”, Box n. 2 – B.”8/1-16”, ACT, “World of act”, A vast range of activities, p. 12.

³⁰⁵ Ibidem, p. 5.

³⁰⁶ Ibidem, p. 8.

³⁰⁷ L&AMML, “Associated container transport (ACT): Print material”, Box n. 2 – B. “8/1-16”, – ACT, “The Merchant Adventures”, p. 11.

³⁰⁸ Ibidem, p. 9.

³⁰⁹ L&AMML “Associated container transport (ACT): Print material” -Box 1. <<B/ACT - 2 /1-61>> ACT News, Springs 1982, pp. 6-7- “Shotts-25 Years Old and Still Growing” –

³¹⁰ “Philips’ do it yourself groupage”, “Containerisation International, Dicembre 1975, p. 51.

realizzava per mezzo delle radio; la pianificazione era possibile grazie all'utilizzo di un mini-computer³¹¹.

La comunicazione inerente alla movimentazione dei container era garantito dagli operatori dell'ACT, grazie alla rete di computer che facevano capo al quartier generale di Southampton³¹².

Decasualizzazione e containerizzazione

Nella fase antecedente ai container, secondo la lettura di Devlin, i "portuali avevano due qualità". La prima era il senso di orgoglio per "il settore industriale", di cui facevano parte. La seconda era l'immenso attaccamento alle loro competenze³¹³.

Lo stivaggio era "arte di collocare la merce all'interno della nave". Il principio più importante risiedeva nella capacità degli stivatori di sfruttare al massimo lo spazio a disposizione sulla nave³¹⁴. Oltre alla conoscenza della nave e alla differenza di design da una nave all'altra, la difficoltà principale risiedeva nella movimentazione dell'enorme molteplicità di carichi³¹⁵.

A partire dal 1947, I portuali iniziarono a lavorare sotto il *Dock Labour Scheme*³¹⁶ e non certo come dipendenti delle agenzie marittime; il salario minimo gli era elargito dal Labour Board, qualora nessuna compagnia marittima richiedesse il loro lavoro³¹⁷. Nel 1955 Devlin teorizzò che lo spirito di solidarietà della comunità, la propensione agli scioperi e il lavoro irregolare rendevano i porti inglesi poco produttivi³¹⁸. Il lavoro portuale era caratterizzato dai seguenti elementi: irregolarità della prestazione, molteplicità delle attività e la retribuzione a cottimo³¹⁹.

Il controllo del processo lavorativo e la promozione degli scioperi erano spesso organizzati dalle stesse *gangs* di portuali. In spirito di solidarietà altre squadre potevano

³¹¹ L&AMML, "B/ACT/f.b/ACT.15/1-12, "Tilbury Container Services-limited".

³¹² ACT News, Springs 1982, pp. 10-11

³¹³ Eric Taplin, The history of dock harbour: Liverpool: circa 1850-1940, Research paper, Port reports prepared for the Conference: Comparative International History of Dock Labour, c. 1790-1970, 13-15, Novembre, 1997, vol. 2, p. 4.

³¹⁴ M. E. Thomas, Stowage, tje Proprieties and stowage of cargoes, Brown, Son & Ferguson, LTD – Glasgow 1952, p. 4.

³¹⁵ Bryson Cunningham, Cargo Handling at ports, a Survey of the Various Systems in vogue, with a consideration of their respective Herits – London – 1926, Chapman &Hall, p. 10

³¹⁶ C. J. Davis, *Formation and reproduction of dockers*, op. cit. p. 222.

³¹⁷ S. Hill, *The Dockers: class and tradition*, Heinemann 1976, p. 16.

³¹⁸ C. J. Davis, *Formation and reproduction of dockers*, op. cit., p. 225.

³¹⁹ R. Mankelow, *The port of London*, op. cit., p. 380.

fermarsi dal lavoro in nave durante la fase di trattativa³²⁰. La gestione dei lavoratori portuali nella quotidianità era pilotata dal Local Dock Labour Board, presso i suoi uffici si riunivano i responsabili delle agenzie marittime che presentavano la richiesta di manodopera per il giorno seguente³²¹.

Nel modello del trasporto intermodale, i gestori dei terminal container iniziarono a preferire i rapporti lavorativi di lunga durata e meno saltuari, per ottenere la garanzia dei servizi e del lavoro full time. I terminal container, in relazione alle differenti competenze e alla dimensione della “fedeltà”, richiedendo ai portuali di sviluppare un forte senso di attaccamento all’azienda, per cui lavorano³²².

*La stabilizzazione dei rapporti lavorativi*³²³ fu propedeutico e sincronico al processo di containerizzazione dei commerci marittimi in Gran Bretagna. La maggioranza dei portuali londinesi dal 1967 sono divenuti lavoratori permanenti e con un contratto stabile presso l’Autorità portuale londinese³²⁴. La containerizzazione, secondo Eric Taplin, determinò il passaggio della portualità da settore alta intensità di lavoro a settore ad alto impiego di capitale.

In Inghilterra la diminuzione del numero degli occupati nel settore fu realizzato con un breve lasso di tempo rispetto all’introduzione dei container³²⁵, visto che dal 1968 al 1975 il numero dei portuali registrati è passato da 64.000 a 32.000 nel 1975. Alla diminuzione degli occupati corrispose l’incremento del capitale investito³²⁶. Negli anni Settanta vi fu un processo di superamento del lavoro occasionale, visto che diverse imprese marittime di portacontainer misero a fuoco la natura positiva della regolarizzazione dei lavoratori portuali. In Inghilterra il processo di regolarizzazione è stato strettamente connesso con il processo di containerizzazione. Entrambi i fenomeni hanno determinato un superamento della frammentazione delle imprese operanti. Per esempio, a Liverpool il nuovo terminale container è stato inaugurato nel 1972, dove i

³²⁰C. J. Davis, *Formation and reproduction of dockers*, op. cit., p. 228.

³²¹Michael Mellish, *The Docks after Devlin*, Heinemann education Books 1972, p. 8.

³²²Peter Turnbull, *Port Labour*, in, p. 531.

³²³In inglese si utilizza il termine *decasualization*.

³²⁴R. Mankelov, *The port of London*, op. cit., p. 379.

³²⁵Michael P. Jackson, *Labour Relations on the Docks*, Lexington Books, 1973, p. 128.

³²⁶Cousen & F. Major (Mersey Docks & Harbour Company), *A multi-user Container Terminal*, in National ports council, *Containers Their handling and Transport*, A Survey of Current Practice, London 1978, p. 235.

lavoratori furono occupati in modo non occasionale³²⁷. Nel 1989 il National Board dei portuali fu abolito in tutta l'Inghilterra³²⁸.

Geografia del lavoro e innovazione tecnologica

Fino all'utilizzo dei container i lavoratori vivevano nei pressi del porto marittimo, per recarsi quotidianamente nella sala chiamata e rispondere alle diverse richieste, irregolari e imprevedibili. Luogo di lavoro e abitazioni dei portuali erano molto vicini, visto che nel 40% dei casi i portuali di Manchester abitavano in un raggio di un miglio dal porto marittimo³²⁹.

Le nuove tecniche operative ridefinì l'organizzazione spaziale dei lavoratori portuali e nei porti tradizionali si ruppe lo stretto legame fra il centro storico e il porto commerciale; il principale terminal container di Liverpool fu collocato a circa cinque miglia dal porto antico³³⁰.

La containerizzazione determinò in Inghilterra uno spostamento nell'entroterra delle operazioni di carico e scarico della merce all'interno dei container³³¹. Dal 1967 al 1972 sei aree vicine ad importanti città inglesi (come Liverpool, Manchester, Birmingham) sono state adibite a interporti interni per la movimentazione dei container, e di carico e scarico della merce³³². La nuova geografia della manipolazione della merce in Inghilterra ha determinato un problema di definizione della figura del lavoratore portuale³³³. Il lavoro di manipolazione della merce era realizzata in magazzini o inland terminal dove operavano portuali non presenti nel registro nazionale, con salari inferiori e condizioni peggiori rispetto ai portuali marittimi. Nel 1969 *the Bristow Committee*, appositamente istituita dal Governo laburista, raccomandò che le protezioni dei portuali potessero essere estese di cinque o di dieci

³²⁷ Monica Clua Losada, *Solidarity, global restructuring and deregulation: the Liverpool Dockers' dispute (1995- '98)*, PhD thesis, University of York, Department of politics, September 2010, p. 62.

³²⁸ B. Towers, *Waterfront Blues*, op. cit., p. 268.

³²⁹ The University of Liverpool, department of social science, *The dock workers, An analysis of conditions of employment in the port of Manchester*, Liverpool University Press, Liverpool 1956, p. 43.

³³⁰ B. Towers, *Waterfront Blues*, op. cit., p. 270.

³³¹ M. Clua Losada, *Solidarity, global restructuring and deregulation*, op. cit., p. 45.

³³² K. J. Macdiarmid and J.D.C. Chambers (Containerbases Limited), in *Ibidem*.

³³³ Michael P. Jackson, *Labour Relations on the Docks*, Lexington Books, 1973, pp. 112 e 114.

mila miglia dal mare. Questa ipotesi fu discussa dalla Camera dei Comuni, ma senza che fosse adottata³³⁴.

I portuali inglesi convocarono manifestazioni e picchetti contro alcuni dei nuovi interporti interni³³⁵. Nel luglio del 1972 la tensione aumentò notevolmente, a causa dell'arresto di cinque portuali impegnati nel blocco dei nuovi inland terminal. Le proteste dei portuali si posero l'obiettivo di bloccare il mutamento della geografia del lavoro in Inghilterra.

La questione della definizione dei portuali inglesi era connessa con entrambe le evoluzioni geografiche. La *denominazione ufficiale* del 1947 includeva gli operatori all'interno e nelle vicinanze del porto marittimo, sino ad un limite di mezzo miglio. Dall'altro si definivano portuali i lavoratori iscritti nel relativo registro, operanti nei principali porti inglesi (Londra, Liverpool, Southampton, Hull, Newcastle and Glasgow). Con l'ascesa della containerizzazione i porti esterni al National Board (Felixstowe e Dover) assunsero un'importanza sempre maggiore³³⁶. Dai primi anni Ottanta, Felixstowe si qualificò come un porto all'avanguardia per l'utilizzo dell'informatica per il controllo delle operazioni e per la sperimentazione della gru a cavalletto mobile³³⁷. In modo parallelo, anche nei porti tradizionali si rompeva lo stretto legame fra il centro storico e il porto commerciale, difatti il principale terminal container di Liverpool (Seaforth Docks) erano distanti dal centro storico circa cinque miglia, determinando sia una rottura con la città che la necessità di nuove modalità per governare la forza lavoro portuale³³⁸.

Nel porto di Londra alla fine degli Sessanta il computer era parte della sperimentazione indotta dalle navi porta container³³⁹. Dal 1968 l'autorità portuale di Liverpool adottarono in modo provvisorio i vecchi moli per consentire lo scalo dei container. La ACT e SEATRAN hanno optato per tale porto, che dal 1972 si è dotato

³³⁴Monica Clua Losada, *Solidarity, global restructuring and deregulation: the Liverpool Dockers' dispute (1995-'98)*, PhD thesis, University of York, Department of politics, September 2010, p. 63.

³³⁵Michael P. Jackson, *Labour Relations on the Docks*, Lexington Books, 1973, p. 116.

³³⁶Brian Towers, *Waterfront Blues, The Rise and the Fall of the Liverpool's Dockland*, Carnegie Publishing 2012, p. 267.

³³⁷The Archives of Merseyside Maritime Museum, "Associated container transport (ACT): Print material" -Box 1. "ACT - 2 /1-61" - ACT News, Autumn 1981, pp. 6-7.

³³⁸B. Towers, *Waterfront Blues*, op. cit., p. 270.

³³⁹R. B. Oram, *The Dockers' tragedy*, Hutchinson of London, London 1970, P. 171.

di un terminal container con cinque gru³⁴⁰. Dal 1972 il Royal Seaforth di Liverpool ha adottato un sistema totalmente computerizzato per il controllo del processo di carico e scarico dei container, dopo due anni di esperienza pratica. Per cui, presso il porto della medesima città, il computer era considerato uno strumento essenziale nella logistica portuale. Quando la nave arrivava al terminal container Seaforth, il computer aveva già ricevuto i dettagli relativi ai container da scaricare, il peso, la destinazione e il piazzale in cui collocarli. Le indicazioni erano stampate e trasmesse al responsabile di area per il controllo dell'operazione di scarico³⁴¹.

Nel terminal container di Southampton i veicoli introdotti all'interno dell'area di movimentazione dei container sono inseriti all'interno del sistema di controllo computerizzato, per cui ogni informazione relativa ai mezzi di movimentazione era visibile sugli schermi della direzione, la quale si occupava di fornire le indicazioni per la movimentazione dei container e controllare il movimento dei mezzi³⁴².

Seconda Parte

³⁴⁰ *The Mersey route to the Heart*, "Containerisation International", Maggio 1977, p. 61.

³⁴¹ *Ibidem*, p. 241.

³⁴² B. Dawes (Solent Container Services Ltd. -Southampton), *Limited User Container Terminals*, in *National ports council, Containers Their handling and Transport*, op. cit.

3. Terzo capitolo: L'organizzazione del lavoro portuale prima dell'introduzione dei container a Genova

Premessa

Il presente capitolo descriverà il governo e l'organizzazione della forza lavoro al porto di Genova dall'inizio del XX secolo al 1969, anno di costruzione del primo terminal container.

Scheletro del capitolo

Il testo sarà diviso in due sezioni; nella prima si delineeranno i principali eventi dall'inizio del XX secolo alla seconda guerra mondiale: la nascita del Consorzio Autonomo del Porto di Genova nel 1903 e la nascita delle Compagnie Portuali (1928).

Nella seconda sezione, sarà analizzata l'organizzazione del lavoro dal 1946 all'introduzione dei container nel porto genovese.

Sarà indagata la natura del mercato del lavoro, il reclutamento quotidiano dei portuali, la relazione fra le famiglie e l'avviamento al mestiere.

Si mostrerà la natura del processo lavorativo; da un lato si analizzerà la complessità delle operazioni e l'irregolarità dell'attività lavorativa. Dall'altro saranno illustrati l'architettura della CULMV e il suo sforzo di controllare i mezzi meccanici e lo sviluppo tecnologico. La Compagnia Unica sarà descritta come un' "istituzione operaia" costruita attraverso un lungo processo culturale, in cui i concetti di "autogoverno", "autonomia" e "unità" stati centrali. Sarà affrontata la natura dello "spazio": il paesaggio portuale era caratterizzato dalla molteplicità della merce manipolata e dal suo immagazzinamento all'interno del perimetro del porto, inoltre, la Compagnia Unica ha condotto una lunga battaglia per la difesa del "confine" dell'area di sua pertinenza.

3.1. Dall'inizio del XX secolo alla seconda guerra mondiale

A cavallo tra Ottocento e Novecento, Genova fu il principale porto italiano; tra il 1900 e il 1913 il movimento commerciale crebbe da 4,9 a 7,8 milioni di tonnellate, in stretta correlazione con l'ascesa dell'industria italiana.

Negli anni Venti e Trenta il porto raggiunse e superò i livelli precedenti alla Grande Guerra; nel 1919 furono movimentati 5,8 milioni di tonnellate di merce movimentata, passando a 8,4 milioni nel 1929; nel 1939 il traffico si attestò su 8,3 milioni di tonnellate, il decremento fu causato dal crollo internazionale del commercio marittimo e dalla crisi del 1929. Nonostante tale dinamica negativa, dal 1929 al 1939 il porto di Genova fu ampliato, nello specifico fu costruito un grande bacino oltre Sampierdarena³⁴³.

Circa l'80% dell'attività annuale del porto fu rappresentato dalle importazioni; e Genova si caratterizzò come un porto di arrivo, in cui gli sbarchi rappresentarono la grandissima maggioranza delle operazioni portuali³⁴⁴.

Il carbone fu la merce prevalentemente manipolata ed arrivava da Cardiff e Newcastle per essere distribuito in tutta la penisola italiana³⁴⁵. Dal 1875 al 1914 il 35-40% del carbone importato in Italia giungeva al porto genovese.

Le altre merci principalmente movimentate furono il grano e le fibre tessili, Genova fu scalo nazionale per altri prodotti come la ghisa (42%), il ferro (66%) e il cotone (74%)³⁴⁶.

L'organizzazione del lavoro

L'incremento della movimentazione della merce presso lo scalo genovese incrementò l'impegno per rendere più ordinato il processo lavorativo e raffinare le forme di governo dei portuali. Un lungo dibattito politico condusse all'emanazione della legge del 12 gennaio 1903 per la costituzione del Consorzio Autonomo del Porto di Genova (CAP).

³⁴³ Maria Elisabetta Tonizzi, *I numeri e la storia del porto di Genova*, Comune di Genova Unita Organizzativa Statistica, 2004, Genova pp. 11-12.

³⁴⁴ Marco Doria, *Genova: da polo del triangolo industriale a città in declino*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria, n.s. XXXVII, fasc. II, Genova 1997, p. 388.

³⁴⁵ M. E. Tonizzi, *I numeri e la storia*, op. cit., p. 10.

³⁴⁶ M. E. Tonizzi, *Il porto di Genova: 1861-1970*, in «Memoria e Ricerca», n. 11, 2002, pp. 26-27.

Presso il porto genovese, lo Stato italiano decise di formare un Istituto atto a incrementare l'efficienza dei servi marittimi e il controllo della forza lavoro: Il CAP fu istituito nel 1903³⁴⁷. L'assemblea era composta da rappresentanti dello Stato, enti locali, le Camere di Commercio del triangolo industriale (Genova, Torino e Milano), l'ente ferroviario e due delegati dei lavoratori³⁴⁸. Tale assise si pose l'obiettivo di includere le organizzazioni operaie, presentandosi come istituzione di mediazione fra le diverse istanze socio-economiche³⁴⁹.

All'inizio del XX secolo, la conflittuale dei portuali genovesi assunse una valenza nazionale e si articolò in scioperi di lunga durata³⁵⁰.

Il CAP per denominare e quantificare la forza lavoro ha prescritto "l'obbligo d'iscrizione in appositi ruoli per tutti i lavoratori del porto, per limitare l'infiltrazione di personale non autorizzato³⁵¹". I funzionari del CAP, quindi, utilizzarono il censimento della manodopera, come strategia di conoscenza della forza lavoro e prevenzione delle agitazioni operaie.

Nel 1904 e nel 1906 i ruoli consortili accolsero più di sei mila unità. Nel 1906 si iscrissero 2.948 scaricatori del carbone e merci varie, 250 facchini di cereali e merci varie, 250 chiattaioli e 250 "caravana" e facchini operanti nei magazzini³⁵². I portuali genovesi furono suddivisi per categorie (carbone, cereali, e Merci Varie) per migliorare i servizi.

L'organizzazione atta a controllare i lavoratori si delineò attraverso nuove e specifiche *relazioni gerarchiche*. Presso ogni calata, un "gestore responsabile" si assunse il compito di mantenere l'ordine e di organizzare il reclutamento delle

³⁴⁷ M. Doria, *Les dockers de Genes le travail entre économie et politique de 1800 à la seconde guerre mondiale*, EDISUD, La Calade, Aix en Provence, estratto da "Dockers de la Méditerranée a la mer du Nord", p. 22.

³⁴⁸ M. E. Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 2000, p. 21.

³⁴⁹ M. E. Tonizzi, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, centro stampa del Consorzio Autonomo del Porto, Genova 1989, p. 116.

³⁵⁰ «Restano famosi lo sciopero proclamato nel dicembre del 1900 in occasione dello scioglimento della seconda Camera del Lavoro; quello, che si protrae per 43 giorni nell'estate del 1901, dei facchini del carbone nonché lo sciopero dei lavoratori delle merci varie del 1902». M. Elisabetta Tonizzi, *Merci, strutture*, op. cit., p. 22. Si veda anche M. Doria, *Les dockers*, op. cit. pp. 21-22.

³⁵¹ Luigi Ferraris, *L'organizzazione del lavoro dal 1903 al 1915*, in Consorzio Autonomo del Porto di Genova, *Archivio storico del porto di Genova, 1903-1945*, vol. II, Sagep, Genova 1993, p. 118.

³⁵² M. Doria, *Genova*, op. cit., p. 400.

maestranze nei diversi momenti della giornata. Il CAP istituì un registro di *capisquadra*, scelti tra il personale più preparato sul piano tecnico e affidabile dal punto di vista disciplinare.

Il nuovo regolamento concedeva ai portuali genovesi il diritto di costituirsi in *cooperative*³⁵³, le quali rendevano i lavoratori “più autonomi e responsabili”. Le cooperative, inoltre, furono le organizzazioni dei lavoratori funzionali ad evitare la concorrenza illimitata dei disoccupati e le angherie dei caporali³⁵⁴.

La struttura delle cooperative fu adottata per la sua capacità di rendersi responsabile della corretta e precisa esecuzione del lavoro. Da un lato, i capisquadra delle cooperative ricevevano le richieste di caricare e scaricare le navi e dall'altro essi detenevano un buon grado di autonomia nell'organizzazione delle modalità di esecuzione della commessa³⁵⁵.

Il CAP incontrò notevoli difficoltà nel delineare l'organizzazione del lavoro in un settore altamente complesso³⁵⁶, visto che ogni tipologia di merce richiedeva una differente specializzazione.

Il *governo della forza lavoro* si realizzava attraverso la retribuzione dei lavoratori con il salario a cottimo³⁵⁷ e la delega del controllo del singolo operaio alle cooperative dei portuali³⁵⁸.

Il compito del CAP fu quello di regolamentare le attività delle imprese che operarono nello shipping (agenzie marittime, raccomandatari, assicuratori marittimi ed altre); dalla fine dell'Ottocento alla Grande Guerra le imprese impegnate nel porto genovese crebbero da 200 ad oltre 300³⁵⁹.

Le nuove normative del CAP sono state recepite in modo ostile dalle diverse agenzie marittime, che spesso le percepivano come un limite all'incremento dei propri profitti³⁶⁰. Agli inizi degli anni Venti i datori di lavoro si dichiarano favorevoli alla

³⁵³ M. E. Tonizzi, *Merci, strutture*, op. cit., p. 23.

³⁵⁴ Ugo Marchese, *Economia marittima e sistema portuale*, in A. Gibelli e P. Rugafiori, *Storia d'Italia. Le regioni dell'unità a oggi. La Liguria*, Einaudi, Torino 1994, p. 737.

³⁵⁵ L. Ferraris, *L'organizzazione del lavoro*, op. cit., p. 120.

³⁵⁶ Ibidem.

³⁵⁷ Il calcolo del cottimo mutava in relazione alla specifica tipologia merceologica movimentata.

³⁵⁸ M. E. Tonizzi, *Traffici e Strutture*, op. cit., p. 121.

³⁵⁹ M. E. Tonizzi, *Il porto di Genova: 1861-1970*, in «Memoria e Ricerca», n. 11, 2002, p. 31.

³⁶⁰ L. Ferraris, *L'organizzazione del lavoro*, op. cit., p. 121.

pluralità di cooperative, ovvero si opponevano alle cooperative accusate di mantenere il monopolio del mercato del lavoro.

Il ventennio fascista

Epurazione e crollo degli lavoratori

Per via della crisi economica del 1921, un notevole numero di avventizi avanzò la richiesta di poter lavorare in modo indipendente dalle cooperative dei portuali già operanti³⁶¹. Nell'agosto del medesimo anno, il Fascio di combattimento genovese presentò la richiesta di operare in porto per dieci cooperative nuove.

L'azione dei fascisti in tema di organizzazione del lavoro portuale a Genova si sviluppò lungo tre coordinate: nuova selezione del personale, riduzione degli occupati e la costruzione di nuova struttura gerarchica. Il principale obiettivo del governo fascista fu quello di "pacificare" la vita politica del porto, attraverso la revisione dei registri e l'espulsione dei portuali "indesiderati"³⁶². L'intervento di cambiamento qualitativo del governo della forza lavoro trasse origine dall'analisi della situazione antecedente, esposta chiaramente nel seguente testo del CAP del 1929:

La situazione portuale del 1922 era veramente preoccupante: una massa operai di 12.000 uomini, avvelenata dalla malsana propaganda sovvertitrice (...) colla perpetua minaccia di scioperi pretendeva aumenti o compensi extra. (...) la vita del porto era in mano di quegli agitatori (...) che imponeva la loro volontà all'Amministrazione consortile³⁶³.

Per quanto riguarda il controllo delle liste dei portuali, un decreto del 1926 stabilì che le maestranze non dovessero "provocare o cercare di provocare turbamento nella disciplina della massa operaia". Il decreto prescrisse la cancellazione dai registri "per la loro condotta o per manifestazioni apertamente contrastanti alle generali direttive del R. governo". Questa innovazione determinò l'esclusione di decine di dirigenti delle cooperative portuali e dei portuali attivi sul piano sindacale con orientamento socialista.

Il CAP mostrò come l'intervento fosse stato indotto dallo sciopero politico del 1924, in cui circa duecento portuali aderenti alla Corporazione Fascista cessarono di prestare il loro lavoro.

³⁶¹M Pedemonte, in Consorzio Autonomo al Porto, *La storia*, pp. 124- 128.

³⁶²M. Doria, *Les dockers*, op. cit., p. 30.

³⁶³ Consorzio Autonomo al Porto di Genova (d'ora in poi CAP), *Lo sviluppo ed il riordinamento del porto di Genova, Relazione Settembre 1929*, stabilimento Fratelli Papini, Genova 1929, p. 107.

Dal 1925, la gestione fascista della portuali non mostrò la volontà di stravolgere l'organizzazione del lavoro o di reintrodurre la “libera scelta”, ma quella di modificare i meccanismi di selezione del personale e le relazioni gerarchiche³⁶⁴.

Nel 1922 fu istituita una commissione per la revisione dei ruoli ed eliminare i lavoratori considerati “pericolosi per il regolare andamento del lavoro”. A questa prima epurazione, il Presidente del CAP ha fece seguire un secondo intervento funzionale a espellere i portuali che per il “loro passato politico (...) potevano essere seminari d'indisciplina nel porto”³⁶⁵. Durante il ventennio fascista, i portuali genovesi hanno subito un crollo verticale, visto che da quasi 7.000 lavoratori del 1922 si è passato a meno di 4.000 nel 1939³⁶⁶. L'obiettivo primario dei nuovi dirigenti fu quello di “eliminare dal porto la gente superflua per procedere alla riduzione delle tariffe³⁶⁷”.

Tabella n. 1. Porto di Genova. Numero dei portuali. (1922, 1929 e 1939)

Anno	Ramo Commerciale	Ramo industriale
1922	6.888	3.654
1929	4.908	2.274
1939	3.600	1.483

Fonte: E. Tonizzi, *Traffici*, op. cit., pp. 197, 199, appendice tabella XXXVI.

Questo fenomeno s'inserì nel contesto italiano, difatti, dal 1926 al 1930 nei principali porti (Genova, Napoli, Venezia e Trieste) vi fu un calo dei lavoratori del 23%³⁶⁸. Il monopolio della movimentazione della merce, carico e scarico, da parte del personale delle Compagnie Portuali fu ratificato dall'articolo 110 del codice di navigazione del 1942³⁶⁹.

Nascita delle Compagnie Portuali

Fin dal 1922, il sindacato fascista fu capace di incrementare i suoi iscritti; dal settembre del medesimo anno, 1330 portuali del Ramo Merci Varie si iscrissero a tale organizzazione; il settore dei carbonai, invece, rimase sotto l'influenza socialista sino al 1925. Nel 1929, il presidente del CAP ha sostenuto che lo spostamento di migliaia di

³⁶⁴M. E. Tonizzi, *Traffici e strutture*, p. 197.

³⁶⁵CAP, *Lo sviluppo ed il riordinamento*, op. cit., pp. 110-111.

³⁶⁶M. E. Tonizzi, *Il porto di Genova*, op. cit., p. 32.

³⁶⁷CAP, *Lo sviluppo ed il riordinamento*, op.cit., p. 110.

³⁶⁸M. Pedemonte, op.cit, p. 132.

³⁶⁹M. Doria, *Les dockers*, op. cit., p. 31.

occasionalmente al campo fascista fu causato dal desiderio di accedere all'ammissione dei ruoli, in contrasto con uno specifico controllo dell'avviamento al lavoro riservato a "portuali fissi" di area socialista³⁷⁰.

Nel novembre del 1925, tutte l'organizzazione dei lavoratori portuali aderirono alla Corporazione Nazionale dei Lavoratori. Tra il 1924 e il 1928 al porto di Genova operavano dieci cooperative. I decreti consortili fra il 1926 e il 1928, secondo le indicazioni corporative, hanno proclamato il *superamento delle cooperative* e la nascita delle Compagnie Portuali, sotto la direzione del Sindacato Fascista³⁷¹. Per un'analisi tecnica, la Compagnia addetta alla movimentazione della merce varie è stata suddivisa in due organismi (imbarco e sbarco) per sviluppare la formazione di un gruppi di lavoratori specializzati su un piano tecnico e di bagaglio di competenze³⁷².

Tutti i portuali genovesi erano tenuti a riunirsi in Compagnie, sotto il controllo del Sindacato Fascista. L'assetto organizzativo delle maestranze genovesi rappresentò il modello per il Decreto Governativo del 24 gennaio 1929, che sostituì le cooperative con le Compagnie in tutti i porti italiani³⁷³. Negli anni Trenta, il sindacato fascista assunse un importante ruolo di mediazione sociale, perché invitò i portuali di ruolo a rinunciare ad alcune giornate di lavoro per consentire agli occasionali di lavorare. La compressione dei salari è stata controbilanciata, su un piano materiale ed egemonico, dall'istituzione dei servizi di previdenza e assistenza ai portuali.

La relazione annuale del 1929 del CAP mise in luce gli enormi limiti del sistema previdenziale e d'assistenza antecedente al 1922³⁷⁴ e nel 1924 l'"Ufficio Autonomo per la Previdenza dei lavoratori portuali" inglobò gli enti preesistenti. L'istituto si avvale di un fondo, che raccolse i contributi derivanti dall'applicazione di una percentuale sulle tariffe concernenti le merci. Con tale fondo si poté assistere i lavoratori a riposo, gli invalidi e le vedove dei portuali³⁷⁵, dal 1930 gli scaricatori portuali ricevettero i sussidi per le malattie e le somme per la copertura delle spese mediche e ospedaliere³⁷⁶.

³⁷⁰M, Pedemonte, op.cit, p., 129.

³⁷¹ M. Doria, *Les Dockers*, op. cit., p. 31.

³⁷² CAP, *Lo sviluppo ed il riordinamento*, op. cit., pp. 116-118.

³⁷³ M. E. Tonizzi, *Traffici e strutture*, p. 198.

³⁷⁴ CAP, *Lo sviluppo ed il riordinamento*, op. cit., , p. 108.

³⁷⁵ CAP, *Il porto di Genova dal 1900 al 1950*, tipografia Bertello, Genova 1950, p. 88.

³⁷⁶ Tonizzi, *Traffici e strutture*, op. cit., p. 199.

3.2. Il Consorzio Autonomo al Porto (CAP) e la Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie (CULMV) (1946 al 1969)

Introduzione: commercio marittimo e portuale

Durante la seconda guerra mondiale il patrimonio portuale di Genova fu decimato dalle operazioni belliche e dai bombardamenti³⁷⁷; l'intervento di ricostruzione delle infrastrutture portuali distrutte fu completato nel 1948.

Nel 1951 il traffico commerciale era ritornato al livello prebellico, con 8,3 milioni di merci movimentate³⁷⁸; per la precisione, nel 1953 il commercio portuale con 8.955.550 t aveva superato il picco precedente (8.672.832 t nel 1928)³⁷⁹. Da 11,6 milioni di tonnellate, registrate nel 1946-'55, si giunse a 24,3 nel decennio 1956-65³⁸⁰.

Nel 1973 il commercio giunse al suo picco con 61 milioni di tonnellate, attraverso cui Genova si era collocato al 5° nella classifica europea, dopo Rotterdam, Anversa, Londra e Marsiglia³⁸¹. Lo scalo ligure si è confermato il principale porto nel contesto nazionale, visto che organizzava tra il 43 e il 46% negli anni Cinquanta e tra il 34 e il 42% negli anni Sessanta il commercio marittimo nazionale³⁸².

Dopo la seconda guerra mondiale il principale porto italiano si era caratterizzato come *un porto di arrivo delle merci*³⁸³.

Sul piano merceologico, le materie prime per la produzione industriale e quelle energetiche hanno avuto un enorme peso. Nel 1966-'70 il petrolio (70%) era la principale sostanza, mentre il carbone era sceso al 4%³⁸⁴.

Il porto di Genova era diventato il terminal del sistema di oleodotti dal Mediterraneo alla Germania e alla Svizzera, grazie alla sua collocazione geografica³⁸⁵.

Dal 1950 la CULMV iniziava a presentare dati fortemente positivi del commercio portuale e dell'ascesa delle giornate lavorative³⁸⁶. Dalla seconda metà degli anni

³⁷⁷ U. Marchese, *Economia marittima*, op. cit. p. 741.

³⁷⁸ M. E. Tonizzi, *I numeri e la storia*, op. cit. p. 12.

³⁷⁹ M. Doria, *Genova: da polo del triangolo industriale a città in declino*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s. XXXVII, fasc. II, Genova 1997, p. 391.

³⁸⁰ M. E. Tonizzi, *Il porto di Genova: 1861-1970*, in "Memoria e ricerca", p. 28.

³⁸¹ U. Marchese, *Economia marittima*, op. cit. p. 743.

³⁸² M. Doria, *Genova: da polo del triangolo industriale*, op. cit., p. 394.

³⁸³ *Ibidem*, p. 392.

³⁸⁴ M. E. Tonizzi, *Il porto di Genova*, op. cit., p. 29.

³⁸⁵ M. E. Tonizzi, *I numeri e la storia*, op. cit. p. 13.

Sessanta vi è stato un calo dell'occupazione determinato dall'incremento della produttività³⁸⁷.

I principali attori per il governo della forza lavoro (1946- '69)

Nel dopoguerra, il CAP mantenne le proprie funzioni di controllo della forza lavoro; per migliorare l'organizzazione dei portuali si costituì la Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merce Varie (CULMV), che fu l'istituzione operaia capace di gestire il mercato del lavoro, il processo lavorativo e formare i lavoratori su un piano tecnico e culturale. Dalla seconda guerra mondiale al 1968 al porto di Genova hanno operato le seguenti aziende: SAI (operazioni di sbarco), la Esat (operazioni di magazzino), Imar e Sai (operazioni di imbarco).

Il CAP e il controllo della forza lavoro

All'interno del CAP hanno operato due sezioni: "Opere portuali e gestioni" e "Lavoro", quest'ultima deliberava sui regolamenti per la disciplina dei portuali e sull'ordinamento generale del lavoro³⁸⁸.

Il CAP redarguiva e puniva i lavoratori trasgressori delle norme vigenti; nello specifico, l'ente era legittimato a comminare pene pecuniarie, sospensioni dal lavoro fino a sessanta giorni, retrocessioni delle maestranze da permanenti ad avventizi e radiazioni dai registri dei lavoratori iscritti alle Compagnie Portuali³⁸⁹. Per esempio, dal luglio del 1957 all'agosto del 1958 il CAP ha punito 117 lavoratori portuali con 569 giornate di sospensione temporanea dal lavoro³⁹⁰. Tutta la materia della disciplina delle maestranze era coordinata dall'"ufficio del lavoro portuale" del CAP e dal Comitato del Lavoro Portuale, ai quali partecipavano i rappresentanti dei sindacali³⁹¹.

³⁸⁶ Archivio Storico della Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie Paride Batini (d'ora in poi AsCULMV), Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci (d'ora in poi CULMV), *Bilancio al 31 dicembre 1950*, p. 9.

³⁸⁷ As-CULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, ATA, Genova 1965, p. 8.

³⁸⁸ Archivio Storico dell'Autorità Portuale di Genova (d'ora in poi AsAPGe), *Legge Costitutiva del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, testo unico ad uso degli uffici consortili aggiornato con la legislazione vigente al 31 dicembre 1968*, pp. 12-14.

³⁸⁹ *Ibidem*, p. 34.

³⁹⁰ AsAPGe, *Relazione all'assemblea generale del 28 agosto del 1957*, "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1957, n. 8, p. 452.

³⁹¹ Mario Bagnasco, Vittorio Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche e sindacali dei lavoratori portuali*, SES Genova 2007, p. 18.

L'Ente adottava provvedimenti disciplinari contro la violazione della proprietà privata, in merito all'importazione delle merci. In linea con questo mandato, il CAP ha provveduto a emettere diffide, sospensioni dall'attività lavorativa e denunce all'autorità giudiziaria nei confronti dei portuali considerati colpevoli di furto³⁹².

Il decreto consortile dell'11 agosto del 1950 n. 1293 ha istituito la "commissione disciplina" con il compito di sanzionare i lavoratori, oltre che le imprese operanti al porto genovese. Alle imprese erano inflitti pene pecuniarie, mentre ai portuali erano stati sanzionati nel 1951 sospensioni dal lavoro da un minimo di una giornata fino a periodi superiori alle quindici giornate lavorative³⁹³. Nel 1952, la suddetta commissione del CAP è stata particolarmente attiva, visto che ha punito 197 portuali con la sospensione dal lavoro; l'ente, inoltre, ha sanzionato 2469 portuali con multe, a causa dei loro scioperi nel giugno del medesimo anno. Il presidente del CAP aveva collegato questa attività di repressione con la preoccupazione verso un incremento esponenziale delle giornate lavorative perse per attività conflittuali delle maestranze³⁹⁴.

Il CAP era impegnato nella mediazione dei conflitti fra i portuali della CULMV, le imprese e gli armatori; nello specifico, l'ufficio "Controllo Imbarchi" svolgeva tale azione con interventi rapidi in banchina e con riunioni tra le parti operanti al porto³⁹⁵.

Le maestranze portuali potevano incorrere nelle punizioni inflitte dall'autorità del CAP, alla quale erano stati conferiti particolari poteri in ordine alla determinazione degli *orari di lavoro*, alle norme concernenti l'esecuzione delle operazioni portuali e alle tariffe, oltre al vero e proprio potere disciplinare sui singoli lavoratori³⁹⁶.

Nell'azione di controllo della forza lavoro, l'incremento della *velocità* delle operazioni di sbarco rivestiva un'enorme importanza, perciò il CAP evidenziava le

³⁹² AsAPGe, *Relazione del Presidente all'assemblea del 23 febbraio 1948*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1948, n. 7, p. 574.

³⁹³ AsAPG, *Relazione del Presidente all'Assemblea generale del 30 agosto del 1951*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", 1951, n. VII, p. 659.

³⁹⁴ AsAPG, *Relazione del Presidente all'Assemblea generale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova del 20 dicembre 1952*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1952, n. XII, p. 950.

³⁹⁵ AsAPGe, *Relazione del Presidente all'assemblea generale il 23 maggio 1952*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1952 - , n. V, p. 337.

³⁹⁶ Ettore Baldis, *La Compagnia Unica dei Lavoratori portuali di Genova: crisi, conflitti e grandi trasformazioni*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Parma, Facoltà di economia e commercio, Anno accademico, 1994-1995, relatore: Emilio Reyneri, p. 98.

eccellenze e le indicava pubblicamente come un modello da seguire. Inoltre, esso metteva in luce come la *velocità* fosse connessa con l'utilizzo delle competenze e il rispetto scrupoloso delle consegne ricevute nella fase di avviamento al lavoro sulla nave³⁹⁷.

Il CAP comunicava i tempi e le cifre del passaggio dei lavoratori dallo status di lavoratori occasionale a quello di socio fisso, in via ufficiale attraverso i decreti consortili. In modo del tutto simile, l'ente determinava anche le promozioni all'interno della gerarchia degli occasionali³⁹⁸, oltre alle modalità ed i luoghi dove si dovessero realizzare le "chiamate" per il reclutamento delle maestranze³⁹⁹; inoltre, le tariffe della merce che determinava le differenti retribuzioni erano stabilite dal CAP⁴⁰⁰.

3.2.1. Il mercato del lavoro

Il numero chiuso e il controllo del mercato del lavoro da parte della CULMV

Il lavoro portuale era stato disciplinato dal Codice della Marineria, approvato con il R.D. il 30 marzo 1942 n. 327, nello specifico l'articolo n. 110 dichiarava quanto segue:

Le maestranze addette alle operazioni portuali sono costituite in compagnie (...) soggetti alla vigilanza dell'attività preposta alla disciplina del lavoro portuale; questi esercitano la loro attività, di norma, in *regime di esclusività*⁴⁰¹.

Per cui al porto di Genova, i lavoratori erano obbligati ad essere iscritti ai registri della Compagnia Unica, a cui potevano accedere mediante concorso. Con queste modalità si intendeva garantire la specializzazione dei portuali; il *principio dell'esclusività* era stato concepito per evitare disordini e indisciplina nei porti, concepiti come servizio pubblico. Alla base dell'articolo n. 110 vi era la volontà del

³⁹⁷ AsAPGe, *Rapidità nelle operazioni portuali a Genova*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1952, pp. 645-646.

³⁹⁸ AsAPGe, *Discorso del Presidente all'assemblea generale il 18 novembre 1953*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1953, n. XI, p. 1026.

³⁹⁹ AspGE, *Discorso del Presidente all'assemblea del 27 settembre 1957*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1957, n. IX.

⁴⁰⁰ AsAPGe, *Legge Costitutiva del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, testo unico ad uso degli uffici consortili aggiornato con la legislazione vigente al 31 dicembre 1954, Società d'arte poligrafica, Genova. Tariffe aggiornate al 1° gennaio 1957.*

⁴⁰¹ Ettore Baldis, *La Compagnia Unica*, op. cit., p. 6.

legislatore di tutelare “il pubblico interesse”, connaturato alle attività dei principali porti italiani⁴⁰².

L’art. 110 è stato frutto della speranza di garantire una forza operativa specializzata anche nei momenti di massima richiesta della manodopera, in un settore dove l’attività lavorativa era altamente variabile ed irregolare⁴⁰³.

Nel contesto italiano, l’articolo 110 del codice della Marineria del 1942 ha continuato ad affidare “la riserva del lavoro” alle Compagnie Portuali, ovvero tali istituti controllavano l’accesso al mestiere. Ogni lavoratore che operava nel porto doveva essere reclutato dalle compagnie portuali ed ambire all’iscrizione del registro dei soci, dopo un periodo di apprendistato.

La denominazione *Compagnia* continuava ad esistere, come segno di continuità nominale con la fase antecedente alla seconda guerra mondiale⁴⁰⁴, ma le Compagnie Portuali erano considerate delle *cooperative sui generis*, visto che si differenziavano da quelle comuni per essere regolamentate da leggi speciali⁴⁰⁵. Le Compagnie Portuali erano definite società cooperative a responsabilità limitata, a costituzione obbligatoria (coattive) fornite di personalità giuridica privata⁴⁰⁶.

Nel dopoguerra, a Genova si erano formate tre Compagnie: Compagnia Unica fra i lavoratori delle Merci Varie (CULMV), Compagnia carbonai Pietro Chiesa e Compagnia Ramo industriale⁴⁰⁷.

Nel 1946, il CAP ha emanato il decreto n. 2296 per la formazione della CULMV⁴⁰⁸, la quale era composta da sette Sezioni, che gestivano differenti attività e

⁴⁰² Giorgio Lombardi, *La disciplina del lavoro portuale*, Fratelli Bozzi, Genova, p. 20 R

⁴⁰³ Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie e del Ramo Industriale del Porto di Genova, *50 anni di organizzazione, secoli di storia per la libertà, il lavoro, l’autogestione*, Genova, p. 7.

⁴⁰⁴ I portuali addetti allo sbarco e imbarco del carbone sono riuniti nella Compagnia “Pietro Chiesa”, M. E. Tonizzi, *Merci, strutture*, op. cit., p. 33.

⁴⁰⁵ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., p. 17. “Dopo la seconda guerra mondiale, lo Stato italiano sanciva lo scioglimento delle corporazioni operaie nel dicembre 1946” in Ettore Baldis, *La Compagnia Unica*, op. cit., p. 14.

⁴⁰⁶ “Sul fatto che le compagnie portuali siano mere cooperative a responsabilità limitata nessun dubbio ormai sussiste”, Maria Grazia Toncker, *Il regime monopolistico delle compagnie portuali in Italia*, S.E.P., Roma 1962, p. 38.

⁴⁰⁷ La ricerca concentra quasi totalmente le proprie energie sulla prima, trattando delle altre due solo per nodi tematici.

⁴⁰⁸ Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie e del Ramo Industriale del Porto di Genova, *50 anni di organizzazione, secoli di storia per la libertà, il lavoro, l’autogestione*, Genova, p. 8.

fasi del processo lavorativo⁴⁰⁹. Le sezioni avevano la responsabilità di reclutare i capisquadra, responsabili di coordinare l'attività del lavoro cooperativo dei portuali.

La CULMV si caratterizzava per la sua dimensione di *autogoverno* e per la trasmissione delle competenze degli operai all'interno delle squadre. I lavoratori portuali hanno messo in campo un particolare impegno culturale per sviluppare la propria autonomia e un'esplicita rottura politica rispetto al ventennio fascista. La CULMV si è costituita nel 1946 in stretta connessione con il movimento della Resistenza, visto che i redattori dello statuto nel novembre del 1944 erano componenti del Comitato di Liberazione Nazionale⁴¹⁰.

Il commercio marittimo si caratterizzava per la sua stagionalità ed il porto di Genova, in modo simile, alternava settimane di iperattività ad altre in cui languiva la richiesta di manodopera. Il lavoro portuale era fortemente irregolare da mese a mese e con un'enorme variazione nella richiesta di manodopera⁴¹¹. La difficoltà di previsione dell'attività di medio periodo è stata sottolineata dalla missiva spedita da un portuale ai dirigenti del CAP, in cui lo scrivente ha mostrato le differenze con la dimensione di fabbrica:

Il porto non è uno stabilimento, dove tutto si svolge in modo metodico e regolare, dove tutto si può misurare con il regolo e prevedere con apposite statistiche (...) tutto questo s'impara dopo una esperienza di anni, (...) i dirigenti si devono creare una mentalità portuale, e abbandonare quelle eventuali di caserma o di arsenale o stabilimento⁴¹².

Il commercio marittimo proveniente da alcuni porti, talvolta, si rallentava o si interrompeva per via degli scioperi dei portuali. Ad esempio nel gennaio del 1963, i dockers del porto di New York si sono astenuti per 34 giornate per una vertenza sindacale ed hanno determinato rilevanti ritardi nelle navi destinate al porto genovese⁴¹³.

⁴⁰⁹ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1946*, Genova 1947, p. 17.

⁴¹⁰ Elena Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 18.

⁴¹¹ Si vedano le tabelle mensili del movimento di merce e delle giornate lavorate, As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1947*, Genova 1948, AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1949*, p. 11.

⁴¹² *Lettera aperta ad un dirigente del CAP*, in "Il Porto, rivista della Federazione Italiana Lavoratori Portuali (d'ora in poi FILP), lavoratori portuali genovesi", Giugno 1957.

⁴¹³ AsAPG, *Lo sciopero dei dockers americani*, in "Bollettino Ufficiale del CAP", Anno 1963, LVII, n.1, p. 35.

In questo contesto, s'inscrive l'azione di governo della CULMV sul reclutamento della forza lavoro. La funzione fondamentale della Compagnia Unica era quello di organizzare un gruppo di lavoratori reperibili in caso di necessità, variando notevolmente la quantità delle maestranze occupate di giorno in giorno⁴¹⁴.

Il fiduciario di agenzia richiedeva un determinato numero di squadre in relazione alle esigenze della nave, di cui era responsabile. Il luogo e la tipologia del lavoro svolto dalla squadra erano trasmesse all'arrivo della nave al responsabile di chiamata della Compagnia Unica.

La CULMV era impegnata a limitare la competizione della forza lavoro per l'accesso del mercato del lavoro⁴¹⁵ e in difesa dell'occupazione contro il crollo occupazionale e l'eccessiva limitazione della manovalanza da parte dei datori di lavoro⁴¹⁶. Questo stato di cose era interno a due dinamiche storiche del porto. Da un lato, i datori di lavoro richiedevano le prestazioni della forza lavoro in modo molto variabile nel tempo e in stretta relazione alle esigenze delle proprie navi. Da un altro lato, il porto era un luogo, in cui moltissimi lavoratori irregolari e disoccupati speravano di trovare occupazione, anche in forma occasionale e breve.

La CULMV era ereditaria della funzione storica di mediare e controllare "le chiamate quotidiane" per la volontà di combattere le speculazioni dei caporali o le discriminazioni di alcuni settori della forza lavoro.

Nel dopoguerra, secondo la FILP-CGIL, vi era "un ordinamento pubblico del lavoro portuale fondato sull'*autocontrollo* dell'avviamento del lavoro e sulle compagnie". Il Console della Compagnia Carenanti, Rinaldo Magnani, sosteneva che la Compagnia Portuale fosse "un'espressione della tendenza del movimento dei lavoratori a *controllare* il proprio posto di lavoro e, in particolar modo, *l'assunzione* e la distribuzione del lavoro stesso"⁴¹⁷.

⁴¹⁴ Ordine del giorno votato dal Convegno in Marino De Stefano, *Le compagnie portuali in difesa dell'economia marittima dei lavoratori*, Livorno 4 ottobre 1958, p. 59.

⁴¹⁵ Ettore Baldis, *La Compagnia*, op. cit., p. 15.

⁴¹⁶ As-CULMV, Compagnia Unica fra i Lavoratori Merci Varie, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1967*, ATA, Genova 1968, p. 12.

⁴¹⁷ Rinaldo Magnani conduce tale ragionamento con richiami al movimento internazionale: "E' la realizzazione di una moderna aspirazione dei lavoratori di tutto il mondo (...) vedi a questo proposito l'esperienza di controllo del posto di lavoro dei sindacati americani e svedesi", Archivio Centrale della CGIL (Roma), FILP-CGIL, *Sezione provinciale di Genova, Per un sistema regionale dei porti liguri a*

Le chiamate giornaliera

La Compagnia Unica era responsabile delle “chiamate quotidiane”, ovvero dei diversi momenti della giornata in cui i lavoratori si presentavano per offrire la propria forza lavoro. Il reclutamento era gestita dagli ispettori di chiamata, che ricevano la richiesta da parte del “fiduciario di agenzia” per le navi di cui erano responsabili per delega dell’armatore.

I portuali genovesi erano selezionati nelle diverse “chiamate” in relazione alle richieste delle navi da caricare e scaricare. Questa pratica comportava, in molti casi, forti elementi di fisicità e si ripeteva tre volte al giorno: 7:30, 13:00 e 18:00.

Il reclutamento della forza lavoro avveniva in rispetto alla gerarchia stabilita dai registri della Compagnia Unica⁴¹⁸. Più precisamente, quando i soci della CULMV non erano sufficienti per l’esecuzione delle operazioni portuali, il responsabile della chiamata procedeva nel coinvolgimento degli avventizi⁴¹⁹.

I portuali non erano in grado di prevedere il calendario del loro impiego, per via dell’irregolarità determinata dai picchi e dei cali del commercio marittimo⁴²⁰. L’impiego delle maestranze occasionali avveniva dopo l’esaurimento della lista dei lavoratori fissi⁴²¹ e, in situazioni particolari, i reclutatori si recavano anche nei bar adiacenti al porto.

I lavoratori, ed in particolare gli occasionali, erano indotti, dal bisogno, a presenziare alle “chiamate” in modo regolare. Ad esempio, nel 1955 il CAP ha ridefinito la “lista aperta” degli occasionali; tra i parametri utilizzati per valutare i lavoratori occasionali e “raccoglittici” rivestiva una particolare importanza la frequenza e la costante presenza alla “chiamata al lavoro”⁴²².

gestione democratica, Il convegno interregionale sui porti liguri: un’occasione mancata, Prospettive sindacale, Genova Luglio 1965, pp. 7-8 e 39.

⁴¹⁸ Paride Batini, *L’occasionale. Storia di un porto e della sua gente*, Marietti, Genova 1991, pp. 15-16.

⁴¹⁹ Archivio Storico Centro Ligure Storia Sociale (d’ ora in poi AsCLStSoc), Fondo Camera del Lavoro, B. Misc. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale ramo industriale”, *Regolamento interno della CULMV*, stampa a cura della UIL Genova.

⁴²⁰ P. Batini, *L’occasionale*, op. cit. p. 18.

⁴²¹ AsAPGe, *Relazione del Presidente all’Assemblea del 23 febbraio 1948*, in “Bollettino ufficiale del Provveditorato Autonomo del Porto di Genova”, 1948, n. IX, p. 205.

⁴²² AsAPGe, *Discorso del Presidente all’assemblea generale il 29 luglio 1955*, in “Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova”, Anno 1955, n. 7, p. 373.

L'avviamento dei portuali al lavoro avveniva rispettando la gerarchia interna alle maestranze anche per quanto concerne le diverse tipologie di carichi movimentati. La movimentazione delle merci definite "nobili" (per esempio le barre di rame e il caffè) era un diritto che spettava ai soci anziani, visto che comportava un elevato cottimo. Al carico e scarico delle merci definite "sporche" (per esempio il nerofumo) erano avviati i lavoratori "raccogliatici" o "occasionalisti", per via della natura del lavoro o della bassa resa sul salario.

La cooperativa era impegnata nell'organizzazione dei "luoghi di chiamata", i quali si realizzavano in differenti luoghi per le rispettive Sezioni. Per esempio, la chiamata dei lavoratori della San Giorgio si svolgeva in aree aperte di fronte ai docks liguri⁴²³; in particolare a Ponte Morosini.

La sezione della Stefano Canzio organizzava la chiamata a Ponte Spinola per la zona levante e presso Ponte Colombo per la zona ponente⁴²⁴.

Negli anni Cinquanta, il CAP aveva promosso il decentramento del reclutamento per accelerare il tempo di spostamento della manodopera dalla "chiamata" al luogo di lavoro. Perciò nel 1954, il CAP ha dato disposizione di organizzare la Sezione Stefano Canzio organizzava la "sala chiamata" presso Ponte Etiopia per trasportare i lavoratori da Morosini a Sampierdarena in modo celere⁴²⁵.

Trascorso un decennio, il CAP denunciava come il reclutamento dei lavoratori disperso in diverse aree del porto fosse improprio in una fase storica in cui la richiesta di manodopera era notevolmente aumentata, per questo ha promosso l'accentramento del reclutamento presso i nuovi stabili della CULMV⁴²⁶. Nel 1964 è stata costruita la sede della CULMV presso il piazzale di San Benigno⁴²⁷ funzionale all'accentramento dell'avviamento al lavoro dei portuali. Dalla seconda metà degli anni sessanta, la

⁴²³ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1957*, p. 9.

⁴²⁴ P. Batini, *L'occasionale*, p. 20.

⁴²⁵ AsAPGe, *Relazione presidente dell'assemblea 27 luglio 1954*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Anno 1954, n. 7.

⁴²⁶ CAP, *Discorso del Presidente dell'Assemblea Generale del 9 dicembre 1963*, Genova 1963, P. 37.

⁴²⁷ AsAPGe, *La sede della CULMV a San Benigno*, in "Bollettino ufficiale del CAP", Anno 1964, n. , pp. 10-12.

Compagnia Unica ha organizzato l'accentramento delle "chiamate al lavoro" al piazzale San Benigno⁴²⁸.

In generale, il desiderio del CAP era quello di limitare l'impiego della forza lavoro "raccoglitrice", rappresentata come dequalificata e irresponsabili. Più precisamente, tale auspicio era stato espresso dal Presidente del CAP nel settembre del 1957:

L'aumento di lavoro (...) è stato smaltito con la maggiore frequenza al lavoro dei lavoratori di ruolo e con l'espansione dell'impiego degli occasionali senza ricorrere all'impiego isolato di personale raccoglitticio, che è di scarso rendimento e dà scarso affidamento sia nei riguardi delle cautele nei riguardi della merce manipolata⁴²⁹.

Nonostante il fatto il lavoro fosse fortemente precario e la forza lavoro gerarchizzata i momenti di reclutamento rappresentavano un momento di contatto e di socialità fra tutti i lavoratori e trovava un luogo di concentrazione dei portuali nella "sala chiamata" della sede di San Benigno⁴³⁰. I lavoratori occasionali trascorrevano molto tempo insieme fra una chiamata e l'altra, difatti se nella mattinata non fosse stato richiesto il loro lavoro, i precari erano spinti a trascorrere l'attesa insieme sino alla "chiamata" successiva. Dalla seconda metà degli anni sessanta, la Compagnia Unica ha organizzato l'accentramento delle "chiamate al lavoro" al piazzale San Benigno. Dalla seconda metà degli anni sessanta, la Compagnia Unica ha organizzato l'accentramento delle "chiamate al lavoro" al piazzale San Benigno. Dalla seconda metà degli anni sessanta, la Compagnia Unica ha organizzato l'accentramento delle "chiamate al lavoro" al piazzale San Benigno. Dalla seconda metà degli anni sessanta, la Compagnia Unica ha organizzato l'accentramento delle "chiamate al lavoro" al piazzale San Benigno. Dalla seconda metà degli anni sessanta, la Compagnia Unica ha organizzato l'accentramento delle "chiamate al lavoro" al piazzale San Benigno⁴³¹.

Le resistenze contro l'apertura del mercato del lavoro

Dalla seconda guerra mondiale, i dirigenti della CULMV hanno rigettato l'accusa di avere una gestione del mercato del lavoro "corporativistico" ed hanno organizzato la

⁴²⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, ATA Genova, p. 9.

⁴²⁹ AsAPGe, *Relazione Presidente 27 settembre 1957*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1957, n. 9, P. 474.

⁴³⁰ P. Batini, *L'occasionale*, p. 35.

⁴³¹ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, ATA Genova, p. 9.

resistenza per mantenere la “riserva del lavoro”. Il confronto fra gli attori sociali è stato prevalentemente teorico e relativo alle comunicazioni pubbliche delle diverse istituzioni o imprese. In modo indiretto, esso era rintracciabile anche attorno al discorso pubblico sulle “autonomie funzionali”⁴³². La CULMV si opponeva fermamente dall’idea di utilizzare la cosiddetta “libera scelta”, ovvero di consentire il reclutamento dei portuali al di fuori del controllo della Compagnia Unica e attuando un modello di mercato del lavoro totalmente libero e con un esercito di riserva illimitato.

Nel 1956, la FILP sosteneva che le espressioni “monopolio della compagnia” e “libera scelta” hanno celato il desiderio di “aprire i recinti portuali ad ogni genere di manodopera raccogliatrice, pagata senza vincoli tariffari e contrattuali”⁴³³. Il Console Carrara aveva sostenuto che la funzione primaria dell’istituzione operaia era quella di sostituire la “discriminazione nell’occupazione della manodopera con la disciplina di un *collocamento democratico*”⁴³⁴.

Lo sciopero del 1955

Attorno al nodo del *controllo del mercato del lavoro*, la resistenza dei portuali genovesi del Ramo Industriale ha assunto una valenza nazionale nel 1955.

Le diverse comunicazioni dei portuali hanno sottolineato l’avversione alla “libera scelta”, considerata come un’arma per discriminare i lavoratori sindacalizzati⁴³⁵. La Camera del lavoro ha dichiarato che la formula “Libera Scelta” celasse “schiavitù, perdita di stabilità e riduzione di salari”⁴³⁶. Nella costruzione del discorso pubblico dei portuali, gli scioperanti erano rappresentati come la protezione contro il dispiegamento

⁴³² Con il termine “autonomie funzionali” si indicavano tutte le eccezioni concesse al “regime di esclusività” riconosciuto alle Compagnie Portuali, per cui le aziende private (per esempio a Corneglio) avevano il diritto di assumere direttamente maestranze alle loro dipendenze per movimentare la merce nelle proprie banchine.

⁴³³ *Non “monopolio” ma manodopera specializzata*, in “Il Porto, Rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi”, Ottobre 1956 n. 10.

⁴³⁴ *Nel cinquantenario della fondazione della Compagnia. I problemi del collocamento operaio al II° Convegno promosso dalla Compagnia R. I.*, in “Il Porto, Rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi”, Novembre 1958.

⁴³⁵ Stefano Marrollo, *Fotocronaca di una lotta, 20 gennaio – 23 maggio 1955, 123 giorni contro la libera scelta di Scelba e Tambroni*, Erga Edizioni, Genova 1998, p. 100.

⁴³⁶ AsCLStSoc., Fondo Camera del Lavoro di Genova, B. Misc. 36, Volantino a firma della “Camera Confederale del Lavoro di Genova” intitolato “2 ore di lavoro per i portuali del R.I. e i lavoratori in lotta”.

delle regole del *libero mercato*, che avrebbe rappresentato come un pericolo, visto che secondo l'analisi della CULMV era la seguente:

Gli industriali intendono sovvertire il porto di Genova fino a calpestare le conquiste del nostro lavoro e porre in pericolo il pane delle nostre famiglie⁴³⁷.

Lo sciopero e le azioni conflittuali per bloccare la produzione hanno coinvolto tutti i lavoratori del porto ligure; le reti sociali che hanno appoggiato gli scioperanti da un lato hanno coinvolto differenti componenti sociali, dagli agricoltori agli artisti, e dall'altro hanno visto il grande protagonismo delle associazioni di donne. Il decreto n. 13 emanato dal Governo Tambroni nel 1955 si era posto l'obiettivo di modificare radicalmente il processo di reclutamento dei lavoratori del ramo industriale, senza utilizzare l'intermediazione della Compagnia del Ramo Industriale (R.I.), che svolgeva un ruolo di "ufficio di collocamento"⁴³⁸. Il 20 gennaio del 1955 presso la sala chiamata del settore industriale del porto i reclutatori del CAP hanno tentato di sostituire gli ispettori di chiamata della Compagnia del R.I.; questo tentativo ha comportato la reazione dei portuali di Genova fino a giungere allo scontro con la polizia⁴³⁹.

La volontà di bloccare le proposte di modifica del regolamento vigente e il decreto consortile n. 13 del 5 gennaio 1953 rappresentavano le principali motivazioni della mobilitazione. Nel dicembre del 1954, le azioni di protesta dei portuali sono iniziate provocando brevi scioperi⁴⁴⁰ e l'astensione dal lavoro si è poi esteso a tutto il porto genovese, provocando il blocco totale delle navi. Dal 24 dicembre del 1954 i portuali della CULMV hanno iniziato a inscenare scioperi di solidarietà con l'effetto di turbare fortemente il traffico marittimo. Difatti, la Compagnia Unica presentava la seguente analisi alla fine del 1954:

Il 24 dicembre è stato l'inizio di una fra le più sentite nostre agitazioni contro l'odiosa offesa che rappresenta il tentativo di creare la prima breccia per giungere al totale scardinamento del lavoro portuale⁴⁴¹.

⁴³⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, p. 17.

⁴³⁸ E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 7.

⁴³⁹ Paolo Arvati, P. Rugafiori, *Storia della Camera del lavoro di Genova. Dalla Resistenza al luglio '60*, EDS, Roma 1983, p. 263.

⁴⁴⁰ AsAPGe, *Discorso del Presidente all'assemblea generale il 29 luglio 1955*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1955, n. 7, p. 359.

⁴⁴¹ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, Genova 1955, p. 16.

Lo sciopero è durato 120 giornate, dal 20 gennaio al 18 maggio, e vista la partecipazione unanime dei lavoratori, con il superamento delle divisioni fra soci fissi, occasionali e raccoglitici. Giovanni Agosti ricorda come la Compagnia Unica fosse stata una struttura capace di organizzare materialmente l'assistenza degli scioperanti:

La Compagnia si era organizzata per poter fornire ai portuali, una volta alla settimana, dei pacchi contenenti un po' di pasta, un po' di olio e quello che, di volta in volta, si riusciva a mettere insieme grazie agli aiuti che arrivavano da più parti della città⁴⁴².

La solidarietà nei confronti dei portuali è stata organizzata in particolare dalle mogli e dai famigliari degli scioperanti; le reti familiari hanno rivestito un ruolo centrale per sostenere i lavoratori durante le settimane di sciopero. L'organizzazione degli eventi è stata sorretta dall'Unione Donne Italiane e dal "Comitato familiari portuali"⁴⁴³. Le diverse azioni di pressione politica e di comunicazione sono state promosse dai familiari in genere, e in particolare, dalle "donne casalinghe", proprio per attestare l'importanza della connessione fra il luogo di lavoro, prettamente maschile, e la dimensione casalinga. Diverse categorie lavorative hanno regalato viveri e soldi agli scioperanti, durante i mesi di astensione dal lavoro. Nello specifico gli operai delle fabbriche del Nord Italia hanno raccolto somme di denaro e i contadini, inoltre, hanno devoluto derrate alimentari⁴⁴⁴. In modo similare, le CdL delle città emiliane hanno organizzato azioni di solidarietà, in cui i cittadini erano invitati a donare derrate alimentari agli scioperanti genovesi⁴⁴⁵. I portuali genovesi hanno organizzato un viaggio in bicicletta dalla Liguria alla capitale per promuovere la solidarietà politica delle diverse categorie sociali, e dei cittadini in genere, lungo il tragitto hanno raccolto il sostegno materiale di moltissime categorie sociali, tra cui un gruppo di artisti romani⁴⁴⁶.

⁴⁴² Testimonianza di Giovanni Agosti in E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 116.

⁴⁴³ S. Marrollo, *Fotocronaca di una lotta*, op. cit., pp. 337 – 355.

⁴⁴⁴ AsCLStSoc., Fondo Camera del Lavoro di Genova, B. Misc. 36, Lettera della Camera confederale del Lavoro di Pisa alla Segreteria Nazionale della CGIL a firma del responsabile di Segreteria Luigi Puccini, in data 13/04/1955.

⁴⁴⁵ AsCeLStSoc., Fondo Camera del Lavoro di Genova, B. Misc. 36, Lettera della Camera confederale del Lavoro di Genova a firma del segretario Antonio Negro, in data 07/04/1955.

⁴⁴⁶ AsCeLStSoc., Fondo Camera del Lavoro di Genova, B. Misc. 36, Lettera inviata dall'amministrazione de "Il Contemporaneo" al PCI, Federazione di Genova, in data 21 maggio 1955.

Lo sciopero dei portuali genovesi ha superato i confini nazionali grazie alla rete di sostegno degli scioperante. Il presidente del CAP ha collocato questo specifico sciopero all'interno di un ciclo internazionale di conflitti dei dockers. Egli ha condotto l'attenzione verso il porto di New York, e quelli dell'India, del Pakistan, Kenya e dell'Algeria⁴⁴⁷ per comprendere e spiegare la forza dello sciopero dei portuali genovesi.

La solidarietà politica ed economica ha assunto una dimensione internazionale visto che sono giunti contributi dai sindacati francesi e nordamericani. In particolare, gli emigranti italiani residenti in Svizzera, che hanno trasmesso tutta la loro vicinanza ai portuali genovesi⁴⁴⁸. L'astensione dal lavoro ha ricevuto alcune attestazioni di solidarietà oltre i confini italiani e il blocco del commercio marittimo genovese ha avuto delle ricadute anche sui porti esteri.

Lo sciopero del 1955 ha rivestito un ruolo particolare per la costruzione dell'immagine dei portuali genovesi. La Camera del Lavoro genovese ha definito i portuali genovesi come "eroica avanguardia del proletariato"⁴⁴⁹ inoltre, le tantissime lettere hanno utilizzato la formula "eroica lotta". La CULMV ha definito con le seguenti parole la capacità dei portuali nel 1955:

Una lotta memorabile che ha impegnato il prestigio della categoria, quella dei dirigenti sindacali che con opera insonne l'hanno guidata e sorretta⁴⁵⁰.

Questa capacità di realizzare uno sciopero di lunga durata ha determinato un risultato positivo della vertenza ed ha spinto il Ministro a ritirare il proprio decreto⁴⁵¹. L'obiettivo delle Compagnie Portuali genovesi era quello di preservare la loro capacità di *controllare il reclutamento* della forza lavoro ed è stato possibile grazie all'egemonia politica e alla rete internazionale di sostegno.

Le reti familiari

⁴⁴⁷ AsAPGe, *Discorso del Presidente all'assemblea generale il 29 luglio 1955*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1955, n. 7, P. 359.

⁴⁴⁸ AsCeLStSoc., Fondo Camera del Lavoro di Genova, B. Misc. 36, Lettera inviata da "emigranti italiani" da Winterthur (Svizzera) ai portuali genovesi, in data 16.04.1955.

⁴⁴⁹ AsCeLStSoc., Fondo Camera del Lavoro di Genova, B. Misc. 36, Lettera inviata da FILP, Federazione di Bari, alla FILP, Sezione di Genova, in data 20 maggio 1955.

⁴⁵⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1955*, p. 7.

⁴⁵¹ Gino Boliolo, *Sindacato camalli: organizzazione del lavoro e dei lavoratori portuali a Savona e in Italia*, FILT-CGIL, Savona 1994, p. 48.

La Compagnia Unica dedicava le proprie energie al sostegno delle famiglie dei lavoratori. Nel 1954, il Consiglio di Amministrazione della CULMV⁴⁵² aveva deciso di “preferire nei posti di lavoro fra le maestranze (...) i figli di coloro (che erano stati vittime N.d.A.) del decesso od infortunio sul luogo di lavoro⁴⁵³. Difatti, I bandi di concorso prevedevano una riserva del 5% dei posti riservati ai figli di ex portuali deceduti per via di un infortunio sul lavoro o per una malattia professionale. L’assistenza sociale dei familiari dei portuali era diventata una consuetudine per la Compagnia genovese⁴⁵⁴, la quale precisava che era impegnata nella promozione del benessere sociale dei lavoratori e delle loro famiglie⁴⁵⁵.

Secondo l’analisi di Lombardi, presso i porti italiani assumere i figli dei lavoratori in attività o in pensione, nonché di categorie di lavoratori operanti in altre aziende presso il porto era *consuetudine informale*⁴⁵⁶. Il desiderio dei padri di introdurre i figli nel mondo portuale “non trovava nessuna codificazione formale nelle normative vigenti⁴⁵⁷”. Nell’immediato dopoguerra i portuali si autorappresentavano come *breadwinner* e preoccupati alla “sicurezza delle proprie case e cari⁴⁵⁸” inoltre descrivevano i loro sforzi lavorativi come funzionali alla “sopravvivenza della famiglia⁴⁵⁹. La CULMV invitava i portuali a lottare per garantire un buon livello di vita alle proprie famiglie⁴⁶⁰. Le scelte dei lavoratori avevano una strettissima connessione con le strategie della famiglia di appartenenza, come ci narra Giovanni Battista Bazurro:

Sono le donne che amministrano l’economia familiare. I camalli si fidano delle loro mogli, e le loro donne hanno un grande rispetto del lavoro del marito. Quando i figli hanno bisogno di comprare qualcosa, anche se sono già camalli, chiedono il permesso

⁴⁵² Il consiglio d’amministrazione era composto dal Console, con lo presiedeva, dai viceconsoli, dai capisezioni e dai capi-consiglieri eletti fra i soci iscritti dai lavoratori portuali componenti così ripartiti per sezioni: n. 4 per la sezione San Giorgio, n. 4 per la Sezione Stefano Canzio, n. per ogni altra sezione. AsCLStSoc, Fondo Camera di Lavoro, B. Misc. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale ramo industriale”, Regolamento interno della CULMV, stampa a cura della UIL Genova.

⁴⁵³ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, p. 15.

⁴⁵⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1955*, p. 14.

⁴⁵⁵ AsCULMV, “*Notiziario della CULMV*”, Luglio 1968, Anno 1, p. 10.

⁴⁵⁶ G. Lombardi, *La disciplina del lavoro*, op. cit., p. 41.

⁴⁵⁷ Testimonianza di Danilo Oliva rilasciato a M. Caligari in data 29 novembre 2012 presso il circolo ricreativo dell’Autorità Portuale di Genova. D. Ex dipendente del CAP ed è andato in pensione nel 1989.

⁴⁵⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1949*, p. 6.

⁴⁵⁹ E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., 44.

⁴⁶⁰ AsCULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 7.

alla madre. (...) I soldi, nelle famiglie di camalli, appartengono alla famiglia, sia che li abbia guadagnati il padre o il figlio di qualsiasi età. Le famiglie dei portuali vivono in case vicine⁴⁶¹.

La speranza dei portuali genovesi era quella di trasmettere il lavoro ai figli, per via del buon livello di reddito in comparazione con altre mansioni, come quella degli operai di fabbrica. Le famiglie dei portuali hanno affrontato il mercato del lavoro con strategie collettive, in cui i figli erano interni a logiche non prettamente individuali.

L'ex vice console della Compagnia Unica, Luigi (Gino) Della Casa, descrive le coordinate generali del reclutamento della forza lavoro:

La mia famiglia era di tradizione portuale. (...) Le famiglie dei portuali avevano una tradizione, ovvero i camalli della Stefano Canzio erano quelli che venivano dalla periferia di Genova. (...) I lavoratori della San Giorgio venivano dall'interno della città. Fra i camalli vi erano tanti Boero, Pitti e Cevasco. Il sistema familiare aveva una notevole importanza. La possibilità di entrare al porto era agevolata dalla presenza del padre portuale. Vi era quindi due aspetti interessanti: quello delle famiglie e quello della geografica di residenza⁴⁶².

Nel dopoguerra i genitori avevano assunto il ruolo di maestri sul luogo di lavoro e trasmettevano le conoscenze tecniche ai più giovani⁴⁶³. In questo contesto si inserisce la testimonianza di Walter Marchelli:

Io sono entrato come garzone quando c'erano le Sezioni ed ho iniziato con i cassai. Che erano un gruppo addetto alla riparazione, bloccaggio macchinari. Dai 15 ai 18 anni eri un garzone e poi diventavi un avventizio. Fino a 18 non potevi salire sulla nave. Per i garzoni vi era una paga sindacale, come l'apprendistato di oggi. *Noi andavamo insieme agli anziani per imparare il mestiere.* A 18 anni ti davano una matricola. *L'apprendimento avveniva dagli anziani verso i giovani in operatività (ovvero durante il lavoro N.d.A.)*⁴⁶⁴.

⁴⁶¹ E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 20.

⁴⁶² Testimonianza di Luigi (Gino) Della Casa a M. Caligari in data 27 novembre 2012 presso la sua abitazione personale. L. Della Casa è stato impiegato dal 1949 al 1981 nella Sezione dei pesatori. Nei primi anni Settanta ha rivestito il ruolo di viceconsole della CULMV.

⁴⁶³ E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 19.

⁴⁶⁴ Testimonianza di Walter Marchelli a M. Caligari in data 26.11.2012 presso il suo ufficio. W. Marchelli è entrato nel 1952 ed ora è viceconsole della CULMV P. Batini.

3.2.2. Il Processo lavorativo

CULMV

Con il termine “lavoratori portuali” erano indicate tutte le persone impegnate nelle attività di imbarco, sbarco, trasbordo e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale presso il porto commerciale⁴⁶⁵.

Le Compagnie Portuali erano responsabile delle attività di ormeggio delle navi, dello sbarco, imbarco e della movimentazione della merce⁴⁶⁶.

I lavoratori portuali non erano subordinati ad un datore di lavoro diretto e stabile, ma operavano nelle diverse giornate per differenti agenzie marittime, in relazione alle richieste. Questa categoria lavorativa non aveva un contratto di lavoro, tipico delle categorie di lavoratori subordinati, ma percepiva il salario in base alle giornate lavorate e al cottimo per la merce imbarcata o sbarcata⁴⁶⁷ attraverso tre istituti: la resa, il cottimo della merce e “il contratto”.

La resa rappresentava il quantitativo minimo che la squadra doveva manipolare per acquisire la cosiddetta “giornata lavorativa di base”⁴⁶⁸. Il cottimo era connesso con la velocità delle operazioni, per cui era uno strumento centrale per promuovere la produttività delle squadre, le quali erano coscienti del differenziale salariale. Il salario a cottimo, quindi, era lo strumento principale per “controllare” indirettamente la velocità, la modalità e la qualità dell’esecuzione del lavoro richiesto. Il presidente del CAP nel 1963 ha definito il lavoratore portuale come “per essenza un cottimista⁴⁶⁹”; in modo simile, la CULMV utilizzava la formula di “cottimista puro”⁴⁷⁰.

Con il termine “contratto” si indicavano gli accordi informali fra il mittente e le squadre dei portuali, le quali ricevevano un contributo monetario extra per accelerare le operazioni. Tali accordi non erano previsti dal regolamento, ma tollerati dal CAP. I datori di lavoro stipulavano un accordo con la CULVM, ma non dirigevano le operazioni di lavoro e non prescrivevano le modalità di esecuzione.

⁴⁶⁵ G. Lombardi, *La disciplina del lavoro*, op. cit., p. 39.

⁴⁶⁶ As-CULMV, CULMV, *Le navi e le tecniche di imbarco e sbarco*, Genova, pp. 16-17.

⁴⁶⁷ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., P. 47.

⁴⁶⁸ Bruno Musso, *Il porto di Genova, La storia, i privilegi, la politica*, Celid, Torino 2008, p. 4.

⁴⁶⁹ AsAPGe, *Relazione suppletiva del Presidente del CAP*, in “Bollettino ufficiale del CAP”, Anno 1963, n. XI, Novembre, p. 925.

⁴⁷⁰ AsCULMV, *Notiziario della CULMV*, 1969, Anno 2, n.1, p. 8.

La compagnia Unica: un'organizzazione disciplinante

La CULMV aveva quindi una funzione di coordinamento delle Sezioni ed attuava un processo di selezione dei singoli lavoratori, in relazione ai report dei capisezione e dei capisquadra. La natura delle comunicazioni del Consiglio di Amministrazione trasmettevano un senso di impegno e disciplina del singolo verso la comunità dei lavoratori per la buona esecuzione del processo lavorativo. Uno degli obiettivi della CULMV era quella di conferire ad “ogni lavoratore maggiore senso di responsabilità” ponendolo nelle condizioni di “accettare la fatica di ogni giorno come un indispensabile contributo personale al benessere generale⁴⁷¹”. Dal 1949, la Compagnia si era occupata della rottura delle casse per evitare il danneggiamento della merce in genere; a partire da casi specifici, la CULMV sviluppava la propria comunicazione per spiegare che vi era una disciplina a cui era opportuno richiamarsi per evitare ripercussioni su tutta la cooperativa. I dirigenti della Compagnia mostravano ai lavoratori diligenti come stessero pagando gli effetti economici dei danni procurati alla merce e alle agenzie marittime dai portuali “meno avveduti e più incauti”, in modo tale che si sviluppassero dinamiche di controllo reciproco all’interno della cooperazione⁴⁷².

Per questo motivo, i dirigenti erano impegnati in “un’assidua vigilanza per eliminare ogni irregolarità⁴⁷³” nel processo lavorativo. La CULMV faceva appello al singolo lavoratore affinché avesse “la maturità e la coscienza per guidarsi in autodisciplina (...) questa autodisciplina” doveva ergere il lavoratore in ogni fase, per cui si utilizzavano le formule “disciplina di bordo, disciplina di squadra e disciplina di orario⁴⁷⁴. La disciplina, nel piano della CULMV, era un concetto essenziale per il mantenimento qualitativo del lavoro; la disciplina doveva essere perseguita nel “lavoro minuto della squadra” per agevolare la collaborazione fra i membri della medesima ed evitare che il disordine di un componente della squadra determinasse il disagio e il crollo della produttività del gruppo di portuali operanti sulla nave o sulle banchine⁴⁷⁵. La Compagnia Unica era impegnata nell’isolare gli “elementi portati a creare

⁴⁷¹ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1947*, Genova 1948, p. 7.

⁴⁷² AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1953*, p. 15.

⁴⁷³ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, p. 16.

⁴⁷⁴ AsCULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 8.

⁴⁷⁵ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1949*, p. 10.

disordine” e nella lotta per la produttività, visto si considerava “l’assenteismo come un’arma efficace nelle mani dell’avversario”⁴⁷⁶. Nelle relazioni annuali della Compagnia Unica, il piano della produzione e della lotta parasindacale erano direttamente connessi, visto che il Consiglio di Amministrazione comunicava quanto segue: “la capacità di lavoro è condizione necessaria ad ogni ulteriore conquista⁴⁷⁷”. La Compagnia Unica era un’*istituzione* incentrata sull’idea della cooperazione e organizzava il processo lavorativo in relazione alle esigenze degli armatori e le indicazioni ricevute dal fiduciario d’agenzia. La CULMV era impegnata nel coordinamento di diverse aspetti, come mostra la relazione del 1956:

Il lavoro che si svolge a bordo e nelle calate dovrà avere una rispondenza sempre più esatta e sempre più immediata con quello che si svolge negli uffici, al fine di evitare ritardi ed errori⁴⁷⁸.

La volontà di controllo della tendenza di produzione del corpo dei lavoratori ha spinto la CULMV ad istituire un “Ufficio di Statistica” con il compito di misurare giorno per giorno il rendimento del lavoro sulle singole navi operanti⁴⁷⁹. Nel 1967, in una fase di sviluppo della meccanizzazione e unificazione dei servizi, la CULMV ha dato vita all’ “Ufficio Studi”, con l’obiettivo di reperire, coordinare e catalogare i dati essenziali del processo lavorativo⁴⁸⁰.

Nel 1958 la CULMV si impegnava a migliorare l’attività di coordinazione delle diverse sezioni⁴⁸¹, che conservavano le rispettive mansioni in settori differenti del porto. L’intento della cooperativa era quello di connettere le specifiche funzioni delle sezioni per garantire la continuità del processo lavorativo in una dimensione altamente complessa e molteplice.

Delega del controllo e complessità delle operazioni

La delega da parte degli armatori era legata a due fenomeni storici. Da un lato la lontananza fisica del proprietario della nave, che aveva sede in altre nazioni o continenti. Dall’altro, l’enorme diversità delle operazioni determinava l’impossibilità di

⁴⁷⁶AsCULMV, CULMV, *Notiziario della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie*, Anno 2, N. 1, Genova Aprile 1969, p. 2.

⁴⁷⁷As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1949*, P. 10.

⁴⁷⁸As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1956*, p. 4.

⁴⁷⁹As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1949*, p. 10.

⁴⁸⁰As-CULMV, CULMV, *Bilancio e relazione 1967*, p. 17.

⁴⁸¹As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1958*, p. 3.

un controllo diretto e relazione “un organizzazione scientifica del lavoro” da parte dell’armatore.

La complessità del lavoro portuale era legata alla gamma di operazioni che riguardavano il disbrigo della nave, per via delle molteplici attività che richiedevano ampia gamma di lavoratori specializzati⁴⁸².

Le relazioni annuali della Compagnia Unica dedicavano molto spazio alla complessità delle operazioni del processo del lavoro. Nel 1955 la CULMV avanzava le proprie rivendicazioni per un cottimo speciale per quanto concerne i casi delle uve pigiate, del lamierino in pacchi e dell’argilla⁴⁸³. Nel 1965 la relazione annuale della Compagnia Unica si mostra come le tariffe per le diverse tipologie merceologiche, come per esempio: liquori in cartone, casse filo di rame, bovini in passerella, balle di pelle e vermouth.

Sul piano formale e normativo si era instaurata una particola “distanza” fra i portuali e armatori. I lavoratori portuali non erano subordinati nei confronti dei committenti con i quali non avevano diretti rapporti. Si stabiliva fra una relazione fra il l’armatore e il fiduciario di agenzia, fra quest’ultimo e la CULMV la quale si assumeva responsabilità sull’esecuzione del trasporto della merce e sulla tutela della medesima⁴⁸⁴. Le richieste di manodopera, dei mezzi e della collocazione della nave era a discrezione del fiduciario⁴⁸⁵. I lavoratori portuali, quindi, non erano subordinati né nei confronti dei committenti né nei confronti della Compagnia medesima, di cui erano soci-lavoratori⁴⁸⁶.

Al medesimo tempo la CULMV sottolineava come esso fosse un “organismo altamente produttivo ed indispensabile per l’economia nazionale⁴⁸⁷”. La capacità produttiva era un elemento centrale che qualificava questo strumento di governo della forza lavoro.

⁴⁸² Maria Grazia Toncker, *Il regime monopolistico*, op. cit., p. 50.

⁴⁸³ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1955*, p. 6.

⁴⁸⁴ “Nel porto di Genova la stessa Compagnia rifondeva i danni alla merce, senza alcuna effettiva rivalsa sui lavoratori, ai quali venivano comminate delle pene pecuniarie di natura puramente simbolica”. G. Lombardi, *La disciplina del lavoro portuale*, Fratelli Bozzi, Genova 1983, p. 69.

⁴⁸⁵ Testimonianza di Tullio Cevasco.

⁴⁸⁶ G. Lombardi, *La disciplina del lavoro*, op. cit., p. 45.

⁴⁸⁷ AsCULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1950*, p. 13.

Il tempo del lavoro

Il CAP lamentandosi che l'orario di lavoro effettivo fosse notevolmente inferiore a quello teorico⁴⁸⁸, mostrava un notevole margine di autonomia e discrezione dei portuali nella gestione del tempo. La nave stazionava circa una settimana presso il porto di Genova. La giornata era divisa in tre sezioni. Al portuale era molto spesso richiesto di lavoro più di otto ore per effettuare straordinari. All'interno di questo suo impegno si ritagliavano il tempo per la pausa pranzo o cena.

Il ritmo del lavoro era determinato dalla medesima squadra. Come elemento basilico vi era la resa e il cottimo che incentivavano i lavoratori ad accelerare la velocità della prestazione.

Le gerarchie interne al processo di lavoro.

Il processo lavorativo prevedeva una collaborazione cooperativa e un rapporto gerarchico fra i soci e gli occasionali. I lavoratori portuali potevano essere permanenti o occasionali, ma solo i primi erano soci effettivi della Compagnia⁴⁸⁹. Fin dal primo anno di fondazione, la struttura sociale CULMV si è caratterizzata fra una divisione fra 847 occasionali e 2.817 lavoratori di ruolo⁴⁹⁰. Nell'anno seguente, le eccedenze di bilancio erano ridistribuite in modo diseguale fra i lavoratori di ruolo e gli occasionali⁴⁹¹. Nel 1948 i lavoratori delle diverse Sezioni erano divisi in 4 ranghi: I° ruolo (lavoratori permanenti con maggiore anzianità), II° ruolo (lavoratori permanenti con minore anzianità), aggregati, occasionali. All'interno di tale divisione non erano enunciati i cosiddetti "raccoglitici", visto che tale categoria lavorativa è stata riconosciuta e nel 1958, anno in cui i suoi lavoratori conteggiati⁴⁹². L'ufficio del collocamento ha iniziato a concedere il cartellino con il timbro R (raccoglitici) per sancire un primo riconoscimento formale dei portuali con saltuarietà d'impiego e meno diritti sociali⁴⁹³.

⁴⁸⁸ Consorzio autonomo del Porto di Genova, *Relazione del Presidente dell'Assemblea generale del 26 settembre 1962*, stampato in Palazzo S. Giorgio, Genova 1962, p. 34.

⁴⁸⁹ M. G. Toncker, *Il regime monopolistico*, op. cit., p. 35.

⁴⁹⁰ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1946*, Genova 1947, p.17.

⁴⁹¹ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1947*, Genova 1948, p. 8.

⁴⁹² AsCULMV, CULMV, "Notiziario", Anno 10, n. 3, IV trimestre, Ottobre- Dicembre 1977, pp. 6-7.

⁴⁹³ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., p. 21.

Tabella n. 2. Porto di Genova. Numero dei portuali divisi per sezioni nel 1947

Sezione	I° ruolo	II° ruolo	Aggregati	occasionali	Totale
San Giorgio	1.084	98	----- ----	363	1.545
San Canzio	927	115	2	213	1.257
Commessi	152	---	18	31	201
Imballatori	95	14	8	29	146
Barilai	67	10	-----	12	89
Portabagagli	85	-----	-----	----	85.5
	2.580	237	28	691	3.536

Fonte: CULMV, Relazione annuale del 1948.

Il periodo di praticantato rappresentava una fase di apprendimento delle competenze all'interno dell'attività lavorativa. Gli occasionali (lista "B") potevano accedere nella lista "A" in relazione alle esigenze dei traffici portuali e dopo un relativo decreto consortile. Nel 1963, infatti, il 60% degli occasionali è stato inserito nella lista dei soci fissi, per via dell'enorme incremento delle giornate lavorative⁴⁹⁴. Nell'anno successivo circa il 70% dei lavoratori precari sono stati stabilizzati, per il medesimo motivo⁴⁹⁵.

Nel 1963 la CULMV aveva raggiunto il picco di richiesta di manodopera, con un milione e ottocento mila giornate lavorative. Dal quel momento si è determinato un progressivo calo, per cui nel 1967 si è registrato un decremento del 22% rispetto al 1966. Questo diminuzione dell'occupazione portuale si è sviluppato in antitesi con la ripresa dei traffici marittimi presso lo scalo genovese⁴⁹⁶. Gli avventizi e gli occasionali dovevano svolgere il lavoro più duro, pesante e talvolta insalubre. La moltitudine di merce manipolata si differenziava ampiamente, vi erano lavori particolarmente "sporchi", nocivi e spesso poco retribuiti rifiutati dai soci e destinati agli occasionali⁴⁹⁷.

⁴⁹⁴ Consorzio autonomo del Porto di Genova, *Relazione del Presidente all'Assemblea Generale del 09 dicembre 1963*, p. 36.

⁴⁹⁵ Consorzio Autonomo del Porto di Genova, *Discorso del Presidente dell'Assemblea Generale del 9 dicembre 1963*, Genova 1963, p. 36.

⁴⁹⁶ As-CULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1967*, ATA, Genova 1968, p. 17.

⁴⁹⁷ Testimonianza di Mario Borgarelli (nato nel 1942) rilasciata a M. Caligari. Il testimone è stato un socio della CULMV dal 1960. Aprile 2010 presso la sede SPI-CGIL Genova.

Tabella n.3. Porto di Genova. Le giornate di lavoro (1957-1967)

1957	1.578.686
1958	1.491.358
1959	1.504.498
1960	1.688.638
1961	1.651.435
1962	1.778.227
1963	1.848.232
1964	1.517.515
1965	1.520.470
1966	1.511.384
1967	1.432.044

Fonte: CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1967*, ATA, Genova 1968

Nel dopoguerra, non esistevano normative sull'assistenza sociale e garanzie sociali e le differenze lavorative alimentavano forti diseguaglianze sul piano della retribuzione⁴⁹⁸; le relazioni annuali della CULMV mostravano chiaramente le differenti paghe quotidiane in relazione al rango e alla sezione di appartenenza dei lavoratori⁴⁹⁹.

A cavallo fra gli anni Cinquanta e anni Sessanta il lavoro dei portuali era fortemente occasionale e il salario si determinava in modo irregolare di giorno in giorno. Al medesimo tempo, secondo la narrazione di Bruzzone, i lavoratori occasionali non godevano di nessuna garanzia o tutela. Le lotte degli occasionali hanno determinato una fase conflittuale fra gli avventizi ed i responsabili delle Compagnie Portuali⁵⁰⁰.

A livello nazionale vi erano circa 13.500 portuali di ruolo e circa 6.000-7.000 lavoratori occasionali, i quali, talvolta, organizzavano mobilitazioni autonome o cercavano una loro "rappresentanza" nelle locali Camere del Lavoro, bypassando i

⁴⁹⁸ G. Boliolo, *Sindacato camalli*, op. cit., p. 38.

⁴⁹⁹ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, Genova 1955, p. 18.

⁵⁰⁰ G. Boliolo, *Sindacato camalli*, op. cit., p. 49.

dirigenti della FILP⁵⁰¹. Dal 1964 le relazioni fra gli occasionali e la CGIL sono aumentati per denunciare la situazione di disagio economico e giuridico dei lavoratori occasionali, che richiedevano un calcolo migliore del premio di produttività⁵⁰². L'attenzione dei sindacati è aumentata in modo parallelo alle azioni dei portuali occasionali.

In relazione a queste azioni, dal 1° marzo del 1962 gli occasionali anziani della CULMV sono stati ammessi ai benefici dell'ufficio autonomo di previdenza⁵⁰³. Nel 1965 i portuali occasionali si sono visti riconoscere il diritto di percepire un contributo monetario “una tantum” e il riconoscimento delle giornate di malattia e infortunio per la gratifica di fine anno⁵⁰⁴.

Tabella n. 4. Porto di Genova. Retribuzione dei porti soci della CULMV e occasionali nel 1967

Sezione	Paga giornaliera per il Socio	Paga giornaliera per il lavoratore occasionale
San Giorgio	320	240
San Canzio	280	210
Commessi di bordo	272	204
Pesatori merci varie	350	260
Pesatori cereali	255	191
Pesatori cotone	359	269
Imballatori e cassai	230	173
Imballatori	135	100

Fonte: CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1967*, ATA, Genova 1968

La fisicità del lavoro

Il lavoro comportava un enorme sforzo fisico, che metteva alla dura prova la forza e la resistenza dei corpi dei portuali. La cronaca dell'attività di movimentazione

⁵⁰¹ Archivio Storico Centrale della CGIL (d'ora in poi AsCGIL), Busta 43, Fascicolo 43 “Genova esposto portuali avventizi”, “Lettera di “Operai occasionali del porto di Genova” indirizzata a Di Vittorio in data 22 giugno 1949. G. Boliolo, *Sindacato camalli*, op. cit., p. 52.

⁵⁰² As-CULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, ATA, p. 10.

⁵⁰³ AsAPGe, *Relazione del Presidente all'assemblea generale 26 settembre 1962*, “Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova”, Anno 1962, n. 9, p. 587.

⁵⁰⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1965*, ATA, Genova, p. 8.

delle diverse merci metteva in luce la dimensione della fatica. La merce era movimentata pezzo per pezzo e con un'enorme logorio per i corpi dei lavoratori, come ci spiega un ex camallo, per quanto riguarda il settore alimentare:

Uno dei turni più duri, durante la notte è quello “alle carni” ovvero al magazzino delle scorte militari, la Marinetta. Le scorte di carni, scaricate dalle celle frigorifere delle navi vengono imbragate nelle “reti giapponesi” (reti di acciaio) calate dalla gru su “plancè” (balconate) al fianco delle navi. Altre volte (...) arrivate a terra, i camalli aprono le reti, caricano sulle spalle un quarto di bue e lo portano nella cella frigorifera del magazzino della marina⁵⁰⁵.

Per esempio, le pelli animali erano trasportate “a braccia”; nello specifico, il Servizio Tecnico del CAP ha iniziato a studiare come applicare una strumentazione funzionale ad accelerare e diminuire lo sforzo fisico per trasportare le pelli secche⁵⁰⁶.

La Compagnia Unica era l'*istituzione operaia*, in cui i lavoratori giovani apprendevano le competenze e le tecniche del processo lavorativo attraverso il loro affiancamento ai soci anziani e con una lunga esperienza pratica sulla nave e nelle calate. L'apprendistato, secondo la descrizione del CAP, era un processo pratico, informale ed *interno alla comunità dei lavoratori*⁵⁰⁷. L'apprendimento dell'abilità di movimentare la merce era appresa dai giovani durante il processo di cooperazione con gli altri, per via delle indicazioni pratiche fornite dagli anziani e dai capisquadra.

Le competenze erano sviluppate sul campo; per cui, i dirigenti della CULMV invitavano i giovani ad ascoltare le indicazioni dei più anziani per utilizzo dei mezzi meccanici e per la tutela della propria salute⁵⁰⁸.

Le fonti storiche ci indicano una corrispondenza fra il bagaglio di competenze lavorative ed il tempo passato all'interno del processo lavorativo, sotto la direzione della CULMV. Nel dopoguerra i genitori avevano assunto il ruolo di maestri sul luogo di lavoro e si erano assunti il compito di trasmettere le conoscenze tecniche ai più

⁵⁰⁵ E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 21.

⁵⁰⁶ AsAPGe, *Discorso del Presidente all'assemblea generale il 18 novembre 1953*, in “Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova”, Anno 1953, n. XI, P. 1028.

⁵⁰⁷ AsAPGe, *Relazione Presidente all'assemblea generale il 27 settembre 1957*, in “Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova”, Anno 1957, n. 9, p. 475.

⁵⁰⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1953*, p. 15.

giovani⁵⁰⁹. All'interno di questo contesto culturale, la Compagnia Unica aveva ricevuto dal CAP la delega di “addestrare gradualmente i lavoratori occasionali”⁵¹⁰.

Nel Porto di Genova, la trasmissione del sapere artigianale si realizzava prevalentemente in modo *informale*. Solamente dal 1966 la cooperativa ha promosso un corso formale per la formazione di portuali occasionali, in collaborazione con il Consorzio Provinciale per l'Istruzione Tecnica. All'interno del corso le principali materie affrontate erano le seguenti: struttura della nave, cultura portuale, tipi di colli, stivaggi, imballaggio, metodi di caricamento e scaricamento⁵¹¹.

In generale, i portuali genovesi erano impegnati nell'organizzazione di una *rete internazionale* per discutere le tecniche per la movimentazione della merce nei porti. Nello specifico, vi erano scambi bidirezionali di informazioni inerenti alla migliore esecuzione delle operazioni di sbarco ed imbarco.

Per esempio, nel 1958 una delegazione dei portuali di Marsiglia hanno visitato il porto ligure per uno scambio di idee sul piano materiale del processo produttivo⁵¹²; questo evento si inseriva all'interno di una stretta relazione fra i portuali genovesi e quelli marsigliesi. A tal punto, che i portuali delle due città hanno trovato un *accordo* per scongiurare la competizione al ribasso per il traffico marittimo destinato alla Svizzera⁵¹³. Nel 1965 la Compagnia Unica ha organizzato un viaggio di studio presso il porto di *Rotterdam*. Nel report della missione in Olanda, i portuali conducono l'attenzione alla capacità di *incrementare l'attrezzatura portuale* ed affrontare i problemi attraverso un *finanziamento pubblico adeguato per l'innovazione tecnologica* dei porti da parte delle autorità olandesi. I portuali liguri mettevano in luce come tali viaggi all'estero fossero essenziali per lo sviluppo dell'attività portuale genovese⁵¹⁴.

Nel 1967 i dirigenti della CULMV hanno organizzato una missione di lavoro in Svezia per *instaurare dei contatti* con i responsabili della società Svenska cellulosa AB

⁵⁰⁹ E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 19.

⁵¹⁰ AsAPGe, *Relazione Presidente all'assemblea del 28 agosto 1958*, in “Bollettino Ufficiale del Porto di Genova”, Anno 1958, n. 8, p. 451.

⁵¹¹ AsCULMV, AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1966*, A.T.A., Genova, p. 11.

⁵¹² AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1958*, p. 3.

⁵¹³ *Relazione tenuta dal Segretario De Stefano in Leo Betti, Tra la gente dei porti : la storia del Sindacato dei lavoratori portuali e della FILP CISL negli appunti e nei ricordi di un dirigente*, Guesba, Roma 1985, P. 43.

⁵¹⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1965*, ATA, Genova 1966, p. 10.

(SCA-SVENSKA), la quale aveva stipulato un accordo con il CAP per lo sbarco della cellulosa, a blocchi e rotoli di carta, presso il prolungamento ponente di Ponte Somalia. Il viaggio aveva l'obiettivo esplicito di osservare le modalità di movimentazione della merce presso gli scali marittimi scandinavi⁵¹⁵.

Le Sezioni

La CULMV era composta dalle seguenti sezioni:1) San Giorgio (Stivatori di bordo),2) Stefano Canzio (facchini di terra),3) Commessi di Bordo (misuratori, spuntatori e conteggio merci), 4)Imballatori(addetti alla riparazione delle saccherie in genere), 5) Barillai e Cassai(addetti alla riparazione delle casse), 6) Pesatori 7) Portabagagli.

Tali strutture erano operanti negli anni Trenta, come Compagnie, e sono state fuse all'interno della CULMV nel 1946⁵¹⁶ con 2.817 soci. Il lavoro della movimentazione della merce era curato dai portuali delle prime sei Sezioni.

Tabella n. 5. Porto di Genova. Numero dei portuali iscritti alle sezioni della CULMV nel 1946.

1. San Giorgio	1.171
2. Stefano Canzio	1.138
4. Commessi di Bordo	159
5. Pesatori	113
6. Imballatori	161
7. Barillari e Cassai	81
Totale fissi	2.823
Occasionali	847
Portuali totale	3.670

Fonte: CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1946*.

Le prime due sezioni erano funzionali ad organizzare le differenti fasi della movimentazione della merce e le altre quattro erano addette ad attività specifiche tipiche delle merci alla rinfusa. Il compito della CULMV era di coordinamento del lavoro svolto dalle distinte sezioni in nave e in banchina, fornendo una comunicazione

⁵¹⁵ As-CULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1967*, ATA, Genova 1968, p. 14.

⁵¹⁶ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1946*, Genova 1947, p. 17. La fusione delle diverse Sezioni per la formazione della CULMV è stato un processo durato diversi anni nel dopoguerra, si veda AsCULMV, CULMV, *Relazione al 31 dicembre 1948*, Genova 1949.

fattuale e produttiva dalla stiva al magazzino⁵¹⁷. Ogni Sezione era diretta dal Caposezione, eletto dagli iscritti e responsabile delle seguenti attività: avviamento giornaliero al lavoro dei portuali, controllo dell'operato dei capisquadra, comunicazioni regolari al viceconsole in merito ad eventuali problemi⁵¹⁸.

La sezione "San Giorgio" operava sulla nave per scarica o caricare la merce. Nel secondo caso, si sviluppava l'arte dello stivaggio, con la messa in campo delle abilità manuali e mentali. Lo stivaggio realizzato ad "opera d'arte" si realizzava in relazione ai seguenti aspetti: utilizzo degli spazi a disposizione, bilanciamento della nave, ordine della merce in relazione agli scali della nave e utilizzo al meglio degli strumenti a disposizione (come i verricelli).

Un buon stivatore aveva la capacità di non lasciare *spazi* vuoti e garantire il miglior *bilanciamento* della nave⁵¹⁹, era necessario avere l'abilità di collocare la merce nella stiva in relazione ai diversi *scali* che avrebbe realizzato la nave su cui si stava lavorando⁵²⁰. Il processo lavorativo diretto dal "caporale" della San Giorgio poteva eccellere operando con una "mentalità internazionale" durante l'attività svolta nel porto di Genova: la qualità del suo lavoro influenzava direttamente lo sforzo dei dockers negli altri porti, in cui avrebbe fatto scalo la nave.

La sezione Stefano Canzio era responsabile della movimentazione della merce in banchina e nei magazzini.

La San Giorgio e la Stefano Canzio erano le sezioni principali, in cui i portuali si organizzavano in squadre. Nel 1963, quando il numero dei portuali genovesi ha raggiunto la cifra di 8.059 unità, la S. Giorgio contava 3.566 lavoratori e la Stefano Canzio 3.373 camalli⁵²¹.

Le sezioni dei "Commessi di bordo", "Barillai e Cassa" e quella degli "Imballatori" erano portatori di competenze artigianali, i cui componenti garantivano

⁵¹⁷ Archivio Centrale della CGIL (Roma) (d'ora in poi AsC-CGIL), FILP-CGIL, *Sezione provinciale di Genova, Per un sistema regionale dei porti liguri a gestione democratica, Il convegno interregionale sui porti liguri: un'occasione mancata, Prospettive sindacale*, Genova Luglio 1965, p. 12.

⁵¹⁸ ACLSoc, Fondo Camera di Lavoro, B. Misc. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale ramo industriale", Regolamento interno della CULMV, stampa a cura della UIL Genova.

⁵¹⁹ Compagnia Unica Merci Varie del Porto di Genova, *Traffici Marittimi e Tipologia delle navi*, pp. 31-32.

⁵²⁰ Testimonianza di T. Cevasco.

⁵²¹ AsCULMV, CULMV, *Notiziario*, Anno 10, n.3, IV trimestre, Ottobre- Dicembre 1977, pp. 6-7.

una costante assistenza e affiancamento dei lavoratori delle due sezioni principali. I portuali operanti in questo secondo gruppo di Sezioni operavano come “singoli” lavoratori, ma continuamente in cooperazione con le squadre delle due sezioni principali.

I componenti dei “Barillai e Cassa” erano responsabili della sistemazione delle casse deformate o danneggiate. In modo similare, i portuali della sezione degli “imballatori” erano chiamati a riparare i sacchi rotti o recuperare la merce dispersa in stiva per ricollocarli in nuovi sacchi.

Il patrimonio delle competenze utili per caricare e scaricare la merce ad “opera d’arte” era direttamente connesso con “l’esperienza dell’autogestione del lavoro portuale⁵²²” e la delega alle sezioni della gestione del processo lavorativo, in cui “tutte le branche dell’attività richiedevano una specializzazione⁵²³. All’interno del processo di apprendimento era *interno alle sezioni*, vissute come “differenti scuole” per le diverse competenze dei portuali. Per esempio, il Presidente del CAP sottolineava come gli occasionali dei Commessi di Bordo era stato loro prescritto un *periodo di apprendistato*, ritenuto essenziale e discriminante in vista del concorso di ammissione ai registri della medesima Sezione⁵²⁴. Il CAP auspicava che i giovani portuali, durante questo periodo di presenza sul luogo di lavoro e al fianco di lavoratori esperti, potessero acquisire quei saperi utili per iniziare il mestiere di Commesso di Bordo.

In generale, dalla seconda guerra mondiale all’introduzione dei container, l’innovazione tecnologica ha vissuto passaggi molto importanti; e nello specifico, l’incremento delle gru e dei fork lift.

Il processo lavorativo per i gruisti del CAP variava notevolmente in relazione alla merce movimentata e l’abilità richiesta mutava se gli operatori erano chiamati a sbarcare cereali oppure dei tronchi. I dipendenti del CAP percepivano un salario mensile e la retribuzione era strettamente connessa con le ore lavorate⁵²⁵.

⁵²² G. Boliolo, *Sindacato camalli*, op. cit., pp. 7-8.

⁵²³ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, Genova 1955, p. 15.

⁵²⁴ AsAPGe, *Relazione Presidente all’assemblea del 28 agosto 1958*, in “Bollettino Ufficiale del Porto di Genova”, Anno 1958, n. 8, p. 452.

⁵²⁵ Testimonianza di T. Cevasco.

Dall'inizio degli anni Sessanta nel porto genovese si è incrementato notevolmente il numero dei fork lift⁵²⁶.

Il processo lavorativo era particolarmente complesso per via della molteplicità di merce, per cui la tecnologia era utile per diminuire lo sforzo fisico ma non determinava una “semplificazione” delle attività e non comportava un’“organizzazione scientifica del lavoro”.

In generale, le relazioni annuali della CULMV mostravano diffusamente l'attenzione dei portuali per gli strumenti di lavoro e per i mezzi meccanici; la tecnologia era pensata ed applicata per le centinaia di tipologie merceologiche e per le diverse forme di assemblaggio della medesima, prima dell'ascesa dei container. Per esempio, nel 1964 la Compagnia Unica ha acquisito “carrelli elevatori per facilitare il maneggio della merce in *balle* (...) e due bilici muniti di cestello destinati alla pesatura della carne congelata⁵²⁷”. All'interno della stessa logica, l'anno successivo la Compagnia Unica decantava le lodi del nuovo acquisto di “cinque dispositivi a ganasce per il maneggio e l'impilaggio della merce in balle”⁵²⁸. Presso il molo di Giano, le navi, che trasportavano *la lana e il cotone*, attraccavano ed i portuali CULMV imbragavano le singole balle di merce, che erano successivamente agganciate dalle gru movimentate dall'operato del CAP⁵²⁹.

La testimonianza dei portuali attestano che i fork lift non hanno affatto destrutturato l'*arte dello stivaggio*⁵³⁰; infatti, questi mezzi meccanici erano utilizzati dalle squadre della San Giorgio per movimentare la merce nelle stive, dai corridoi al centro delle navi⁵³¹, e viceversa.

I fork lift erano ampiamente utilizzati dai portuali della Stefano Canzio, addetti nelle operazioni di immagazzinamento della merce, visto che l'utilizzo dei mezzi gommati consentiva di incrementare di circa il 50% la produttività, lo sforzo del CAP

⁵²⁶ Pietro De Paolis, *La via promessa*, in “Bollettino Ufficiale del CAP”, Anno 1964 -, n. 44.

⁵²⁷ As-CULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, ATA, p. 9.

⁵²⁸ AsCULMV, CULMV, *Bilancio e relazione annuale 1965*, p. 10.

⁵²⁹ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., p. 29.

⁵³⁰ L'articolo punta l'attenzione sulla tecnica antecedente ai containers, ma è interessante notare l'attenzione dedicata alle operazioni di stivaggio e all'architettura della nave. Nicola Costa, *Palettizzazione: la chiave per un trasporto a basso costo*, in “Bollettino Ufficiale del CAP”, p. 292

⁵³¹ Testimonianza di Mario Borgarelli (nato nel 1942) rilasciata a M. Caligari. Il testimone è stato un socio della CULMV dal 1960. Aprile 2010 presso la sede SPI-CGIL Genova.

si è indirizzato verso l'adeguamento dei magazzini alle esigenze dei muletti meccanici⁵³².

In generale, nella prima metà degli anni Sessanta, il CAP ha messo in campo un notevole impegno per incrementare il numero dei carrelli meccanici per la manipolazione della merce, come avvenuto nel 1962 presso i magazzini di Ponte Eritrea, Molo Vecchio e Ponte Etiopia. Il CAP aveva reso operativo 140 carrelli e circa 1400 pallet, funzionali ad incrementare la velocità di movimentazione dei carichi, come indicato dalla "Commissione Meccanizzazione", in strettissima collaborazione con la Commissione "Lavoro"⁵³³. Il CAP ha sviluppato un processo di unitizzazione della merce attraverso l'uso dei pallet, nel 1965 l'ente ne consegna alla darsena 2.154 unità⁵³⁴. Questa innovazione tecnologica ha determinato una diversa organizzazione del lavoro portuale, visto che nel 1966 "il numero dei lavoratori abilitati alla guida dei carrelli elevatori è aumentato di 345 unità; il numero complessivo è diventato di 1.093 di cui 746 lavoratori di ruolo e 347 occasionali"⁵³⁵.

Le squadre: gerarchia, organizzazione delle resistenze e trasmissione delle competenze

I lavoratori portuali erano organizzati in squadre, struttura che sviluppava la cooperazione di due direzioni.

Da un lato, all'interno della squadra vi era spazio per momenti di discussione, in cui si decidevano le modalità di esecuzione delle singole operazioni. Dall'altro lato la cooperazione era essenziale per trasportare la merce e realizzare delle operazioni che non sarebbero state possibili dal singolo lavoratore. La delega alla squadra della gestione del processo lavorativo determinava per il gruppo di lavoratori un notevole margine di autogestione delle scelte operative e di sperimentazione di tecniche innovative⁵³⁶. Dopo che il fiduciario di bordo aveva indicato il lavoro e forniti gli indirizzi di massima sui metodi e l'attrezzatura da utilizzare, il caposquadra e i suoi membri che soggettivamente organizzavano le operazioni; il leader interveniva e

⁵³² Pietro De Paolis, *La via promessa*, in "Bollettino Ufficiale del CAP", Anno 1964 -, n., p. 45.

⁵³³ Consorzio autonomo del Porto di Genova, *Relazione del Presidente dell'Assemblea generale del 26 settembre 1962*, stampato in Palazzo S. Giorgio, Genova 1942, p. 35.

⁵³⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1965*, ATA, Genova, p. 10.

⁵³⁵ AsCULMV, AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1966*, A.T.A., Genova, p. 10.

⁵³⁶ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit. 36.

imprimeva il proprio timbro all'attività⁵³⁷. L'elemento centrale per la buona riuscita del lavoro era "l'affiatamento della squadra", ovvero la capacità dei diversi componenti di cooperare al meglio per la riuscita delle operazioni di scarico o carico⁵³⁸.

Nella memoria di alcuni protagonisti del lavoro portuali si è promossa la rappresentazione di progressiva fuga dalla fatica, come descrive Gino Boliolo:

Il modello di cooperazione autoregolato "inventato" dai portuali come affrancamento collettivo ad una condizione di pesante affaticamento procede nel proprio sapere spontaneo⁵³⁹.

La condizione del porto ligure è stata descritta dalla seguente memoria scritta del portuale Gigi Boero:

I miei compagni avevano l'abilità di mettere la roba in modo da fare il piano sempre più in su, con una particolare maniera di usare i ganci, usando la malizia nello stesso tempo, tanto che spostavano cento chili come niente. (...) *Belin*, se ho imparato tanto da quegli uomini (...) Come si fa a spiegare come imbarcare le botti di vermouth che andavano in Inghilterra? Che provino ora a fare una stiva come si mettevano una volta⁵⁴⁰.

Il portuale G. Boero ci mostra come all'interno delle squadre si organizzasse un'abilità collettiva, che con il tempo e la pratica costante ha sviluppato le sue competenze ed apprese nell'interno delle squadre. Il processo lavorativo si organizzava in modalità differenti nelle diverse occasioni, visto che ogni nave era differente dalle altre e la rottura di carico era foriera di complessità⁵⁴¹. Ogni merce richiedeva delle azioni e delle competenze differenti e garantiva un differente salario⁵⁴².

La squadra dei portuali era centrale per determinare il contributo monetario che spettava ad ogni singolo lavoratore, poiché il cottimo da erogare ai lavoratori era calcolato per la *gang* e poi era ridistribuito fra i suoi componenti. Il portuale aveva un controllo diretto della sua produttività e si determinava con la seguente equazione : Numero componenti della mano di lavoro x salario per giornata lavorativa/resa in tonnellata per mani di lavoro. La diversificazione, da caso a caso, del processo

⁵³⁷ E. Baldis, *La Compagnia Unica*, op. cit., p. 122.

⁵³⁸ La testimonianza indiretta è di portuale della Sezione San Giorgio. Oscar Marchisio, *L'intermodalità nel mercato mondiale delle merci*, in «Primo Maggio», n. 13, Autunno 1979., p. 41.

⁵³⁹ G. Boliolo, *Sindacato camalli*, op. cit., pp. 7-8.

⁵⁴⁰ Gigi Boero, *La memoria del porto*, Liberodiscrivere, Genova 2004, pp.107-108.

⁵⁴¹ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1955*, p. 10.

⁵⁴² AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1965*, ATA, Genova, p. 8.

lavorativo era alimentata dalla complessità merceologica e l'enorme differenziazione di competenze richieste ai portuali, chiamati a sbarcare merci diverse fra loro, come per esempio le pelli e i cereali⁵⁴³. In modo simile, le tipologie di navi che trasportavano le merci alla rinfusa erano di diverse tipologie, come sottolineavano i testi prodotti dalla medesima Compagnia Unica⁵⁴⁴. Ogni settimana giungevano al porto di Genova, quindi, navi con strutture e architetture differenti, per cui le squadre erano poste di fronte a nuove e diverse problematicità.

La cooperazione delle squadre si qualificava dal fatto che i suoi membri lavorano fianco a fianco⁵⁴⁵ e si aiutavano reciprocamente per caricare e scaricare manualmente i sacchi, le scatole e i singoli colli della merce alla rinfusa. Questa tipologia di collaborazione "spalla a spalla" caratterizzava fortemente il processo lavorativo e la *vita sociale* dei portuali all'interno delle squadre.

La squadra era un luogo di formazione di socialità, diffusione delle notizie ed organizzazione delle diverse forme di resistenza⁵⁴⁶. Nella squadra dei portuali vi era il superamento della dimensione atomizzata, come P. Batini mostra nelle seguenti parole:

Il nostro modo collettivo e non individuale di concepire e vendere la professionalità nei contratti di lavoro nasce di lì, dal ghen (la squadra N.d.A.)⁵⁴⁷.

Oltre alla dimensione orizzontale e della cooperazione, la squadra era interna a una struttura gerarchica costante: la direzione del lavoro delle squadre era affidato ai relativi "caporali". Essi erano preposti dai consiglieri tecnici delle sezioni e nominati dal Consiglio di Amministrazione, il quale doveva ricevere la rettifica dal CAP⁵⁴⁸.

I capisquadra era sempre soggetti ad una possibile rimozione per motivi tecnici o morali; il loro ruolo prevedeva la direzione delle gang di portuali nelle stive o nei magazzini, in relazione alle sezioni di appartenenza⁵⁴⁹. I capisquadra nel porto

⁵⁴³ AsAPGe, *Rapidità nelle operazioni portuali a Genova*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1952, N. , pp. 645-646.

⁵⁴⁴ AsCULMV, Compagnia Unica Merci Varie del Porto di Genova, *Traffici Marittimi e Tipologia delle navi*, p. 21.

⁵⁴⁵ E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 21.

⁵⁴⁶ P. Batini, *L'occasionale. Storia*, op. cit., p. 16 e 23.

⁵⁴⁷ *Ibidem*, p. 37.

⁵⁴⁸ ACLSoc, Fondo Camera di Lavoro, B. Misc. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale ramo industriale", Regolamento interno della CULMV, stampa a cura della UIL Genova.

⁵⁴⁹ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche e sindacali dei lavoratori portuali*, pp. 32-33.

genovese erano denominati “caporali” ed erano responsabili del lavoro dei portuali delle diverse squadre di fronte al “fiduciario” a bordo e il responsabile di calate dell’impresa a terra⁵⁵⁰.

I capisquadra dovevano sorvegliare lo svolgimento del lavoro, il buon uso degli attrezzi di proprietà della Compagnia Unica e in generale rispondevano del rispetto della disciplina dei componenti delle squadre di loro competenza⁵⁵¹, essi, inoltre, avevano conquistato tale ruolo per via della capacità lavorativa, esperienza e autorità⁵⁵². Il *governo dei portuali* era strettamente legato alla minaccia di esclusione dalle squadre e di non essere richiamabili per le navi successive, questa minaccia era nelle mani dei capisquadra. Il caposquadra controllava l’operato dei singoli portuali e li invitava a stimolare gli elementi meno collaborativi facendo leva sulla natura cottimista del mestiere⁵⁵³.

Il singolo lavoratore

L’attività del singolo lavoratore non era governata da un’ “organizzazione scientifica del lavoro”; difatti, i portuali mettevano in luce la differenza strutturale con il contesto di fabbrica e dal governo del lavoro industriale. Nel 1968 Tosotti descriveva la natura artigianale dei portuali genovesi con le seguenti parole:

Il lavoratore portuale è quasi un *artigiano*; e di fatto il tipo di organizzazione nel quale trova collocazione è di stampo *artigianale*, anche se ancor oggi caratteristica di molti porti, alcuni dei quali internazionalmente di primo grado. (...) Le macchine nei porti hanno alleviato le fatiche degli scaricatori, ma non hanno certo introdotto nuove sostanziali tecniche operative, come l’organizzazione del lavoro “a catena”⁵⁵⁴.

Come abbiamo visto, l’organizzazione per squadre era essenziale nella fase di avviamento dei lavoratori e per lo svolgimento del processo lavorativo. La dimensione individuale assumeva importanza in due direzioni, da un lato in relazione al corpo del lavoratore sottoposto ad un notevole sforzo per la movimentazione della merce e

⁵⁵⁰ Testimonianza di T. Cevasco.

⁵⁵¹ ACLSoc, Fondo Camera di Lavoro, B. Misc. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale ramo industriale”, Regolamento interno della CULMV, stampa a cura della UIL Genova.

⁵⁵² P. Batini, *L’occasionale*, op. cit., 36.

⁵⁵³ AsCULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 16.

⁵⁵⁴ P. C. Tosonotti, *Il lavoro Portuale: Compagnie e sindacati*, Genova 1968, pp. 5 e 7.

dall'altro per le sue capacità intellettive, messe a valore per sperimentare innovazioni funzionali a diminuire la fatica.

La FILP sosteneva che la meccanizzazione era “intimamente connessa” con le capacità mentali e la coscienza del singolo portuale di svolgere un lavoro, in cui vi erano spazi per l'innovazione e per la sperimentazione, tipici del contesto artigianale. Nel 1961, i sindacalisti dichiaravano quanto segue:

Sono i lavoratori ad introdurre nell'ambito del porto i primi mezzi, allora rudimentali, per accelerare il ritmo delle operazioni e alleviare la fatica umana quando ancora da parte degli imprenditori non si va oltre il lavoro a braccia (...) sono i lavoratori a forzare la mano perché il progresso tecnico penetri più largamente al porto.

Le invenzioni nascevano all'interno del processo lavorativo, ovvero per le esigenze poste da problemi specifici e concreti, ed erano figlie della creatività dei lavoratori della CULMV e funzionali a creare nuovi strumenti di lavoro, come si apprende dalla descrizione della figura di Giuseppe Piana:

Un uomo dalle mille invettive fertili. (...) più volte pensa a possibili attrezzi e chiede agli amici dell'officina se, secondo loro, sia possibile realizzarli(...) una volta costruiti dagli operai, gli strumenti ideati da “Pilo” Giuseppe rispondono perfettamente alle necessità⁵⁵⁵.

La Compagnia Unica e la FILP valorizzano il protagonismo dei lavoratori verso le innovazioni tecnologiche e le sperimentazioni:

Da alcuni giorni sulle calate ha fatto la sua comparsa questo nuovo strumento di lavoro. Il “polpo” tipo “mandarino” a otto spicchi, particolarmente adatto allo sbarco dello zolfo, dell'argilla e di altri tipi di rinfuse, è stato messo in opera dalla Compagnia Unica – ideatore l'occasionale della “San Giorgio” Bressan Walter e modellista l'operaio, Manfrone Antonio⁵⁵⁶.

La lotta per il controllo della tecnologica e per le sue finalità

Il processo lavorativo non era governato da un'“organizzazione scientifica del lavoro” per la specifica relazione fra “macchine” e lavoratori. Più precisamente, nel 1968 Tosonotti sosteneva quanto segue: “le macchine hanno alleviato la fatica fisica

⁵⁵⁵E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 22.

⁵⁵⁶Foto Notizia, “Il Porto, rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi”, Gennaio 1957.

degli scaricatori (...) ma non sono ancora in grado di determinare il ritmo di produzione”⁵⁵⁷.

La CULMV considerava il controllo dell’innovazione tecnologica come un elemento qualificante per qualificarsi come “istituzione operaia”.

La Compagnia Unica si è approciata alla questione dei mezzi meccanici in tre direzioni: impegno economico per incrementare la strumentazione in dotazione, 2) organizzazione di una vertenza per poter condurre dei mezzi meccanici gommati; 3) definizione teorica e politica della “funzione operaia” della tecnologia e il suo utilizzo *cooperativo*.

In generale, CULMV era impegnata per l’acquisto della strumentazione utile per realizzare al meglio il carico e lo scarico della merce⁵⁵⁸, come le chiatte e i camion⁵⁵⁹. Più precisamente, dal 1948 la Compagnia Unica ha iniziato a comprare decine di carrelli elettrici⁵⁶⁰ ed ha messo in campo uno sforzo costante per dotarsi degli attrezzi necessari⁵⁶¹ come i carrelli meccanici per i magazzini e le motobarche per agevolare il lavoro dei portuali sulle barche⁵⁶².

Al medesimo tempo, la CULMV metteva a valore le intelligenze dei portuali, capaci di studiare, sperimentare e realizzare le innovazioni tecnologiche, visto che le consideravano funzionali ad alimentare l’ autonomia politica.

Negli anni Sessanta, le principali Compagnie portuali, in primis la CULMV, disponevano di un notevole parco macchine. Secondo l’analisi di Giorgio Lombardi, lo studio dei bilanci mette in evidenza le voci di spese specifiche per la “meccanizzazione” e le “forniture materiali”, che qualificavano le cooperative come strutture di direzione del processo lavorativo⁵⁶³.

Nel 1960, i dirigenti della CULMV hanno realizzato una battaglia per essere parte dello studio teorico sull’innovazione tecnologica e nella conduzione diretta dei

⁵⁵⁷ P. C. Tosonotti, *Il lavoro portuale*, op. cit., p. 7.

⁵⁵⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1946*, p. 9.

⁵⁵⁹ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1947*, Genova 1948, p. 11.

⁵⁶⁰ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio del 31 dicembre 1948*, p. XI.

⁵⁶¹ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1956*, p. 4.

⁵⁶² As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1957*, p. 8.

⁵⁶³ G. Lombardi, *La disciplina del lavoro*, op. cit., p. 103.

mezzi meccanici. Il Consiglio d'Amministrazione ha sottolineato e descritto diffusamente il desiderio dei portuali di promuovere lo sviluppo tecnologico⁵⁶⁴.

In merito al controllo dei fork-lift, la CULMV ha perseguito una vittoria⁵⁶⁵, grazie alla determinazione dei portuali d'incrementare le proprie competenze per la conduzione dei mezzi meccanici⁵⁶⁶.

Secondo l'analisi della Compagnia Unica, il CAP si doveva assumere il compito di acquistare i mezzi meccanici per affidarne la gestione alla CULMV⁵⁶⁷. Quest'ultima, nel 1965, si era focalizzata nella richiesta d'incrementare il parco dei carrelli elevatori⁵⁶⁸.

La cooperativa era impegnata nello studio delle innovazioni introdotte negli porti esteri per "non subire" le nuove tendenze tecnologiche ma gestirle direttamente⁵⁶⁹. Le relazioni con gli altri portuali stranieri era utile per comprendere dove vi fossero sperimentazioni tecnologiche interessanti ed importabili sul caso genovese.

Nella seconda metà degli anni Sessanta, il dibattito ruotava attorno al tema della produttività; e la Compagnia Unica proponeva che il suo incremento fosse conseguito attraverso l'investimento in tecnologia e infrastrutture portuali, in antitesi con la diminuzione della forza lavoro⁵⁷⁰ o la diminuzione delle tariffe.

Da un lato, la CULMV organizzava la mobilitazione politica dei portuali per il controllo dei mezzi meccanici e dall'altro sosteneva che la tecnologia fosse funzionale ad incrementare il benessere sociale e la produttività del porto genovese.

La funzione della tecnologia

I dirigenti della Compagnia Unica sostenevano che i mezzi meccanici fossero utili per "snellire il lavoro e alleviare la fatica dei lavoratori⁵⁷¹ e gli effetti positivi della tecnologia andavano ripartiti collettivamente⁵⁷²". I dirigenti dei portuali genovesi

⁵⁶⁴ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1960*, Genova 1961.

⁵⁶⁵ Un comunicato della FILP-CGIL sulle competenze della Comp. Unica", "Il Porto", rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi", Giugno 1961

⁵⁶⁶ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit

⁵⁶⁷ AsCULMV, AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1966*, A.T.A., Genova, p. 14.

⁵⁶⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1965*, ATA, Genova, p. 11.

⁵⁶⁹ As-CULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1967*, ATA, Genova 1968, p. 18.

⁵⁷⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1966*, A.T.A., Genova, p. 9.

⁵⁷¹ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio del 31 dicembre 1948*, p. XI.

⁵⁷² P. Batini, *L'occasionale*, op.cit., p. 26.

precisavano quanto segue: “gli attrezzi ed i beni della Compagnia non sono parte di un complesso capitalistico⁵⁷³”.

La FILP metteva in luce la relazione fra innovazione e invenzione; essa conduceva l’attenzione sulla natura politica dell’utilizzo della tecnologia, la quale è descritta nel seguente passaggio:

All'interno di questa storia i portuali confermano di essere l'avanguardia del progresso, e nel contempo coloro che lottano perché esso vada a beneficio di tutti, nel primo emporio marittimo italiano. (...) Un esempio è fornito dalle tramogge per i cereali usate ancora oggi (...) Ai lavoratori si deve l'introduzione dei primi carrelli sollevatori (...) Qui vi è la dimostrazione della funzione della classe operaia nel *processo creativo* e quella di promuovere il progresso tecnico. (...) la *classe operaia* trasforma il progresso a disposizione della collettività e lo trasforma in progresso sociale. Da qui la legittimità della lotta sostenuta perché i nuovi mezzi meccanici vengano affidati alla Compagnia e sottratti alla speculazione privata⁵⁷⁴.

Secondo il FILP la natura di “*avanguardia*” risiedeva nella capacità di promuovere il progresso in due direzioni. Da un lato, attraverso l’utilizzo della creatività, interno al processo lavorativo, dove il lavoratore era portatore di caratteristiche *artigianali*. Dall’altro, grazie alla capacità di costruire il progresso sociale, e non solo l’incremento della produttività.

Nel 1963, R. Magnani aveva esternato l’obiettivo politico che “il progresso tecnico si trasformi in progresso sociale, migliorativo delle condizioni di lavoro e inteso ad aumentare il tenore di vita (dei lavoratori N.d.A.)⁵⁷⁵”. Due anni dopo, egli sosteneva che il controllo dei mezzi meccanici da parte della Compagnia Unica fosse una garanzia del *progresso democratico*⁵⁷⁶.

In generale, questa lettura dei portuali genovesi della funzione della tecnologia ha superato i confini nazionali per essere presentata all’interno di dibattiti internazionali

⁵⁷³ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 31 dicembre 1949*, p. 8.

⁵⁷⁴ *I lavoratori del porto all'avanguardia per il progresso tecnico al servizio dei traffici*, in “Il Porto, rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi”, Giugno 1961.

⁵⁷⁵ Consorzio Autonomo del Porto di Genova, *Verbale dell'Adunanza tenuta dall'Assemblea Generale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova in data 26 settembre 1962*, stampato in Palazzo San Giorgio, Genova 1962, p. 48.

⁵⁷⁶ AsCGIL, FILP-CGIL, *Sezione provinciale di Genova, Per un sistema regionale dei porti liguri a gestione democratica, Il convegno interregionale sui porti liguri: un'occasione mancata, Prospettive sindacale*, Genova Luglio 1965, p. 40.

della categoria. Più precisamente, nel 1957 in un convegno di portuali tenutosi ad Amburgo, il rappresentante della Federazione Italiana Lavoratori dei Porti ha affermato che l'investimento degli imprenditori nell'innovazione tecnologica era funzionale ad abbattere il numero dei lavoratori, mentre i portuali ritenevano che "il miglioramento delle attrezzature meccaniche deve servire a rendere più umana e più civile la fatica degli uomini"⁵⁷⁷.

La nocività e gli incidenti sul lavoro

La descrizione della nocività all'interno del lavoro portuale segue due caratteristiche. Da un lato si descrive come il contatto costante con la merce sulla nave e nei magazzini fosse un elemento strutturale del porto di Genova, e proprio la manipolazione diretta delle diverse sostanze avesse provocato effetti sulla salute dei lavoratori. Dall'altro lato si mostra come il lavoro tendesse a logorare il corpo e i muscoli dei portuali.

Nel secondo dopoguerra, la Medicina del Lavoro ha studiato la nocività dell'attività al porto e sono state pubblicate alcune ricerche di dottori⁵⁷⁸.

Nel 1964 il dott. Bruno Bogetti ha dato alle stampe un volume realizzato con l'utilizzo «delle cartelle cliniche e del materiale radiografico e iconografico dell'Istituto di Medicina del Lavoro dell'Università di Genova e del Centro di Medicina Preventiva per i lavoratori portuali della città stessa»⁵⁷⁹. Nella lunga trattazione delle problematiche causate dalle diverse sostanze, si dedica particolare attenzione agli effetti del carbone sui lavoratori portuali, così descritti:

Da moltissimo tempo è stata segnalata fra gli operai portuali addetti allo stivaggio e allo sbarco del carbone la presenza di alterazioni pneuma-cardiache caratterizzate da bronchite cronica⁵⁸⁰.

⁵⁷⁷ Un articolo generale della FILP: *Discussi ad Amburgo i problemi del lavoro nei porti*, in "Il Porto", rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi", Aprile 1957, p.1.

⁵⁷⁸ F. Molfino, D. Zannini, *Il lavoro portuale: fisiopatologia, clinica, prevenzione*, INAIL, Milano 1956. G. Colicchio, A. Silvestroni, *Patologia professionale e prevenzione nei portuali con particolare riguardo ai lavoratori del porto di Napoli*, Istituto italiano di medicina sociale, Roma 1962. B. Bogetti, *Le pneumoconiosi nei lavoratori portuali*, Istituto italiano di medicina sociale, Roma 1964.

⁵⁷⁹ B. Bogetti, *Le pneumoconiosi nei lavoratori portuali*, Istituto italiano di medicina sociale, Roma 1964, p. 9.

⁵⁸⁰ Ivi, p. 31.

In merito alla movimentazione dell'amianto nei porti, dal 1946 si rileva l'inizio dell'attenzione dei dottori:

L'asbestosi, già nota all'inizio del novecento, fu insospettata fino a non molti anni or sono nei lavoratori portuali addetti all'applicazione di materiale coibente. Infatti solo nel 1946 Fleischer, Viles, Gade e Drinker richiamarono l'attenzione sull'esistenza di questa pneumoconiosi in operai, coibentisti a bordo di navi in costruzione, dimostrando la presenza di tipici quadri di asbestosi in tre soggetti che erano stati adibiti da oltre trent'anni a questo genere di lavoro. [...] Canepa (1948) nel corso di un'indagine condotta su un gruppo di cinquantadue operai nel Porto di Genova, constatava in cinque di essi evidenti lesioni di asbestosi di vario grado⁵⁸¹.

Nel porto di Genova, in particolare, i lavoratori portuali sono stati monitorati dal 31 dicembre del 1959 al primo gennaio 1973, segnalando «sessanta casi di mesotelioma maligni nella cantieristica navale e nel porto commerciale»⁵⁸².

La manipolazione del nero fumo aveva la caratteristica di mutare la natura del corpo nei giorni successivi al lavoro, come evidenzia la narrazione di un portuale genovese:

I sacchi della polvere nera, fine come borotalco, residuo di copertoni, gomma bruciata e fuliggine di petrolio, sono fatti con una carta sottile e fragile. Anche quando non si rompono, lasciano filtrare il loro contenuto, che è oleoso e maleodorante e ti penetra in modo indelebile nel naso, in ogni poro, in ogni interstizio della tua pelle. (...) Quando hai finito il tuo turno, neppure i carbutini ti consentono di entrare nel loro spogliatoio per lavarti: sei troppo sporco⁵⁸³.

Il nero fumo determinava effetti nocivi sulla salute del portuale e dall'altro modificava chiaramente e visibilmente il corpo del lavoratore. Questo elemento determinava la percezione di "essere un corpo separato e una categoria speciale" all'interno della città. Il nero fumo era considerato un "lavoro sporco" all'interno della comunità dei portuali, per cui tendenzialmente era un'attività cui erano destinati gli occasionali e i più giovani.

⁵⁸¹ Ivi, p. 35.

⁵⁸² R. Puntoni *et al.*, *Mortality Among Dock-yard Workers in Genoa, Italy*, in "Tumori", 63, 1977 (vedi *infra* nota 89), citato in M. Greenberg, *Cancer Mortality in Merchant Seamen*, in «Annals of the New York Academy of Sciences», 1991, p. 329.

⁵⁸³ Testimonianza di Luciano Sossai in E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 46.

Nel 1957 la CULMV denunciava l'insalubrità in cui si svolgevano le attività in merci varie, come i concimi, i prodotti chimici e le pelli⁵⁸⁴. Nello specifico, presso i moli A. Doria e F. Colombo giungevano le navi per l'importazione delle pelli fresche e secche; l'ambiente delle stive era insalubre e comportava un notevole rischio di contrazione il carbonchio⁵⁸⁵.

Lo sbarco e la manipolazione di merci alla rinfusa producevano polveri dannose, come nel caso dei fosfati, zolfo, grafite e polvere di grano⁵⁸⁶, quest'ultima è stata indagata all'interno di un'*inchiesta internazionale* per opera della ILO nel 1957. L'Istituto di Ginevra aveva studiato il rischio proveniente dalla manipolazione del grano e le azioni preventive nei principali porti internazionali.

In Italia, diverse amministrazioni portuali avevano fornito istruzioni agli scaricatori per coprire tutto il corpo e il governo nazionale aveva invitato le agenzie marittime ad asportare le polveri di grano dalle stive delle navi⁵⁸⁷.

I portuali genovesi, addetti alla movimentazione della merce nei silos, hanno denunciato i pericoli sanitari per le vie respiratorie, in relazione all'emersione di forme allergiche, asma e malattie polmonari⁵⁸⁸. I dirigenti della CULMV hanno mostrato come le ambiente di lavoro all'interno delle navi erano caratterizzate dall'"alta tossicità dei gas" emanati dai motori⁵⁸⁹.

A partire dagli anni Cinquanta, gli effetti nocivi erano subiti anche dai gruisti, i quali soffriva di disturbi gastrici e ulcerosi in altissime percentuali⁵⁹⁰. Agli inizi degli anni Settanta il segretario della FILP-CGIL collegava il tema della "nocività dell'ambiente di lavoro con gli incidenti accorsi ai suoi colleghi:

L'ambiente di lavoro portuale è ricco di merce e multiforme, ma per i lavoratori dannoso. Il lavoro portuale è tra i più pericolosi e insalubri. Noi rendiamo omaggio alle

⁵⁸⁴ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1957*, p.11.

⁵⁸⁵ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., p. 31.

⁵⁸⁶ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., p. 56.

⁵⁸⁷ Eric Ford, *La protezione dei lavoratori portuali dalla polvere di grano, recensione dell'inchiesta della O.I.L.*, tradotto da "The Dock & Harbour Authority" Aprile 1957 per la pubblicazione in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1957, pp. 230-232.

⁵⁸⁸ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., p. 57.

⁵⁸⁹ AsCULMV, CULMV, *Notiziario della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie*, Anno 2, N. 1, Genova Aprile 1969, p. 11.

⁵⁹⁰ "Da un'indagine eseguita a proposito è risultato che su 58 manovratori ben 38 sono colpiti da disturbi gastrici e ulcerosi", Le malattie professionali dei lavoratori gruisti, in "Il Porto, rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi", Gennaio-Febbraio 1956, p. 5.

decine di lavoratori caduti sul lavoro e alle centinaia di lavoratori che il fisico hanno debilitato e resi invalidi permanenti⁵⁹¹.

Incidenti sul lavoro

Il lavoro portuale era caratterizzato da frequenti infortuni, che procuravano effetti temporanei o permanenti sul corpo dei lavoratori. Le relazioni annuali della CULMV ci trasmettono il senso di naturalezza degli incidenti, e del fatto che il lavoro portuale avesse connotato “un costante pericolo. Nel 1947 leggiamo nella relazione della CULMV quanto segue:

Lavoratori del porto accumulati nella fatica e nei rischi di ogni genere dovrebbero rinsaldare quei vincoli nati da comune destino di affrontare la vita in condizioni di assoluta parità”.

La Compagnia Unica mostrava un’attenzione costante per gli effetti durissimi del lavoro, per cui le relazioni annuali erano aperte dal ricordo dei portuali caduti durante lo svolgimento del lavoro, utilizzando il termine “martirologio della Compagnia”⁵⁹². I portuali della CULMV sostenevano che il loro mestiere li poneva “di fronte al rischio e alla durezza delle condizioni”⁵⁹³.

Il 1952 è stato definito come un “anno fortunato” visto che vi è stato solo un decesso; difatti la media annuale era di 1,6 morti all’anno⁵⁹⁴. Dal 1947 al 1969, solo in quattro casi si era chiuso l’anno lavorativo senza morti sul lavoro; in due casi (1947 e 1951) i portuali avevano subito sei decessi.

Proprio per questa ragione, nel 1966 la CULMV pianificava la costruzione di un monumento per ricordare i caduti sul lavoro presso il piazza San Benigno⁵⁹⁵.

Sempre nel 1952 vi erano stati 693 infortuni con effetti temporanei e 28 con conseguenze permanenti⁵⁹⁶. La principale natura degli infortuni fra i portuali era rappresentata dalle contusioni ed erano causati prevalentemente dalla manipolazione

⁵⁹¹ AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. «CGIL FILP - Nazionale», Relazione al VII° congresso provinciale della FILP-CGIL svolta dal segretario Stefano Marrollo 5/6/7 Marzo 1973, Genova, Teatro dell’AMGA, p. 48.

⁵⁹² AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio 1965*, ATA, Genova, p. 5.

⁵⁹³ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1949*, p. 9.

⁵⁹⁴ AsCULMV, Bollettino della CULMV, Anno 11, n. 2, Aprile-maggio-giugno 1978, p.9.

⁵⁹⁵ “Per espressa volontà dei lavoratori, si arriverà fra non molto ad erigere sul piazzale della nostra sede S. Benigno un monumento degno di rappresentare il grande tributo di lavoro, di lotta e di sangue portuale” in AsCULMV, AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio 1966*, A.T.A., Genova, p.6.

⁵⁹⁶ AsCULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1952*, p. 6.

della merce, la seconda causa di trauma era da ricercarsi nella caduta di alcuni oggetti durante il processo lavorativo⁵⁹⁷. Nello specifico, il lavoro di movimentazione dei tubi d'acciaio e dei tronchi di legno rivestivano un elevato livello di rischio per l'incolumità per i portuali. La durezza del lavoro era direttamente connessa con le condizioni climatiche, l'impatto del freddo e della pioggia. La quale rendeva ulteriormente pericolosa la movimentazione dei tronchi⁵⁹⁸.

Il Consiglio di Amministrazione sottolineava l'esigenza di mettere in campo "tutte le forme possibili di protezione e di ogni cautela"⁵⁹⁹ per evitare incidenti sul lavoro.

⁵⁹⁷ *Gli infortuni sul lavoro durante 1961*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto", Anno 1962, n., p. 684.

⁵⁹⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1956*, p. 5.

⁵⁹⁹ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, Genova 1955, p. 13.

Tabella n. 6. Porto di Genova. Numero degli incidenti e delle morti sul luogo di lavoro. (1947- 1969)

	Incidenti mortalità	Incidenti con effetti permanenti	Incidenti con Temporanei: giornate perse	Incidenti con Temporanei: Operai colpiti
1947	6	29	8.523	508
1948	5	52	12.132	810
1949	2	50	10.473	658
1950	4	30	10.716	684
1951	6	40	11.213	750
1952	1	28	11.917	693
1953	1	29	17.984	832
1954	3	25	8.120	588
1955	1	55	15.960	1.064
1956	0	81	18.720	1.284
1957	0	59	22.881	1.330
1958	1	50	14.799	1.070
1959	0	55	21.839	1.152
1960	1	82	22.525	1.366
1962	4	62	23.628	1.266
1963	4	71	26.628	1.664
1964	1	29	23.355	1.568
1965	1	39	37.092	2.050
1966	1	55	37.427	2.050
1967	1	55	47.846	2.562
1968	2	20	38.905	2.322
1969	0	18	38.070	1.999

Fonte: *Bollettino della CULMV*, Anno 11, n. 2, Aprile-maggio-giugno 1978.

3.3. La costruzione politica e culturale dei portuali della Compagnia Unica

Alcuni storici hanno mostrato come i portuali di San Francisco, Londra e Mombasa abbiano sviluppato processi di autogestione del processo lavorativo, che ha alimentato un'auto-rappresentazione di comunità autonome⁶⁰⁰. L'“autonomia” dei portuali genovesi è stata il risultato di un costruzione culturale promossa dai lavoratori attraverso rituali e una precisa comunicazione politica.

La CULMV ambiva allo sviluppo dell'autogoverno delle sue attività, del controllo delle operazioni di carico e scarico della merce e di amministrazione dei diversi aspetti della cooperativa⁶⁰¹. La Compagnia Unica connetteva il processo produttivo con la dimensione politica dell'autogoverno⁶⁰². All'inizio degli anni Cinquanta, i dirigenti mostravano il proprio orgoglio, come è evidente nella seguente autodefinizione:

Oggi la Compagnia è (...) forse il solo organismo in tutta l'Europa Mediterranea che ha una autonomia nel suo grande complesso economico⁶⁰³.

Nel 1966 la Compagnia Unica costruiva la propria rappresentazioni attorno alle idee di autonomia e libertà:

La Compagnia è la nostra *istituzione operaia* ove si trovano identificati lo spirito di libertà e di *autonomo governo*, dove in primo piano è posta la tutela dei diritti dei lavoratori⁶⁰⁴.

I soci della Compagnia erano descritti come “maestranze specializzate”⁶⁰⁵ ed i sindacalisti sostenevano quanto segue: “le compagnie portuali funzionano lodevolmente perché dirette da lavoratori esperti e tecnici del lavoro portuale⁶⁰⁶”. La cooperativa dei portuali, al medesimo tempo, ambiva a “consentire il *miglioramento intellettuale* e la formazione sociale dei lavoratori in un organismo democratico⁶⁰⁷”.

⁶⁰⁰ Si vedano gli studi sui portuali di Londra (Colin Davis e Peter Turnbull), di Mombasa (Frederic Cooper) e Los Angeles (Wellman).

⁶⁰¹ AsCULMV, CULMV *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 13

⁶⁰² Ettore Baldis, *La Compagnia Unica dei Lavoratori portuali*, op. cit., p. 115.

⁶⁰³ AsCULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1952*, p. 5.

⁶⁰⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1966*, p.

⁶⁰⁵ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1953*, p. 15. E. Tramella, *Nero fumo*, op. cit., p. 115.

⁶⁰⁶ M. De Stefano, *Le compagnie portuali*, op. cit., p. 18.

⁶⁰⁷ *Ordine del giorno votato dal convegno*, in Marino De Stefano, *Le compagnie portuali in difesa dell'economia marittima dei lavoratori*, Livorno 4 ottobre 1958, p. 59.

L'organizzazione dei lavoratori portuali era particolarmente attenta ed attiva a sviluppare sentimenti e pratiche di autogestione del mercato del lavoro, del processo lavorativo e della gestione della cooperativa. Tale processo di costruzione sociale dei portuali si è sviluppata attraverso le elezioni ed il richiamo alle idee di *unità* ed *autonomia*, alimentate grazie all'utilizzo della memoria storia.

La pratica democratica era reale e si sviluppava attraverso le assemblee e le elezioni. Nel processo di costruzione dell'istituzione operaia la pratica delle assemblee rivestiva un ruolo centrale, visto che il Consiglio di Amministrazione teorizzava quanto segue: “la garanzia del successo (...) perviene dal serio e costruttivo lavoro delle assemblee⁶⁰⁸”.

La cooperativa si qualificava come struttura operaia democratica, dove le assemblee erano un “rituale” utile per la costruzione della comunità. Il console era obbligato a convocare l'assemblea dei soci-lavoratori una volta all'anno⁶⁰⁹, in questa occasione i lavoratori erano tenuti a deliberare sui seguenti temi: approvazione del bilancio, l'elezione del console, viceconsole e dei consiglieri⁶¹⁰.

I dirigenti dei portuali erano eletti a scrutinio segreto dai soci della medesima struttura⁶¹¹. Il CAP, in quanto struttura preposta alla disciplina del lavoro portuale, notificava l'elezione ma non deteneva il potere di influenzare tale atto interno alla cooperativa⁶¹².

La CULMV aveva con un Consiglio di Amministrazione, la cui composizione garantiva la rappresentanza di tutte le sezioni, e quest'ultima operava in strettissima connessione con la CAP.

La CULMV ha strutturato la propria comunicazione con l'intento di costruire un forte *sensu di autonomia*.

Nel 1951 la Compagnia Unica redigeva la seguente definizione del corpo dei lavoratori:

⁶⁰⁸ CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1966*, p. 12.

⁶⁰⁹ ACLSoc, Fondo Camera di Lavoro, B. Misc. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale ramo industriale”, Regolamento interno della CULMV, stampa a cura della UIL Genova.

⁶¹⁰ G. Lombardi, *La disciplina del lavoro*, op. cit., p. 52.

⁶¹¹ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1946*, Genova 1947, p. 17.

⁶¹² T. M. G. Toncker, *Il regime monopolistico*, op. cit., p. 36.

Noi siamo dei lavoratori che *ci amministrano* e viviamo raccolti in una struttura organizzativa confacente alla nostra necessità e del porto, (...) non possiamo tralasciare al movimento operaio sia italiano che di tutto il mondo⁶¹³.

La Compagnia Unica era una struttura autonoma per la capacità di non delegare l'amministrazione e trasmettere ai lavoratori l'abilità di gestione dell'istituzione operaia, alimentando le pratiche ed i saperi tipici della cooperativa⁶¹⁴. La CULMV, quindi, ha formato i propri soci come lavoratori propensi all'autogestione e alla partecipazione attiva all'interno della cooperativa, oltre che come lavoratori con particolari competenze.

Paride Patini definisce lo status di indipendenza che vivevano i portuali e promuoveva un particolare processo di soggettivazione:

Mi piaceva l'ambiente, si era autonomi, si discuteva di politica, essere comunisti non era una infamia, militare ne sindacato non significava persecuzione padronale. Indipendenti ed un po' anarchici, i portuali però conoscevano le loro mansioni, che svolgevano con cura⁶¹⁵.

Egli ha ampiamente mostrato come i portuali fossero impegnati nella difesa degli "elementi di autogoverno e autogestione (...) connaturati con il lavoro portuale"⁶¹⁶.

La costruzione dell'unità

La struttura e la terminologia del discorso politico dei dirigenti della CULMV erano funzionali alla costruzione dell'*unità* dei componenti dell'organizzazione⁶¹⁷. I portuali si differenziavano fra loro per competenze, età, retribuzione e per l'attività lavorativa. Quindi, la comunicazione della Compagnia Unica⁶¹⁸, era funzione alla costruzione culturale dell'unità. Attestazione di questo sforzo era presente nel seguente passaggio:

Vi sono ideali ancora più alti che stanno al di sopra delle vicende e del particolare interesse di ognuno di noi. (...) Questi ideali sono innanzitutto la nostra compatta *unità* e decisa

⁶¹³ AsCULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 13.

⁶¹⁴ Si veda M. van der Linden, *Workers of the World, Essay forward a Global Labour History*, Brill 2008, p. 158 o anche pp. 12, 31, 88, 91, 94, 96, 151-169.

⁶¹⁵ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., p. 17.

⁶¹⁶ *Ibidem*, p. 26.

⁶¹⁷ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1947*, Genova 1948, pp. 19-20.

⁶¹⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1956*, p. 9.

solidarietà, due elementi di salvaguardia nella nostra lotta quotidiana e due presupposti per assicurare nel tempo la continuità della nostra Compagnia⁶¹⁹.

Il principio dell'unità era costruito in nome di principi antitetici al ventennio fascista, come si mostrava nella relazione annuale del 1948:

Ci appelliamo alla coscienza di classe per superare i piccoli attriti derivati da malintesi formalismi o ristretti interessi personali e di categoria residui di vecchi concetti corporativi⁶²⁰.

La Compagnia Unica si incentrava sull'idea dell'unità dei portuali, come i dirigenti illustravano nel 1950:

La forza è conseguente all'unità, unità è soprattutto disciplina nei nostri rapporti e soprattutto convinzione che la Compagnia è il centro da cui traiamo sicurezza nel domani⁶²¹.

Nelle relazioni annuali della Compagnia Unica troviamo diversi richiami al concetto di *classe operaia*, di cui i portuali si sono definiti parte. Di fronte ai segnali positivi del commercio del 1950, il Consiglio d'Amministrazione della CULMV ha mostrato chiaramente la collocazione socio-politico dei portuali genovesi:

Tale situazione (...) non deve creare in noi delle illusioni, non deve far dimenticare il carattere saltuario del nostro lavoro ed il fatto che siamo prima di tutto espressione della *classe operaia* e che viviamo quindi tutte le lotte della nostra classe⁶²².

La cooperativa, quindi, costruiva il proprio discorso per collocare i portuali genovesi all'interno di una dimensione culturale e politica più ampia, come attesta la relazione del 1955:

Soltanto nell'unità della *classe operaia* nel fronte unico di tutti i portuali d'Italia sta la forza della nostra grande famiglia e l'avvenire dei nostri figli⁶²³.

I leader dei portuali, inoltre, mostravano come la loro organizzazione fosse interna ad un preciso quadro storico e politico. Le comunicazioni annuali illustravano chiaramente lo sforzo culturale nel seguente passaggio:

Il 1949 ci fa sentire maggiormente sentire la nostra natura di lavoratori e soci della Compagnia Unica. Additiamo questo momento che ci unisce, noi lavoratori del porto, con

⁶¹⁹ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1955*, p. 16.

⁶²⁰ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1948*, p. 6.

⁶²¹ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1950*, p. 7.

⁶²² *Ibidem*, p. 9.

⁶²³ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1955*, p. 16.

i lavoratori delle officine e dei campi; sentiamo di affermare un concetto di umana e unità sindacale, concetto che è oggi, come di primordi del '900 alla base della nostra esistenza⁶²⁴.

La formazione culturale dei portuali si è sviluppata attraverso una stretta relazione con la narrazione storica, alimentata dai discorsi pubblici⁶²⁵ e da momenti di “celebrazione della memoria collettiva”⁶²⁶. La memorialistica della CULMV indicò nella “Compagnia Caravana” un passaggio essenziale per alimentare la propria “tradizione e prestigio”.

Le lotte a cavallo Ottocento e Novecento contro la “libera scelta” e sono stati indicati pubblicamente come passaggi essenziali per la costruzione della legittimazione della CULMV. L'istituto della Compagnia Unica trovava nella narrazione delle lotte pre-fasciste un passaggio essenziale per costruire un processo di legittimazione politica⁶²⁷. In modo similare, i dirigenti della CULMV si impegnavano a mostrare il parallelismo con le cooperative dei primi decenni del XX secolo⁶²⁸.

La rivista della FILP ha iniziato nel 1956 la pubblicazione di una serie di articoli curati da Gaetano Perillo. Lo studio della storia dell'Ottocento ha assunto il fine di mostrare come “ i ceti dominanti abbiano una profonda avversione alle Compagnie e alle loro conquiste”⁶²⁹. La vita della Compagnia si arricchiva di rituali importanti per la costruzione dell'istituzione operaia.

⁶²⁴ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1949*, p. 5.

⁶²⁵ Nei corsi di formazione funzionali a divenire “caporale” vi era lo studio della “Storia della Compagnia”. AsCULMV, CULMV, *Ipotesi di regolamentazione per la nomina dei caporali*, IN “Bollettino”, Gennaio 1976, Anno 9, n. 1, pp. 7-10.

⁶²⁶ CULMV, CULMV, *Notiziario della CULMV*, Anno 4, n.1, Ottobre 1971, pp. 3-10.

⁶²⁷ *Note e documenti sulle lotte dei portuali genovesi, Agitazioni e ordinamenti di lavoro dopo l'abolizione delle corporazioni*, in . “Il Porto”, rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi, Aprile 1956.

⁶²⁸ “La Compagnia, la bandiera su cui sono iscritti i nomi di tutte le categorie qui rappresentate, sventoli alta sulla casa della Compagnia e davanti a noi, evitando che essa possa essere ammainata, come ammainata fu la bandiera della Cooperativa portuali trent'anni fa”. As-CULMV, CULMV *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 8.

⁶²⁹ *Note e documenti sulle lotte dei portuali genovesi, Agitazioni e ordinamenti di lavoro dopo l'abolizione delle corporazioni*, in . “Il Porto”, rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi, Aprile 1956.

Per esempio, nel 1954 l'anniversario della fondazione della Stefano Canzio è stato celebrato un momento di riflessione collettiva. in cui gli operai dichiarano ascoltavano la narrazione della storia di tale istituzione lungo i decenni⁶³⁰.

Il Consiglio di Amministrazione sottolineava che il processo di unificazione non costituiva un passaggio tecnico-operativo, bensì era l'attestazione della "risposta cosciente (...) dello spirito unitario del movimento operaio" del secondo dopoguerra⁶³¹.

La cultura politica della Compagnia Unica si qualificava determinava in forte rottura con il ventennio fascista, e della strettissima relazione con la Resistenza e l'antifascismo.

L'innovazione non era solo nelle pratiche organizzative ma nella collocazione politica, come la CULMV spiegava nel 1946:

Dopo oltre venti anni di politica contraria ed asservita agli interessi di una classe negatrice, ci siamo liberati dal servaggio morale (...) abbiamo così conquistato quel diritto preminente che è la libertà⁶³².

Dieci anni dopo la Liberazione, la CULMV ricordava con le seguenti parole:

La nostra assemblea si apre dalla commemorazione per il decennale della Liberazione. (...) nell'animo nostro che fummo partecipi di quelle lotte, esso ridesta il senso di orgogliosa tenacia con la quale difendemmo il nostro porto e siamo ancora impegnati a conservare intatto il retaggio di quelle conquiste (...). Il primo atto di questa assemblea è quello di inchinare i nostri vessilli di tutti i morti della Liberazione⁶³³.

Nel giugno del 1969, l'opposizione della città di Genova al congresso nazionale del Movimento Sociale Italiano ha determinato un enorme ricaduta politica sul governo nazionale. La partecipazione attiva dei portuali è stata narrata dalla relazione annuale del 1960:

Il sollevamento popolare che ha preso l'avvio nella nostra città (...) costrinse il governo Tambroni all'abbandono del potere. La lotta alimentata dal contributo dei lavoratori, vide i portuali genovesi fra le prime schiere, ed ancora alcuni nostri compagni si trovano in arresto⁶³⁴.

⁶³⁰ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, Genova 1955, p. 16.

⁶³¹ *Ibidem*, p. 9.

⁶³² As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1946*, Genova 1947, p. 20.

⁶³³ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, Genova 1955, p. 6.

⁶³⁴ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1960*, Genova 1961, p. 3.

Nel 1964, il Consiglio di Amministrazione ricordava l'innovazione storica della seconda guerra mondiale con le seguenti parole:

Il sangue della Resistenza sconfisse il nemico e assicurò l'avvento della Democrazia (...) noi ci inchiniamo alla memoria di coloro che con il sacrificio se ne resero artefici, auspicando che il patrimonio morale (...) sostenga l'ispirazione e le opere delle forze del lavoro italiano⁶³⁵.

Oltre alla dimensione dell'antifascismo, il nesso fra costruzione culturale e memoria era funzionale a mostrare l'importanza di una tradizione di lotte sindacali e sociali. La CULMV si era autodefinita come “un organismo conquistato attraverso la lotta⁶³⁶” e M. De Stefano sosteneva quanto segue:

Le compagnie (...) non furono un né un dono del fascismo, né un regalo dei Governi precedenti o successivi. Le Compagnie Portuali sono una conquista che i portuali hanno realizzato attraverso le proprie lotte⁶³⁷.

Nella narrazione della Compagnia Unica la relazione fra unità dell'istituzione operaia e le singole conquiste dei portuali era chiara nel seguente passaggio:

Serrando i nostri ranghi intorno alle nostre organizzazioni, noi ci stringiamo intorno alle conquiste che sono inalienabile patrimonio dell'intera classe lavoratrice italiana, viva l'unità della classe operaia, viva la Compagnia Unica⁶³⁸.

Mutualismo e sport

Dal 1964, la “costruzione sociale” dei portuali si è sviluppata grazie alla cooperativa di consumo “Antonio Negro” attiva anche in campo culturale, sportivo e ricreativo; essa era stata fondata sui “principi del mutuo aiuto” per difendere il potere d'acquisto dei salari dei lavoratori⁶³⁹.

L'attività sportiva rientrava negli impegni della cooperativa, visto che era concepita come uno strumento di costruzione di legami sociali fra le famiglie dei portuali⁶⁴⁰.

Nel dopoguerra la Compagnia Unica si strutturava come la struttura capace di promuovere le diverse forme associative funzionali ad organizzare il mutualismo e il

⁶³⁵ As-CULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, ATA, p. 13.

⁶³⁶ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1950*, p. 13.

⁶³⁷ Marino De Stefano, *Le compagnie portuali in difesa dell'economia marittima dei lavoratori*, Livorno 4 ottobre 1958, p. 8.

⁶³⁸ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, Genova 1955, 17.

⁶³⁹ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, ATA, Genova 1963, p. 9.

⁶⁴⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1965*, ATA, Genova, p. 10.

tempo libero. All'inizio degli anni Sessanta si è formato il Gruppo Sportivo della CULMV, la funzione primaria era quella di organizzare l'attività extra-lavorative in cui si potessero instaurare rapporti sociali fra i portuali.

L'attività calcistica era stata individuata come il principale mezzo per promuovere "il benessere generale e l'emancipazione". Dall'altro lato la squadra di calcio, che competeva, era considerata come la rappresentante dei lavoratori portuali nella sua interezza, oltre le separazioni sezionali. Oltre alla dimensione del gioco calcio, lo sforzo degli organizzatori della CULMV era quello di organizzare il tempo libero dei lavoratori attraverso diverse attività sportive⁶⁴¹.

Solidarietà internazionale

La CULMV ha rappresentato un *istituzione operaia*, capace di formare una cultura di relazioni internazionali fra i portuali e con un elevato desiderio di comprendere fenomeni globali.

La Compagnia Portuale, nel secondo dopoguerra, mostrava come l'opera dei portuali italiani fosse coscientemente interna movimento internazionale degli altri dockers o dei lavoratori in genere⁶⁴². I portuali genovesi osservavano, in modo regolare, le lotte dei portuali stranieri, e sostenevano l'estrema vicinanza con gli scioperi dei portuali marsigliesi, nordamericani e "degli operai di tutto il mondo"⁶⁴³. Per la costruzione della solidarietà internazionale fra i portuali di diverse nazioni, gli scaricatori organizzavano missioni all'estero ed accoglievano le delegazioni provenienti dai porti di tutto il mondo. Per esempio, nel 1959, i dirigenti del sindacato nordamericano ILWA hanno organizzato una visita ufficiale a Genova ed hanno stretto relazioni con la Compagnia Unica⁶⁴⁴.

Le relazioni annuali della CULMV, a partire dagli anni Cinquanta, studiava la situazione genovese all'interno dell'analisi del contesto internazionale del commercio marittimo e delle dinamiche lavorative degli altri porti. Le preoccupazioni per l'andamento irregolare dell'occupazione portuale era collocato all'interno delle

⁶⁴¹ AsCULMV, *Gruppo Sportivo CULMV, una bella realtà*, in "Notiziario della CULMV", Anno 4, N. 2, Genova Dicembre 1971, p. 21.

⁶⁴² As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio del 31 dicembre 1948*, p. XXII.

⁶⁴³ As-CULMV, CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 6.

⁶⁴⁴ *I portuali americani dell'ILWA per l'unità mondiale della categoria*, in "Il Porto", rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi", Febbraio 1959.

dinamiche esterne ai confini nazionali, come la crisi del canale di Suez⁶⁴⁵, il calo della produzione degli Stati Uniti d'America⁶⁴⁶.

Nel 1959 la FILP ha invitato i portuali italiani a scioperare in sostegno dei marittimi italiani, la cui vertenza ed astensione dal lavoro ha avuto ricadute sui porti dei diversi continenti dagli Stati Uniti d'America all'India⁶⁴⁷.

Le relazioni internazionali dei portuali genovesi superavano “i confini” della propria categoria. Nello specifico, la CULMV ha messo in campo un'azione comunicativa e di costruzione di relazione con il popolo vietnamita. Dalla prima metà degli anni Sessanta, i portuali genovesi hanno iniziato a esplicitare la loro vicinanza agli asiatici vittime della guerra con gli Stati Uniti d'America⁶⁴⁸. Nel 1966 la Compagnia assumeva pubblicamente la seguente posizione:

I lavoratori portuali condannano forze aggressive che stanno martoriando, nel Sud-Est asiatico, un intero popolo, costringendolo ad un conflitto lungo e sanguinoso, che minaccia di astenersi⁶⁴⁹.

Nel 1973, i portuali genovesi hanno organizzato la nave “Amilcare” di aiuti umanitari per la popolazione vietnamita, la merce è stata caricata sul natante grazie al lavoro gratuito e volontario dei portuali genovesi. Luciano Sossai, socio della CULMV, ha accompagnato tale carico, qualificandosi come “un ponte fra il governo vietnamita e la Compagnia Unica”.

Negli anni Sessanta i portuali hanno organizzato diverse azioni di solidarietà attiva e di lavoro volontario a favore di movimenti di Liberazione anticoloniali attivi in America Latina⁶⁵⁰. Vi sono state azioni volte ad esprimere solidarietà politica ed organizzazione di supporto materiale agli oppositori delle dittature latinoamericane, tra cui spicca il caso cileno del 1973 in poi.

⁶⁴⁵ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1956*, p. 5.

⁶⁴⁶ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1957*, p. 6.

⁶⁴⁷ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31.12.1959*.

⁶⁴⁸ As-CULMV, As-CULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, A.T.A., Genova aprile 1965, p. 5.

⁶⁴⁹ AsCULMV, AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1966*, A.T.A., Genova Aprile 1967, p. 5.

⁶⁵⁰ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., p. 44.

La CGIL e il PCI

La relazione fra la Compagnia Unica e il sindacato presentava elementi fortemente innovativi per quanto riguarda lo sviluppo della conflittualità e sulla collocazione politica. Inoltre, vi era una fortissima connessione fra i dirigenti delle due istituzioni.

Di fronte alla scissione sindacale del 1948, i dirigenti della CULMV si sono schierati in modo esplicito e compatto nelle file della CGIL. Difatti, la relazione annuale dichiarava quanto segue :

I lavoratori del porto di Genova assieme agli altri lavoratori portuali d'Italia, sono rimasti e rimarranno sempre compatti e saldamente uniti nella grande Confederazione Generale Italiana del Lavoro⁶⁵¹.

Dall'anno seguente, in diverse situazioni si esplicita il proprio legame con il sindacato di Giuseppe Di Vittorio con la seguente formula: “ Viva la CGIL, unico organismo sindacale di fondamentale importanza a tutela delle giuste rivendicazioni dei lavoratori⁶⁵²”. Lo stesso segretario nazionale della FILP precisava quanto segue:

I collegamenti tra le Compagnie Portuali e la Federazione sono state sempre stretti. Non vi è nessuna Compagnia per la quale la nostra Segreteria non sia intervenuta per perorare la causa e per la risoluzione dei problemi⁶⁵³.

In modo simmetrico nel 1956, la CULMV esplicitava la sua adesione alla FILP e dichiarava che “i lavoratori portuali genovesi continuavano ad aderirvi con immutata compattezza⁶⁵⁴”.

In questa fase storica, il sindacato si qualificava come struttura rispondente alle esigenze i portuali di ruolo all'interno delle liste della medesima Compagnia Portuale⁶⁵⁵. In questo modo, secondo la narrazione del sindacalista G. Bruzzone , si è alimentato una sovrapposizione di ruoli fra la Compagnia Portuali e il principale sindacato. Il congresso del settembre 1945 “stabiliva che la Compagnia era il sindacato a livello locale e provinciale e quindi i suoi dirigenti automaticamente dirigenti della

⁶⁵¹ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio del 31 dicembre 1948*, p. XXII.

⁶⁵² AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 31 dicembre 1949*, p. 16, si veda anche CULMV, *Bilancio al 31 dicembre 1950*, p. 15. e CULMV *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 14.

⁶⁵³ M. De Stefano, *Le compagnie portuali*, op. cit., pp. 17-18.

⁶⁵⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31/12/1956*, p. 7.

⁶⁵⁵ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., p. 18.

FILP nazionale⁶⁵⁶”, per cui la FILP diveniva “una sorta di federazione nazionale delle Compagnie Portuali, all’interno delle quali i Consoli assumevano di diritto le funzioni direttive sindacali.

Il primo comitato direttivo emerso nel dopoguerra era composto, ad esclusione di Attolini e Arecco (porto di Genova) da consoli e direttori amministrativi delle Compagnie Portuali. In preparazione del V congresso della FILP, i dirigenti fornivano indicazione che “la nomina dei delegati avvenisse solo e unicamente da parte delle Compagnie Portuali”.

La FILP, secondo Leo Betti, ha rappresentato un’anomalia nel quadro sindacale, visto che “le compagnie portuali erano dei reali centri di potere operaio” che eleggono democratica ed hanno un enorme peso nella struttura sindacale.

Batini sostiene che il Partito Comunista Italiano ha rivestito un ruolo essenziale nella formazione politica e culturale dei portuali. L’organizzazione che principalmente ha avuto relazioni con i portuali è stato il PCI. In modo simile, Della Casa descrive il contesto generale, con le seguenti parole:

I portuali hanno sempre avuto una forte caratterizzazione politica (...). La sezione principale era quella del PCI, A. Gramsci. Poi la seconda componente era organizzata presso la sede del PSI, Pietro Nenni. (...) Questa situazione aveva una ricaduta anche sul sindacato. I dirigenti della FILP erano quasi sempre di orientamento comunista⁶⁵⁷.

L’influenza diretta dei partiti politici nel percorso decisionale delle assemblee dei portuali è stata limitata⁶⁵⁸. P. Batini teorizza che il PCI non avesse compreso “il valore dell’autogestione espresso dalla Compagnia” praticato e formulato su un piano culturale⁶⁵⁹.

⁶⁵⁶ G. Boliolo, *Sindacato camalli*, op. cit., p. 37.

⁶⁵⁷ Testimonianza di L. Della Casa.

⁶⁵⁸ Leo Betti, *Tra la gente dei porti : la storia del Sindacato dei lavoratori portuali e della FILP CISL negli appunti e nei ricordi di un dirigente*, Guesba, Roma 1985., pp. 32-33.

⁶⁵⁹ P. Batini, *L’occasionale*, op. cit., pp. 52-53.

2.2. La geografia e la natura dello spazio portuale: l'emporio prima della rivoluzione dei container

Lo spazio portuale era qualificato dalla rottura di carico, dalla movimentazione e immagazzinamento di centinaia di tipologie merceologiche. Il permanere della merce, nella sua molteplicità, presso l'emporio qualificava il paesaggio.

Nel 1965, il CAP sosteneva che «nel sistema delle grandi vie di comunicazione i porti sono dei noli di passaggio e di *trasformazione* dei flussi di movimento. Le caratteristiche di questi nodi assumono aspetti del tutto particolari per effetto di due condizioni determinanti», costituite da:

- un grande *assortimento* di qualità e di quantità delle partite di merce che formano oggetto dei movimenti;
- Un radicale *cambiamento* dei valori dei carichi unitari dei diversi vettori mediante cui si effettuano i movimenti;

Non meno di 8-10 sono «i tipi di condizionamento delle merci» (prodotti secchi alla rinfusa, prodotti liquidi alla rinfusa, sacchi, balle, fusti, casse, pezzi singoli, pezzi raggruppati, sacchi, balle, fusti, casse ecc.)⁶⁶⁰.

La natura dell'emporio è comprensibile attraverso la lettura delle memorie scritte dell'ex console Paride Batini:

C'era un'intensa attività di lavorazione e trasformazione del prodotto, che qui veniva commercializzato e confezionato. (...) non ci limitavamo allo sbarco e all'imbarco, ma giornalmente dislocati alle dipendenze operative delle botteghe, diventavamo una sorta di commessi di fiducia dei commercianti (...) partecipavamo insomma alla vita di un emporio non solo transitava, ma veniva trasformata ed elaborata, creando lavoro e commercio. (...) la gran varietà di merci, le tipologie d'imballaggio, la diversificazione delle operazioni rendevano la nostra attività interessante e mai noiosa⁶⁶¹.

⁶⁶⁰ AsAPG, "Il Porto di Genova" Anno LIX, Ottobre 1965, Filippo Beltrame, *Centri portuali di raccolta deposito e smistamento merci generali*, p. 21.

⁶⁶¹ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., pp. 30-32.

In generale, la varietà della merce trovava una prima risposta nella specializzazione delle diverse banchine o aree in relazione alla merce depositata o manipolata. I libri delle tariffe redatte dal CAP attestano pienamente l'enorme molteplicità della merce movimentata e depositata nei magazzini⁶⁶².

I fiduciari decidevano il luogo di attracco della nave in relazione alla merce, presente in maggior numero. Visto che consideravano utile e proficuo l'attracco nelle prossimità di un magazzino specializzato⁶⁶³.

Lo spazio portuale era unico per quanto concerne il governo del CAP sul territorio. Al suo interno vi era una divisione dello spazio per merce, vi erano alcune specializzazioni geografiche connesse con la differenziazione merceologica. Per cui al Molo Antico vi era il cotone, al Ponte Libia la lana di origine australiana e neozelandese e nella calata Santa Limbania vi era il silos dei cereali⁶⁶⁴.

Ad esempio, nel 1953 il CAP ha decretato l'accentramento della lana in un magazzino del Molo Vecchio. La concentrazione era motivata dal desiderio di limitare il danneggiamento delle balle di lana ed accelerare le operazioni di passaggio dalle navi al magazzino; allo stesso tempo l'immagazzinamento del caffè era stato concentrato presso Ponte Eritrea Ponente⁶⁶⁵. Nel 1964 presso il prolungamento levante della calata di Ponte Libia è stato costruito il magazzino atto a concentrare la lana proveniente dalla Nuova Zelanda, Australia e Africa destinata agli stabilimenti industriali dell'Italia Settentrionale⁶⁶⁶.

La relazione fra processo lavorativo e spazio portuale era caratterizzato dal contatto diretto con la merce e dalla molteplicità della medesima. Da un lato, la collocazione del lavoro era relativa alla vicinanza di un magazzino specializzato.

⁶⁶² AsAPG, Consorzio Autonomo del Porto di Genova, *Allegato alle tariffe per lo sbarco e imbarco delle merci nel porto di Genova, tiraggio e stivaggio, stampa aggiornata al 1957*, Arte Grafiche Noviero, Genova 1957.

⁶⁶³ Testimonianza di Tullio Cevasco (1939) Intervista Novembre 2012 rilasciata a Marco Caligari. Cevasco ha iniziato a lavorare come fiduciario d'impresa a 20 anni, dal 1970 al '78 ha prestato servizio presso Seport per poi essere al servizio del CAP.

⁶⁶⁴ Consorzio Autonomo del porto di Genova, *Regolamento dei servizi marittimi e di polizia portuale*, Maggio 1972 Genova, p. 53.

⁶⁶⁵ AsAPGe, *Discorso del Presidente all'assemblea generale il 18 novembre 1953*, in "Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova", Anno 1953, n. XI, p. 1027.

⁶⁶⁶ Leonardo Gasco, *Il "magazzino lane" al ponte Libia*, "Bollettino Ufficiale del CAP", Anno 1964, n. 5, settembre-ottobre, pp.10-14.

Dall'altro la complessità del paesaggio durante le operazioni di carico e scarico caratterizzavano in tale lo “spazio del lavoro” in modo tale che era impossibile un'osservazione e un controllo dell'attività delle diverse squadre dei portuali.

Si propone di collocare le lotte dei portuali italiani contro le “autonomie funzionali” come espressione della volontà di controllare il territorio tra terra e mare e spostare continuamente il confine del porto, in cui vigeva il “monopolio” della movimentazione della merce da parte della CULMV. I portuali genovesi erano coscienti che la loro potenza era connessa alla natura strategica del luogo dove prestavano servizio⁶⁶⁷.

Da un lato, i portuali hanno messo in campo rivendicazioni per operare in ogni settore merceologico, osteggiando le organizzazioni private, come nel caso dei silos del sale nel 1954⁶⁶⁸. Dall'altro lato, dall'inizio degli anni Cinquanta la Compagnia Unica ha promosso scioperi contro le “autonomie funzionali” e in difesa della natura pubblica del governo del porto⁶⁶⁹. Dal 1950 le Compagnie Portuali denunciavano i tentativi di alcune agenzie marittime di non utilizzare la manovalanza dei portuali specializzata, la CULMV mostrava la propria preoccupazione per la natura della movimentazione della merce presso lo stabilimento siderurgico di Cornigliano⁶⁷⁰. Nel mese di maggio del 1952 l'onorevole Cappa ha emanato un decreto, in cui ha concesso l' “autonomia funzionale” all'Italsider S.p.A., con l'esclusione della Compagnia Carboni Pietro Chiesa di Genova. Questo ha provocato lo sciopero del porto di Genova e progressivamente agli altri porti, in difesa dell' “esclusività” dettata dall'art. 110 del Codice della Marineria⁶⁷¹. Nel 1952 nel conflitto fra il FILP e il Ministro della Marina Mercantile si è concentrato sul diritto di movimentazione della merce lungo le banchine dello S.C.I. di Cornigliano. A Napoli il 17-18 luglio 1960, il congresso della FILP aveva reso manifesta la volontà dei portuali di difendere “il diritto a svolgere tutte le operazioni di carico e scarico delle merci in qualsiasi punto del demanio marittimo⁶⁷²”. In generale, il conflitto fra la Compagnia Unica il Ministero della Marineria ruotava attorno alla definizione del “confine” dell'area di competenza della cooperativa dei

⁶⁶⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazione di bilancio al 31 dicembre 1949*, p. 8.

⁶⁶⁸ As-CULMV, CULMV, *Relazione di bilancio 1954*, Genova 1955, p. 16.

⁶⁶⁹ CULMV, AsCULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1964*, ATA, Genova 1965, pp. 11-12.

⁶⁷⁰ AsCULMV, CULMV *Bilancio al 31 dicembre 1951*, p. 7.

⁶⁷¹ G. Boliolo, *Sindacato camalli*, op. cit., p. 43.

⁶⁷² *Ibidem*, pp. 45- 59.

portuali, e nello specifico della banchina “Nino Ronco”, dove si sono registrati scontri tra i lavoratori e le forze dell’ordine⁶⁷³. Dagli anni Sessanta, la Compagnia Unica ha messo in campo azioni attive (manifestazioni e occupazioni) e scioperi contro le “autonomie funzionali”⁶⁷⁴ per evitare che alcuni imprenditori gestissero direttamente alcuni settori del porto⁶⁷⁵.

Lo spazio portuale, inoltre, era concepito come *pubblico*⁶⁷⁶, in cui si collocava l’intervento della Compagnia portuale, come enunciato dal VII congresso nazionale FILP del 23-24 giugno 1968:

I lavoratori portuali affermano che i porti sono un *bene comune* e preziosissimo della collettività e pertanto devono essere amministrati in forma pubblicistica e con una organizzazione dei servizi di sbarco, imbarco e ricarico delle merci che faccia perno sulle Compagnie e Gruppi portuali⁶⁷⁷.

Per concludere, il conflitto dell’istituzione dei portuali e del suo sindacato decideva di intervenire sul nodo della definizione dello spazio e sullo sforzo di spostare il confine per estendere l’area dove la CULMV gestisse la “riserva del lavoro”. Conseguentemente tale conflitto operaio ha indotto, in modo diretto e indiretto, allo sforzo di definizione del porto come un *bene pubblico*. Le forme del conflitto attorno a questo aspetto, quindi, erano molteplici, e non si limitavano affatto allo sciopero delle maestranze.

⁶⁷³ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., p. 38.

⁶⁷⁴ AsCULMV, CULMV, Relazioni e bilancio dell’esercizio 1964, ATA Genova, pp. 11-12.

⁶⁷⁵ P. Batini, *L’occasionale. Storia di un porto e della sua gente*, Marietti, Genova 1991, p. 50.

⁶⁷⁶ La FILP-CGIL utilizza diffusamente il termine “Bene Pubblico” per indicare il porto. ”, Archivio Centrale della CGIL (Roma), FILP-CGIL, *Sezione provinciale di Genova, Per un sistema regionale dei porti liguri a gestione democratica, Il convegno interregionale sui porti liguri: un’occasione mancata, Prospettive sindacale*, Genova Luglio 1965.

⁶⁷⁷ Leo Betti, *Tra la gente dei porti*, op. cit., p. 128.

4. La containerizzazione a Genova. Avanguardia nel Mediterraneo, connessione con gli Stati Uniti, capacità di riforma della CLP e nascita delle Spa (1969-'89)

Introduzione

L'oggetto principale della ricerca è il governo della forza lavoro; con questo termine si indica due dimensioni: da un lato la relazione fra datori di lavoro (armatori marittimi), istituzioni statali (CAP), le istituzioni dei lavoratori (CULMV e sindacati) e quelle partitiche. Dall'altro il processo lavorativo è stato materialmente governato per mezzo dei seguenti strumenti organizzativi: reclutamento dei lavoratori, gerarchia lavorativa, salario, formazione delle competenze ed utilizzo delle tecnologie.

Per quanto concerne la relazione fra attori sociali, l'obiettivo del quinto capitolo è quello di mostrare come nel periodo storico analizzato (1969-'69) il *potere degli armatori* nordamericani sia aumentato e il tema della *competizione fra i porti* sia diventato centrale nel dibattito locale, arricchito da continui richiami alle dinamiche in atto negli scali stranieri. La strategia degli armatori dei traffici containerizzati rappresentò una novità imprenditoriale nel mondo dello shipping, ovvero esse iniziarono ad organizzare il trasporto della merce dal mittente (produttore) al destinatario (grande venditore).

La narrazione del ventennio in oggetto si divide in due fasi; nella prima (1969-'83) il controllo pubblico del porto fu un concetto egemonico e la CULMV incrementò il suo peso politico nel contesto portuale.

Nella seconda fase (1983-'89) la nuova presidenza del CAP ridefinì lo schema di organizzazione del lavoro attraverso la creazione delle Società per azioni (Spa), in cui promosse la presenza dell'utenza privata ed la Compagnia Unica fu marginalizzata.

Gli strumenti dell'organizzazione del lavoro presso il porto genovese furono modificate, grazie alle innovazioni tecnologiche e alle navi full container, provenienti dagli Stati Uniti d'America.

Il processo lavorativo nel settore containerizzato determinò una cesura storica e la "ridefinizione della figura del lavoratore portuale". Gli elementi tradizionali dello

scaricatore portuale, come le competenze e l'abilità artigianale, persero d'importanza ed e la formazione dei "nuovi portuali" divenne un'esigenza impellente.

Dal 1966, i primi container furono movimentati e trasportati dalle navi tradizionali; qualche anno dopo le prime full container giunsero in Liguria. Nel 1969 a Genova fu costruito il primo terminal container del Mediterraneo e negli anni Settanta ne furono realizzati altri due.

Alla fine degli anni Sessanta i traffici marittimi containerizzati collegarono Genova con il Nord America; solo in una seconda fase, si dispiegarono i commerci con tecniche specializzate per l'Estremo Oriente e l'Australia.

La Compagnia Unica sviluppò il suo impegno intellettuale in due direzioni. In prima istanza, essa sottolineò l'enorme importanza storica dell'innovazione dei container e richiese di rivestire un ruolo da "protagonista" anche in questa fase. Dall'altro, la cooperativa dei portuali mise in campo un processo di autoriforma della propria struttura e modificò i seguenti strumenti organizzativi: le sezioni, le squadre, "le chiamate quotidiane", i turni di lavoro, la retribuzione dei portuali e la formazione delle competenze.

La CULMV promosse un rinnovamento locale all'interno del contesto culturale e politico degli anni Settanta, ove i diritti e i salari dei lavoratori furono incrementati. Nel medesimo tempo, le diverse innovazioni rappresentarono la risposta alle richieste dei datori di lavoro nordamericani o il desiderio di riorganizzare la geografia del lavoro da parte del CAP o delle principali industrie italiane.

La "geografia del lavoro" e "lo spazio portuale" furono innovate profondamente, da un lato, il CAP si è impegnato nel disegnare i terminal container come uno "spazio" ordinato e funzionale per controllare i portuali; dall'altro, gli armatori marittimi utilizzarono il container per spostare il lavoro lontano dal porto. I portuali genovesi esposero le loro analisi e la loro avversione a questa ridefinizione della geografia del lavoro. In questo quadro la FIAT assunse un ruolo pionieristico nel tentativo di collocare il porto all'interno della produzione industriale.

Nella seconda fase (1983-1989) il porto di Genova vide manifestarsi un declino dei traffici marittimi e un notevole decremento dell'avviamento al lavoro dei portuali.

Conseguentemente, il Parlamento italiano diede corso a un processo di prepensionamento di un elevatissima percentuale di lavoratori.

Negli anni Ottanta, il CAP ridefinì elementi centrali dell'organizzazione del lavoro (utilizzo della tecnologia e della tecnica di avviamento del lavoro) ed in particolare la gerarchia interna al terminal container.

Nel 1989, in generale, i Decreti Prandini superarono la “riserva del lavoro”, riconosciuta alle Compagnie Portuali in Italia, ed in particolare, a Genova la “Container spa” rappresentò il luogo, in cui sperimentare la marginalizzazione della CULMV.

Nello stesso anno il processo di privatizzazione del porto iniziò per trovare una definizione organica della legge n.84 del 1994.

Containerizzazione e gli armatori nordamericani

La containerizzazione mutò radicalmente la logistica portuale lungo le seguenti coordinate: ascesa del potere degli armatori⁶⁷⁸, competizione fra i porti ed attenzione degli attori sociali genovesi nei confronti dell'innovazione tecnologica su scala globale.

Nel modello tradizionale dello *shipping*, il porto deteneva una sua naturale preminenza attribuita dalla collocazione geografica e dalla tradizione storica; le navi erano in competizione fra loro per inserirsi nei mercati e nei flussi della merce.

Per via della containerizzazione dei traffici marittimi, gli armatori marittimi acquisirono il potere di scegliere i porti in relazione al costo e alla qualità del servizio (velocità in primis)⁶⁷⁹, conseguentemente, misero in campo la loro capacità di ribaltare il rapporto fra il porto e la nave. Dagli anni Sessanta, quindi, i diversi attori sociali dedicarono le loro energie per attrarre gli armatori e mostrare quali fossero le migliori tecniche per competere con gli altri porti del continente europeo.

La “rivoluzione dei container” alimentò due fenomeni nel Mediterraneo: la costruzione di nuovi porti specializzati e la trasformazione dei “singoli porti in pedine del gioco globale degli scambi” marittimi⁶⁸⁰.

⁶⁷⁸ In merito a questo nodo tematico, nella dimensione inglese si veda Peter Turnbull, Woolfson, C. & Kelly, *Dock Strike*, op. cit, p. 2.

⁶⁷⁹ Oscar Marchisio, *L'intermodalità nel mercato mondiale delle merci*, in «Primo Maggio», n. 13, Autunno 1979, p. 42.

⁶⁸⁰ Gelina Halaftis, *Storia marittima e storia dei porti*, in «Memoria e Ricerca», n. 11, 2002, pp. 18-19.

Sino all'introduzione dei container, i principi che governavano l'attività dell'imprenditoria del commercio marittimo erano connessi al differente carattere del settore rispetto alla logica della produzione industriale. Tali principi furono velocemente superati e gli armatori collocarono le operazioni portuali all'interno del ciclo produttivo generale, dal luogo di produzione industriale ai magazzini dei venditori⁶⁸¹.

Nel 1969, la CULMV sostenne che stavano sorgendo "super conference" con l'obiettivo di assorbire le principali compagnie di trasposto e di ricontrattare le modalità ed i costi dei noli marittimi⁶⁸². Dai primi anni Settanta, le *conference* furono indicate come centri decisionali capaci di canalizzare la direzione dei traffici marittimi.

Nel febbraio del 1972 la Federazione ligure del PCI teorizzò che l'innovazione tecnologica dei container fosse *un fenomeno sorto all'esterno dei porti italiani* e che ponesse termine alla superiorità dei porti storici e disegnasse nuove geografie, in nome del modello del "porta a porta".

La containerizzazione dei traffici fu direttamente connessa con la "concentrazione di capitali" nel settore dell'armamento marittimo mondiale. I traffici containerizzati non furono naturalmente legati ai "porti storici" ma si diressero verso gli scali marittimi con *i costi minori* e *maggiore spazi di autonomia* per i medesimi armatori⁶⁸³.

Competizione fra porti

Secondo l'analisi della Compagnia Unica, la dimensione di *competizione* fra Genova ed i porti del Nord Europa⁶⁸⁴ fu alimentata da "costituenti stanze dei bottoni" collocate oltre i confini nazionali⁶⁸⁵.

In generale, i porti europei dalla fine degli anni Sessanta divennero vittime del ricatto della fuga delle linee del commercio containerizzato e delle navi

⁶⁸¹ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale", *Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale*, in "Notiziario della CULMV", Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, p. 3.

⁶⁸² AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1969*, ATA, Aprile 1970, p. 14.

⁶⁸³ CULMV, *Programma di ristrutturazione della Compagnia*, in "Notiziario della CULMV", Ottobre 1973, Anno 6, n. 2.

⁶⁸⁴ In questo caso ci si riferisce a porti olandesi, tedeschi e belgi.

⁶⁸⁵ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1971*, ATA, ATA Aprile 1972, p. 11.

specializzate⁶⁸⁶. La lotta per la conquista dei traffici marittimi fu un tema ampiamente dibattuto nelle comunicazioni pubbliche sull'introduzione dei container⁶⁸⁷. Nello specifico, il settore commerciale della FIAT conduceva pubblicamente il confronto fra il viaggio Torino-Genova-New York e Torino-Rotterdam-New York⁶⁸⁸.

Nel 1977 lo stesso Console della CULMV mostrò come gli armatori avessero mutato atteggiamento e stessero creando un antagonismo fra i porti del Mediterraneo, sosteneva che la competizione stesse assumendo le caratteristiche di ogni libero mercato, e nello specifico, tra le qualità richieste spiccavano la velocità delle operazioni e lo spazio a disposizione⁶⁸⁹.

Per esempio, nel 1967 American Export Lines preferì il porto dei Livorno a quello di Genova, che non offrì all'armatore che aveva richiesto: servizi e spazi adeguati per la movimentazione dei container⁶⁹⁰. Nei primi anni Settanta, esso fu impegnato nella realizzazione di un terminal container presso il porto toscano⁶⁹¹. In generale, gli armatori nordamericani richiesero di *controllare le banchine*, dove attraccavano le proprie navi⁶⁹². Per questa ragione, il CISCO condusse l'attenzione dei propri associati sul tema dello spazio e dell'innovazione tecnologica dei principali porti olandesi e tedeschi.

⁶⁸⁶ AsStSoLig, Busta Misc. XXXV, Fasc. "Bollettino Regionale PCI (1971-1975), Febbraio 1972, Per una disciplina del sistema portuale italiano, in "Bollettino d'informazione del comitato regionale del PCI", p. 9.

⁶⁸⁷ AsCULMV, *Il rovescio della medaglia*, in "Notiziario della CULMV", Anno 4, N. 2, Dicembre 1971, p. 10.

⁶⁸⁸ AsFIAT, B. "Container", M. Persia, *L'influenza del container sulle tecniche e l'economia dei trasporti*, Rivista ATA, Giugno 1968, p. 4.

⁶⁸⁹ G. Agosti paragonava il ruolo dei governanti dei porti ai commercianti che si devono conquistare i propri clienti attraverso l'offerta di merce di buona qualità e ad un basso prezzo in un regime di libero mercato. AsStSoLig, Fondo CGIL, Busta Misc. XXIV, Fasc. "seminario 150 ore", "Doc. seminario 150 ore su porti e trasporti 1979" – Incontro 1 marzo 1979, Giovanni Agosti – console della CULMV, p. 18.

⁶⁹⁰ AsCISCO, B. 1, Fasc. "Ing. Carlo Righi/Verbali di riunione", Verbale n. 10, Riunione gruppo di lavoro "armatoriale" del centro italiano studi container, allegato n. 1, p. 3.

⁶⁹¹ AsCISCO, L. Fabiano, *Il container in Italia nel '70, consultivi e prospettive*, in "CISCO News", Marzo 1977, p.1. Si veda anche *Il container in Italia: rapporto CISCO sulle risultanze più significative del '71*, in "CISCO News", Novembre – Dicembre 1971, p. 7.

⁶⁹² In generale lo spazio a disposizione per la movimentazione dei container ha rappresentato una discriminante per gli armatori nella scelta dei porti di riferimento per le proprie operazioni. AsCISCO, Franca Tolomelli Passio, *Le navi contenitori di fronte ai problemi portuali*, Congresso sul tema "sviluppo portuale e sviluppo economico, in "Notiziario CISCO", n. 2, febbraio 1975, p. 45.

Dal 1968 la CULMV iniziò a citare le previsioni della “Port Authority of New York” per mostrare come i traffici marittimi fossero destinati a containerizzarsi in una prospettiva globale⁶⁹³.

Nel 1971, il Presidente del CAP aveva promosso una riflessione per promuovere una collaborazione fra porti del Mediterraneo per vincere la competizione contro i porti del Nord Europa⁶⁹⁴.

Nel 1968 il CAP riconobbe che la Sea Land fosse stata l’azienda capace di trasformare il container in un “elemento nevralgico di una nuova concezione del trasporto” della merce e giungendo a “rivoluzionare l’intero ciclo”⁶⁹⁵. I dirigenti del CAP analizzarono la natura imprenditoriale della Sea Land, abile nell’innovare le relazioni fattuali fra trasporto terrestre e quello marittimo. Mc Lean, proprietario della Sea Land, fu oggetto della narrazione del CISCO per la sua capacità di passaggio dal ruolo di imprenditore del trasporto su gomma ad armatore marittimo⁶⁹⁶. Jack Clerici (CISCO) utilizzò la biografia di McLean per illustrare come nel contesto nordamericano l’innovazione della logistica intermodale fosse stata realizzata da un magnate del trasporto su gomma e “la containerizzazione fosse sorta su strada” proprio negli USA⁶⁹⁷.

Dal 1966 la Compagnia Unica inserì i traffici dei container nella sua analisi⁶⁹⁸, in merito al progresso tecnologico e innovazione delle modalità di movimentazione della

⁶⁹³ AsCULMV, “Notiziario della CULMV”, Luglio 1968, Anno 1, p. 4. In antitesi, nel 1968 la Compagnia Unica ha sostenuto che il ritardo tecnologico dei porti italiani avesse comportato il rischio dell’esclusione commerciale in fortissima ascesa oltre l’Oceano Atlantico. Si veda AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio del 1968*, ATA, Aprile 1969, p. 10.

⁶⁹⁴ AsCISCO, Giuseppe Dagnino, *Il container e il porto di Genova*, in “Cisco news”, Novembre-dicembre 1971, p. 7.

⁶⁹⁵ AsAPGe, Bruno Musso, *Containers in Mediterraneo*, in “Porto ed aeroporto di Genova, mensile del Consorzio autonomo del porto di Genova”, 1968, pp. 206-212.

⁶⁹⁶ AsCISCO, B. 1, Fasc. “Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione”, Verbale incontro del CISCO con gli operatori economici torinesi, presso la Camera di Commercio di Torino, in data 19 Luglio 1967, Intervento di Mario Persia, p. 2.

⁶⁹⁷ Archivio del CISCO, B. “18-24”, Fasc. “Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969”, documento “Il container e la strada, Torino”, relazione di Jack Clerici (Presidente del CISCO).

⁶⁹⁸ Il CAP aveva dedicato la sua attenzione ai container in una fase antecedente all’arrivo della prima del 1966. Il 24 aprile del 1959 la società marittima “Italia” aveva movimentato un container da 8 piedi sul transatlantico “Giulio Cesare”. Si veda Massimo Minella, *Gli anni che sconvolsero il porto di Genova*, Sagep, Genova 1999, p. 9.

merce⁶⁹⁹. Un anno dopo, la CULMV condusse l'attenzione dei portuali verso il processo in atto a livello europeo, come leggiamo dalla Relazione Annuale:

La containerizzazione è già concretamente in atto in molte parti del mondo. In Italia se ne è fatto un gran parlare poiché le iniziative sono poche (...). Le carenze sono ben gravi se si confrontano con lo sviluppo in atto in Nord America, dove parte la maggior aliquota dei traffici containerizzati⁷⁰⁰.

I diversi attori sociali evocavano l'innovazione del governo del porto in particolar modo per una nuova relazione fra il porto e l'hinterland⁷⁰¹ in Italia.

Nel 1970 la CULMV mostrò come la Sea Land fosse il motore del cambiamento, visto che le sue navi portacontainer avessero incrementato la portata di merce, il numero dei container e la velocità di viaggio⁷⁰² ed detenesse il primato del numero di navi portacontainer⁷⁰³.

Nella seconda parte degli anni Settanta, il principale armatore di navi full container continuò ad occupare il centro del dibattito genovese, visto che nel 1977, essa spostò la movimentazione dei container da Genova a Livorno, dove la società nordamericana poté fruire di una con maggiore in autonomia⁷⁰⁴. La CULMV aveva calcolato che la scelta dell'armatore americano avrebbe comportato un calo di circa 13.000 container all'anno nel porto di Genova⁷⁰⁵; quindi i sindacati organizzarono scioperi e manifestazioni per invitare le istituzioni genovesi ad evitare il disimpegno della multinazionale nordamericana⁷⁰⁶.

⁶⁹⁹ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1966*, ATA, Aprile 1967, p. 14.

⁷⁰⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1967* ATA, Aprile 1968, p. 9.

⁷⁰¹ AsAPG, *Dichiarazione del presidente prof. G. Dagnino all'Assemblea Generale del CAP: dichiarazioni dl presidente*, "Porto ed aeroporto di Genova, mensile del Consorzio autonomo del porto di Genova", 1970, p. 142.

⁷⁰² AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, p. 16.

⁷⁰³ AsCISCO, B. "2-8", Fasc. "2- CISCO, materiali vario", Sotto fascicolo "Gruppo di lavoro ministeriale", "Documento di lavoro 2, "Situazione navi portacontainer 1° maggio 1967".

⁷⁰⁴ Collettivo Operaio Portuale, *I portuali di Genova*, in "Primo Maggio", Novembre 1977, p. 64.

⁷⁰⁵ AsCULMV, *Spazi e finanziamenti*, in "Notiziario della CULMV", anno 10, n.3, IV Trimestre, Ottobre-novembre-dicembre 1977, p. 3.

⁷⁰⁶ Intervento di Andrea Roncallo - Coordinamento Unitario, Trasporto Merci FIAI-CGIL – FILTAT . CISL – UILTATEP – UIL, in *Atti del convegno sul porto 20-21-22 ottobre 1977*, società editrice Ligure, Genova, p. 57.

Effetti locali

Da un lato, la configurazione dei porti e il processo lavorativo si modificarono per rispondere alle esigenze degli armatori nordamericani⁷⁰⁷; dall'altro, il presidente del CAP costruì il suo discorso pubblico per mostrare alle maestranze in lotta come la loro azione potesse causare la “perdita del traffico” a favore di altri porti italiani, e non⁷⁰⁸.

Infine, le compagnie marittime occuparono la scena del dibattito pubblico. Da un lato incrementarono il loro peso grazie al ricatto della fuga dei traffici in altri porti e dall'altro imposero un cambiamento dell'organizzazione del lavoro, in relazione alla categoria del “tempo”, il controllo e la formazione delle competenze. Le navi full container furono lo strumento per veicolare e diffondere le innovazioni dalle città nordamericane a quella ligure.

4.1. Gestione pubblica e pubblica

Dal 1969 al 1983, il “controllo pubblico” dell'attività portuale fu egemonico nel dibattito pubblico; all'interno di questa cornice teorica si devono collocare i seguenti eventi: la nascita della “Servizi Portuali S.p.a.- Seport”, la creazione del “CAP-impresa” e la realizzazione del cosiddetto “binomio” (CAP-CULMV).

Nel 1975 il Presidente del CAP sostenne che il *governo del porto*⁷⁰⁹ dovesse essere gestito direttamente dallo Stato. Il prof. Giuseppe Dagnino si mostrò preoccupato di fronte all'ipotesi di frammentazione della direzione del porto genovese⁷¹⁰.

Nel 1972 la Compagnia Unica teorizzò che l'avanzamento della tecnologia dovesse restringere l'area d'intervento delle imprese e porre al centro il carattere

⁷⁰⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1971*, ATA, Aprile 1972, p. 38. La necessità dell'investimento del governo nazionale nelle infrastrutture era nuovamente alimentato dall'innovazione imposta dagli armatori nordamericani. L'innovazione tecnologica promossa dagli armatori nordamericani era utilizzata dalla CULMV per denunciare nuovamente il basso investimento del governo centrale per l'innovazione tecnologica nei porti italiani. La CULMV utilizzava l'accusa del ritardo anche per quanto concerne la “ristrutturazione degli scali marittimi”. Si veda AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1972*, ATA, Aprile 1973, p. 24.

⁷⁰⁸ AsAPG, *L'assemblea del CAP*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1979.

⁷⁰⁹ G. Dagnino in questo caso utilizzava questa formula per indicare sia la regia dei servizi a favore degli armatori che il controllo della forza lavoro.

⁷¹⁰ AsAPGe, Giuseppe Dagnino, *Problemi di una programmazione portuale, relazione presentata a Genova dal 19 al 21 febbraio scorso dall'AISEEC e dal CISCO sul tema «Sviluppo portuale e sviluppo economico»*, in “Porto ed aeroporto di Genova, mensile del Consorzio autonomo del porto di Genova”, 1975, p. 579.

totalmente pubblico del governo del porto⁷¹¹. Secondo l'analisi della CULMV, il servizio d'impresa fu foriera di “disfunzioni e gestioni deficitarie”⁷¹².

Nell'anno successivo, il segretario provinciale del FILP-CGIL sostenne che il porto fosse “un bene pubblico”⁷¹³ ed i sindacati confederali criticarono l'atteggiamento dei diversi governi nazionali, accusati di aver aggirato l'art.110 del Codice della Marineria, sul tema dell' “autonomia funzionale”⁷¹⁴. In generale, i sindacati confederali appoggiarono gli sforzi delle Compagnie Portuali per promuovere la “gestione pubblica” dei porti in Italia⁷¹⁵.

Secondo la federazione ligure del PCI le autorità dovevano evitare che la containerizzazione del commercio potesse rappresentare il trampolino di lancio per processi di “smembramento e privatizzazione” del porto genovese⁷¹⁶.

Quindi, nella seconda metà degli anni Settanta il peso della “mano pubblica” nel governo del lavoro portuale si rafforzò, forte di un notevole riconoscimento politico⁷¹⁷.

Superamento delle imprese e la nascita della Seport

Presso il porto di Genova, le imprese private furono sciolte da un decreto del CAP con ordinanza n. 14 del 30 dicembre 1968⁷¹⁸. Le imprese di sbarco, imbarco,

⁷¹¹ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1970, p. 35. Si veda anche CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1972*, p. 24.

⁷¹¹ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, *Bollettino della CULMV*, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 5.

⁷¹² AsCulmv, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1973*, ATA 1974, p. 11.

⁷¹³ AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. «CGIL FILP - Nazionale», *Relazione al VII° congresso provinciale della FILP-CGIL svolta dal segretario Stefano Marrollo 5/6/7 Marzo 1973*, Genova, Teatro dell'AMGA, p. 40.

⁷¹⁴ AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. “FILP-CGIL, FILP-CISL, UILTEP-UIL (1971-1978), FILP-CGIL, FILP-CISL, UILTEP-UIL, “Proposta di una piattaforma rivendicativa per una nuova politica del settore”, p. 5.

⁷¹⁵ Archivio Centrale CGIL, FILP-CGIL, FILP-CISL, UILTATEP/UIL, *Atti conferenza nazionale per la riforma della gestione e per la nuova politica portuale*, 3-4 Aprile 1975, p. 20.

⁷¹⁶ AsStSoLig, Busta Misc. XXXV, Fasc. “*Bollettino Regionale PCI (1971-1975)*, *Per una disciplina del sistema portuale italiano*, in “*Bollettino d'informazione del comitato regionale del PCI*”, Febbraio 1972, p. 9.

⁷¹⁷ AsStoSocLig, Fondo della CdL, B. XXI, Fascicolo “FULP (1976-1977)”, *Relazione del 14.01.1977*, p. 1. All'interno del processo di “pubblicizzazione” di tutte le sfere dell'attività del porto genovese vi è stato l'assorbimento del servizio Soc. Universale e del servizio alle manovre ferroviarie (1971), AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, *Bollettino della CULMV*, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 10.

giardinaggio, a conduzione privata (Imar, Sai, Sisa ed Esat) sono state superate⁷¹⁹ ed assorbite da una società direttamente controllata dal CAP.

Il 28 marzo del 1969 la “Servizi Portuali S.p.a.- Seport” fu istituita a Palazzo San Giorgio ed assunse la regia di diverse attività (operazioni di scarico e carico, giardinaggio ed altre)⁷²⁰. La struttura societaria della Seport prevedeva la partecipazione del CAP(90%), il Comune(5%) e la Provincia (5%)⁷²¹. Presso la Calata di Sanità e Nino Ronco la Seport fornì le proprie attrezzature al commercio marittimo containerizzato; i suoi lavoratori⁷²² e sperimentarono le innovative procedure di gestione, attraverso la trasmissione automatizzata dei dati in tempo reale, da e per il Centro Elaborazione Dati⁷²³. Gli operatori della Seport si impegnarono nel miglioramento del collegamento ferroviario fra il porto e gli interporti⁷²⁴. Essa operò in particolare per la movimentazione dei container sino al febbraio del 1978⁷²⁵.

Superamento della Seport

Dalla prima metà degli anni Settanta, diverse strutture sociali iniziarono a muovere critiche sostanziali alla Seport e perorarono la causa della gestione diretta da parte del CAP. La CULMV ritenne che la creazione della Seport fosse il primo passo verso la gestione diretta delle operazioni da parte del CAP⁷²⁶ e avanzò la proposta di realizzare un Ufficio di Programmazione Centralizzato. Per queste motivazione, dal 1973 la CULMV richiese il “superamento della Seport”⁷²⁷.

⁷¹⁸ ASCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1968*, ATA, Aprile 1969, p. 13.

⁷¹⁹ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., p. 47.

⁷²⁰ ASCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1968*, ATA, Aprile 1969, , p. 14.

⁷²¹ AsAPGe, *La costituzione della Seport*, in “Rivista il porto di Genova”, 1969, n. 3 Marzo, p. 201.

⁷²² I lavoratori della Seport erano poco meno di mille unità. AsStoSocLig, Fondo Camera del Lavoro, B. MiscXXI, doc. “FILP_Cgil, elezione delegati, in data 03.02.1972”.

⁷²³ AsAPGe, *L'attività della Seport nel 1973*, in “Porto e aeroporto di Genova”, 1974, Giugno, n.6, p. 641.

⁷²⁴ AsAPGe, *Treno bloccato porta-containers tra Genova e Montale*, in “Porto e aeroporto di Genova”, 1973, p. 36.

⁷²⁵ AsAPGe, *Assemblea generale straordinaria del Cap del 30 novembre 1977*, in “Il Porto e aeroporto di Genova”, 1978, n.1, p. 6.

⁷²⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1974*, ATA Genova 1975, p. 27. Sin dal 1971, la Compagnia Unica ha mostrato le sue perplessità verso la logica di fondo della Seport, indicata come colpevole di una mancata innovazione rispetto alle imprese private e di negligenza nell'offerta di risposte significative ai traffici specializzata. AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1971*, ATA Genova 1972, p. 29.

⁷²⁷ AsCULMV, *Programma di ristrutturazione della Compagnia*, in “Notiziario della CULMV”, 1973, P. 4.

Nel 1975 la FILP-CGIL affermò che la Seport avesse determinato “promiscuità di compiti e mansioni” e ripropose che il “CAP assumesse la gestione diretta dei servizi e l’affidamento alla Compagnia Unica di tutte le operazioni di carichi, scarico, trasporto deposito e assistenza delle merci⁷²⁸”. Dopo il superamento della Seport, si pose il problema della realizzazione della cosiddetta “CAP-Impresa”⁷²⁹; ovvero dal 1978 il CAP gestì direttamente la regia delle operazioni, inglobando le incombenze della Seport e accogliendo i lavoratori di tale struttura⁷³⁰.

Verso il binomio

Dal 1973 la CULMV perorò la causa dell’affermazione del “binomio CAP-Compagnia”⁷³¹. Nel 1977 il vicesindaco di Genova mostrò come si dovesse procedere verso un’impostazione che indicava implicitamente al “binomio”, ovvero affidare al CAP il governo di tutte le operazioni e alla Compagnia Unica la direzione dell’attività tecnico-operativa⁷³².

Nel 1982 il presidente del CAP comunicò il raggiungimento dell’accordo sul “binomio”, il quale definì un “nuovo modello di organizzazione” per l’unità funzionale del CAP-impresa e Compagnia Unica impegnata nell’erogazione del servizio agli armatori e del lavoro portuale. La nuova organizzazione si basò sul “Centro di Programmazione”, il quale aveva la regia dell’intero ciclo delle operazioni, attraverso la definizione di tutti gli strumenti di lavoro e della manodopera necessari. Al tempo

⁷²⁸ AsAPGe, *Conferenza stampa alla Filp –Cgil*, “Porto ed aeroporto di Genova, mensile del Consorzio autonomo del porto di Genova”, 1975, p. 386.

⁷²⁹ AsAPGe, *Al Cap le funzioni di impresa*, in “Porto ed aeroporto di Genova, mensile del Consorzio autonomo del porto di Genova”, 1978, p. 845.

⁷³⁰ AsStSoLig, Fondo della CdL, B. XXI, Fascicolo “CAP e sindacato”. Nel 1977 il Consiglio di amministrazione della Compagnia Unica avanzava la tesi che l’innovazione tecnologica internazionale non dovesse annullare la valenza sociale e storica della Compagnia come “organismo operaio” capace di coniugare l’adeguamento del porto genovese e la difesa dei lavoratori. AsCULMV, CULMV, L’ “Organismo operaio”, in “Notiziario della CULMV”, Anno 10, Luglio-Agosto-Settembre 1977, Anno 10, n.2, p. 3.

⁷³¹ Questa operazione si sarebbe perseguita attraverso “la costituzione dell’impresa pubblica, in sostituzione delle imprese private. AsCULMV, *Programma di ristrutturazione della Compagnia*, Notiziario CULMV, 1973, p. 4. Nel 1978 la CULMV sosteneva che al “binomio” doveva spettare il governo dei servizi alla nave, e specificatamente alla CULMV si doveva garantire la gestione tecnica della manodopera nell’area banchina-nave. AsCULMV, CULMV, *Conferenza stampa della Compagnia*, in “Notiziario della CULMV”, 1978 Anno 11, n.3-4, III-IV trimestre, pp.8-9.

⁷³² Intervento di Luigi Castagnola (Vice sindaco di Genova), in Autore, *Atti del convegno sul porto 20-21-22 ottobre 1977*, società editrice Ligure, Genova, p. 17.

stesso si definì che i settori dei container potessero mantenere una programmazione decentrata, in relazione alla specializzazione tecnologica.

Il CAP-impresa deteneva la responsabilità delle operazioni, eseguite sul piano concreto dal “centro di programmazione”⁷³³.

La Compagnia fu coinvolta anche nella programmazione centrale, nella gestione dei mezzi, nella direzione dello stivaggio e nell’amministrazione del servizio di nave⁷³⁴. Materialmente, il binomio fu stipulato nel 1982 per poi essere superato con la conclusione della presidenza del professor Dagnino l’asso successivo.

4.2. Innovazione logistica

Alla fine degli anni Sessanta i primi container giunsero a bordo di navi con designer tradizionale⁷³⁵; nel gennaio del 1967 la Compagnia Unica e il CAP dedicarono le loro energie⁷³⁶ per curare al meglio l’arrivo della nave Killara⁷³⁷.

I giornali locali narrarono l’arrivo della nave svedese, poiché rappresentò una novità; il vascello aveva organizzato la merce in modo misto: merce varia, pallet e container, i quali sono stati sollevati da mezzi di sollevamento della medesima nave grazie all’utilizzo di cavi agganciati ai quattro angoli del lato superiore⁷³⁸. Il responsabile della compagnia di navigazione “The Transatlantic Steamship Company LTD” mosse indicazioni precise per il futuro nel con le seguenti parole:

Si dovrà trovare l’accordo fra gli interessati per modificare certi sistemi (...) e studiare tariffe adeguate per superare la concorrenza degli altri porti italiani e stranieri⁷³⁹.

Il portavoce dell’armatore svedese collocò il porto ligure in esplicita e chiara competizione con gli altri scali europei, per via del costo del lavoro.

Per la prima volta una container-ship operò presso lo scalo ligure, quando nell’aprile del 1968 la “Export Challenger” fece scalo per operazioni commerciali nel

⁷³³ AsAPGe, CAP, *Comunicato stampa*, 29 novembre 1982.

⁷³⁴ AsStSoLig, Fondo della CdL, B. XXI, Fascicolo “CAP e sindacato”.

⁷³⁵ Marco Doria, *Genova: da polo del triangolo*, op. cit., p. 401.

⁷³⁶ AsCISCO, B.1, Fasc.1/a, *Gli armatori elogiano il CAP*, in “Il corriere dei trasporti”, 30/01/1967.

⁷³⁷ La nave “Skandia” batteva bandiera svedese, proveniva dall’Australia ed era destinata al porto di Göteborg. “The Transatlantic Steamship Company LTD”. La nave è giunta al porto di Genova il 14 gennaio, le operazioni si sono svolte dalle ore 8:00 del 16 alle ore 17:01 del giorno seguente AsCISCO, B.1, Fasc.1/a, Lettera di “Thomas Carr & son” in data 18 gennaio 1967.

⁷³⁸ AsCISCO, B.1, Fasc.1/a, Lettera di “Redkriakteboget Transatlantic Gothenburg” a “Thomas Carr & son” in data 7 dicembre 1966.

⁷³⁹ AsCISCO, B.1, Fasc.1/a, Lettera di “Thomas Carr & son” in data 18 gennaio 1967.

porto genovese⁷⁴⁰. Ad essa seguirono le full-container delle seguenti compagnie marittime: la “Fabre Line” (Novembre 1968), la Sea Land (febbraio 1970) e la Hansa Line (Marzo 1970)⁷⁴¹. L’innovazione tecnologica giunse da mare e gli armatori marittimi richiesero l’adeguamento alle diverse città portuali

In generale lo sforzo dei diversi attori sociali fu quello di attrarre gli armatori dei traffici containerizzati, e nello specifico, Genova ha ospitato gli uffici di “Integrated Container Service”⁷⁴² e le visite di Ha gap Llyod, la OCL, la CTI e il Lloyd Triestino⁷⁴³; all’inizio degli anni Settanta il porto genovese assunse il primato nel commercio containerizzato nel Mediterraneo⁷⁴⁴.

Nel 1977 il porto di Genova si mostrò all’avanguardia all’interno del contesto italiano, dove il traffico marittimo fu diviso fra 60% di tipo “tradizionale” ed il 40% specializzato, mentre a Genova nel 1978 rappresentava il 76% di traffico specializzato, mentre il traffico tradizionale si attestava al 24%⁷⁴⁵.

Alla fine degli anni Sessanta, i contratti e le linee di trasporto dei container collegarono prevalentemente Genova con gli Stati Uniti d’America. Sul piano concreto, presso il molo Nino Ronco a partire dall’agosto del 1972, l’Atlantica Line aveva a sua disposizione un attracco specializzato⁷⁴⁶. Dal 17 novembre 1974 la “Società Italia” inserì nella sua tradizionale rotta Mediterraneo–Nord America la porta-contenitori «America», cui fece seguito nella primavera del 1975 la gemella «Italice»⁷⁴⁷.

Sea Land

Nel 1970 il CAP e la Sea Land stipularono un accordo, che stabiliva un minimo annuo di 15.000 container movimentati. In questo modo lo scalo genovese assunse il

⁷⁴⁰ AsAPGe, *Linee container a Genova*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, n. 7, Ottobre 1971, p. 821.

⁷⁴¹ AsCISCO, *Porto di Genova (Situazione al 01/09/1970), Linee regolari full container*.

⁷⁴² AsAPG, “Genova sede mediterranea della “Integrated Container Service”, in “Il Porto di Genova”, 1969, n. 6 Giugno, p. 427 p.

⁷⁴³ AsAPGe, *Interesse internazionale per il “terminal containers” di ponte Libia*, 1969, p. 427.

⁷⁴⁴ AsAPG, Leonardo Gasco, *Il “Terminal containers” al molo N. Ronco*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova” Anno LXIV – N.8 Agosto, p. 458.

⁷⁴⁵ AsStSoLig, Fondo CGIL, Busta Misc. 24, Fasc. “seminario 150 ore”, “Doc. seminario 150 ore su porti e trasporti 1979” – Incontro 1 marzo 1979, Giovanni Agosti – console della CULMV, p. 18.

⁷⁴⁶ AsAPG, *Al ponte Ronco il terminal dell’Atlantica*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1972.

⁷⁴⁷ AsAPG, *Un nuovo servizio tutto merci tra Genova ed il nord America*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1974, n. 10-11, Novembre, p. 1099.

ruolo di nodo transoceanico per il traffico containerizzato⁷⁴⁸. Negli anni Settanta i principali armatori di portacontainer erano nordamericane; negli USA questo settore aumentò grazie alla compenetrazione fra industria, imprenditori di trasporto su gomme, passando da alta intensità di lavoro ad alta intensità di capitale. L'incremento degli investimenti necessari erano relativi alla costruzione delle navi e all'installazione dei mezzi meccanici lungo le banchine dei porti⁷⁴⁹. Dal 1970 la Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa e la Fabre Line si sono affiancate alla Sea Land per il servizio di portacontainer dal Mar Mediterraneo e gli Stati Uniti⁷⁵⁰.

Oltre gli Stati Uniti d'America

A partire dai primi anni Settanta furono organizzati linee di trasporto dei container da e per l'Asia⁷⁵¹ ed in particolare per l'Australia⁷⁵², conseguentemente il porto di Genova assunse la leadership dei traffici containerizzati, per quanto concerne la prima metà degli anni Settanta⁷⁵³.

Subito dopo l'apertura del terminal di Libia il CAP ha ospitato gli armatori di navi container inglesi per proporsi come scalo del Mediterraneo per le portacontainer in transito dall'oriente alla Gran Bretagna⁷⁵⁴. Inoltre, nel 1975 il CAP esplicitava il proposito di assicurarsi il commercio containerizzato con il Nord Africa⁷⁵⁵. Il CISCO

⁷⁴⁸ AsAPG, Dichiarazione del presidente, prof. Giuseppe Dagnino all'assemblea generale del Consorzio: dichiarazioni del presidente, in "Bollettino CAP, 1970", p. 142. Nell'autunno del 1969 il Presidente del CAP aveva annunciato che la Sea Land era interessata ad istituire un servizio settimanale di navi container. AsAPG, *La Sea-land a Genova*, n. 10, Ottobre 1969, p. 721. Il fatto che nel 1970 la Sea Land controllava 24 navi-container giustificava il forte interesse delle autorità genovesi. economici torinesi, presso la Camera di Commercio di Torino, in data 19 Luglio 1967, Intervento di Mario Persia, p. 6.

⁷⁴⁹ Franco Bartolini, *Storia dei container*, Franco Bartolini, *Storia del container*, «Primo Maggio», n.12 inverno 1978-'79, p. 7.

⁷⁵⁰ AsAPG, *Il servizio contenitori della Hansa Line*, in "Bollettino Cap", 1970, n.2 febbraio, p. 81. Si veda anche AsCISCO, Luigi Fabiano (Viceconsole CISCO), *Produzione e distribuzione: problemi indissolubili*, in "Notiziario CISCO", n. 2, febbraio 1975, p. 60

⁷⁵¹ AsAPG, *Linee containers Genova* – pp. 854-855 – maggio 1972.

⁷⁵² AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1969*, ATA Aprile 1970, p. 14.

⁷⁵³ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA Aprile 1971, p. 35.

⁷⁵³ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale", *Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973*, in "Bollettino della CULMV", Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 5.

⁷⁵⁴ AsAPGe, *Il futuro dei container in Italia*, 1969 – CAP - p. 273 "" - n. 4 aprile 1969

⁷⁵⁵ AsAPG, Giuseppe Dagnino, *Porto e Utopia*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1975, p. 689.

richiedeva un maggiore impegno per incrementare su traffici containerizzati da Genova all'Asia e l'Estremo Oriente⁷⁵⁶.

Se le navi full container hanno rappresentato la dimensione materiale della globalizzazione, lo sforzo dei gestori del porto genovese fu quello di inserire la città ligure in questa rete dei traffici.

⁷⁵⁶ AsCISCO, B. 1, Fasc. "Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione", Verbale incontro del CISCO con gli operatori economici torinesi, presso la Camera di Commercio di Torino, in data 19 Luglio 1967, Intervento di Mario Persia, p. 9.

Società di Navigazione	Agente raccomandatario	Linea di traffico	Data di inizio servizio
A.E.I.L.	Adriatic Shipping Company	Mediterraneo/USA	23 aprile 1968
Fabre Line	Lertora F.lli & Courtman	Mediterraneo/USA/Canada	5 novembre 1968
Sea Land	Paolo Scerni	Mediterraneo/USA	6 marzo 1970
Prudential Grace Lines	Gastaldi & C.	Mediterraneo/USA	14 febbraio 1971
Società Navale Chargeurs – Delmas Vieljeux	Lertora F.lli & Courtman	Mediterraneo/Africa occidentale	Ottobre 1971
Atlantica Line	Atlantica Nord Italia	Mediterraneo / Nord America	Ottobre 1971
Australia Europe Container Serv	Lloyd Triestino	Mediterraneo/Australia	17 agosto 1972 <Melbourne Express>
Mediterranean Far East Container Services	Lloyd Triestino	Mediterraneo/Estremo Oriente	Ottobre 1972 <Medariana>

Fonte : Bollettino CAP 1972

Ponte Libia

Nella prima metà degli anni Settanta, esistevano sessantadue terminal in attività e quarantasei in cantiere negli Stati Uniti d'America; nel Nord Europa erano attivi circa sessanta scali in grado di movimentare i container. In Italia, nei porti di Napoli e Livorno furono installate alcune gru "portainer"⁷⁵⁷.

In Italia, il terminal di Ponte Libia fu pionieristico nel Mediterraneo, in un fase storica, dove le navi portacontainer hanno iniziato ad incrementare la loro dimensione e velocità⁷⁵⁸ ed imposero al CAP di adeguare la tecnologia e le banchine.

Il 23 Luglio 1969 presso la calata di Ponte fu costruito il primo terminal container del Mediterraneo ed il secondo in Europa⁷⁵⁹; il terminal fu inaugurato da una portacontainer della compagnia "Fabre Line"⁷⁶⁰. Nel medesimo anno, il CAP commissionò la costruzione di una gru per la movimentazione dei container⁷⁶¹, ovvero una gru-Paceco con una portata massima di 80 t e capace di movimentar container da 20, 35 e 40 piedi; oltre a questa vi erano due gru a cavaliere (staddle-carriers) con una portata di 30 t⁷⁶². Il numero dei contenitori movimentati salì da 33.00 nel 1969 a 127.000 nel 1971, con un incremento complessivo del 285%⁷⁶³.

Nel 1972 il CAP ricevette un fondo statale per il miglioramento del primo terminal container di Ponte Libia, e acquistare, la nuova gru attrezzata con un braccio operativo notevolmente più lungo dei precedenti⁷⁶⁴. Grazie al "Piano Azzurro" il CAP sistemò un piazzale capace di ospitare più di cinque mila unità⁷⁶⁵, ed aveva consentito

⁷⁵⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1969*, ATA, Aprile 1970, p. 14.

⁷⁵⁸ AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. «CGIL FILP - Nazionale», Relazione al VII° congresso provinciale della FILP-CGIL svolta dal segretario Stefano Marrollo 5/6/7 Marzo 1973, Genova, Teatro dell'AMGA, p. 32.

⁷⁵⁹ AsCISCO, Giuseppe Dagnino (Presidente del CAP), *Genova porto containers: inaugurazione, del "terminal container" di ponte Libia, in data 23 luglio 1969*, in "Notiziario CISCO," n. 2, 4 Maggio 1970", pp. 466 -468.

⁷⁶⁰ Massimo Minella, *Gli anni che sconvolsero il porto di Genova*, Sagep, Genova 1999, p. 9.

⁷⁶¹ AsAPGe, *In costruzione alla Savigliano la gru containers di ponte Libia*, in "Il porto di Genova", -n. 1., Gennaio, p. 36.

⁷⁶² AsCISCO, *Ponte Libia in piena attività*, CTD, n. 4, Gennaio-Febbraio 1969.

⁷⁶³ AsAPGe, *Relazione del container terminal di ponte Libia, Relazione del servizio tecnico del Consorzio Autonomo del Porto di Genova*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1972, pp. 761- 766.

⁷⁶⁴ AsAPGe, *Prospettive positive per il porto di Genova*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1975, p. 1127.

⁷⁶⁵ AsAPGe, *Un miliardo e mezzo per i container* in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1972, n. 11, novembre.

che il terminal di Ponte Libia fosse concepito come spazio di arrivo dei container e di veloce avviamento dei medesimi verso l'entroterra⁷⁶⁶.

Nino Ronco

Dal 1970 il CAP iniziò a pianificare la realizzazione del secondo terminal container, che entrò in funzione alla fine del 1971⁷⁶⁷. In base alla legge n. 1200, fu messo in cantiere uno dei lavori più importanti il terminal del Molo Nino Ronco⁷⁶⁸. Dove entrarono in esercizio le gru per lo sbarco dei contenitori con portata di 40 tonnellate⁷⁶⁹. Nel 1975 fu pianificata la realizzazione di un'area di movimentazione di container di 30.000 mq⁷⁷⁰ e nel 1976 fu previsto un allargamento del terminal di Nino Ronco di circa 13.000 mq⁷⁷¹.

Calata Sanità

Nel 1975 il CAP iniziò a pianificare la costruzione del terzo terminal container a Sampierdarena; la "Commissione per la Produttività" dispose che il terminal avesse a disposizione una banchina di 500 metri ed una superficie di 130.000 mq ed inizialmente arredato con tre gru di banchina⁷⁷².

4.3. Il processo lavorativo per la movimentazione dei container

Negli anni Settanta, presso il porto di Genova furono organizzati i servizi alla movimentazione della merce sia con tecniche tradizionali che con quelle specializzate. La ricerca si concentra prevalentemente sulle seconde e mostra gli elementi di forte innovazione del governo della forza lavoro.

⁷⁶⁶ AsCISCO, B. 1, Fasc. "Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione", Verbale incontro del CISCO con gli operatori economici torinesi, presso la Camera di Commercio di Torino, in data 19 Luglio 1967, Intervento del Generale Luigi Gatti (all'epoca vicepresidente del CAP), p. 23.

⁷⁶⁷ AsAPGe, *Linee container a Genova*, in " p. 821, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1971, n. 7 Ottobre.

⁷⁶⁸ AsAPG, Leonardo Gasco, Il "Terminal containers" al molo N. Ronco, in "Bollettino CAP", p. Anno LXIV – N.8 Agosto, P.458.

⁷⁶⁹ Le gru quali erano state ordinate dal CAP alle "Reggiane" e costruite grazie alla licenza concessa dalla Paceco. AsAPG, *In esercizio la prima Paceco al molo Ronco*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1972.

⁷⁷⁰ AsAPG, Prospettive positive per il porto di Genova, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1975, p. 1127.

⁷⁷¹ Culmv, Relazione annuale del 1975.

⁷⁷² Il terminal è stato collegato con il parco ferroviario di calata Bettolo e con il varco di San Begnino. Per la sua realizzazione è stato previsto lo stanziamento dei 15 miliardi di lire assegnati dallo Stato al porto di Genova. AsAPG, *A calata sanità il terzo terminale containers*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1975, p. 500.

Il container determinò un mutamento sostanziale della natura del processo lavorativo e il crollo dei lavoratori richiesti, inoltre, la regia della movimentazione sperimentò nuovi strumenti organizzativi.

Inoltre, le tecniche specializzate causarono il superamento di caratteri tradizionali dei lavoratori e la formazione di nuove competenze. L'organizzazione dei lavoratori si modificò grazie all'autoriforma della CULMV; la capacità degli utenti di modificare la relazione fra portuali e le categorie di "tempo" e "spazio".

Secondo l'analisi della rivista ufficiale del CAP, si stava profilando la rottura dello schema organizzativo instaurato dall'inizio del XX secolo⁷⁷³. Secondo il Consiglio d'Amministrazione della CULMV, con l'avvento dei container, le tecniche operative in uso dall'epoca della diffusione della propulsione meccanica sul trasporto marittimo furono stravolti⁷⁷⁴.

La rottura di carico richiedeva ai portuali di scaricare la merce dalla nave e collocarla nei magazzini o sui camion, attraverso la manipolazione pezzo per pezzo. Nel trasporto intermodale i lavoratori sono stati chiamati a movimentare i container, definito "stiva mobile" oppure "magazzino in transito"⁷⁷⁵.

Il nuovo sistema ha annullato il contatto con la merce dei lavoratori portuali⁷⁷⁶ e ha comportato "procedure di lavoro sempre più uniformi"⁷⁷⁷. Inoltre, il passaggio dal modello tradizionale alle portacontainer ha comportato la semplificazione del designer

⁷⁷³ AsAPG, *Si va oltre le porta-contenitori della terza generazione*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1971, n. 5 Agosto, p. 580.

⁷⁷⁴ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale", Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, in "Notiziario della CULMV", Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, p. 2.

⁷⁷⁵ L. Fabiano, vicepresidente del CISCO, utilizzava definizione nei suoi interventi pubblici: "Il container è un magazzino in movimento", AsCISCO, B. "18-24", Fasc. "Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969", documento "Il container e la strada, Torino", relazione di Fabiano (Vice presidente CISCO), p. 15.

⁷⁷⁶ AsCISCO, Fasc. "12", 19-21 Ottobre 1967, Convegno sul container – Salone internazionale Genova – FILP-CISL . Federazione Italiana Lavoratori Portuali, 13-14 Luglio 1967, Riunione del comitato esecutivo, p. 9. Un aspetto a cui la letteratura ed i dibattiti coevi all'introduzione dei container ha dato ampio spazio era relativa al fatto che con il venir a meno del contatto con la merce si interrompeva la pratica della sottrazione di una piccola percentuale della merce manipolata. Secondo L. Fabiano prima dei container nel trasporto del Whisky vi era un calo del 20% dalla cifra della merce arrivata rispetto a quella spedita. B. "18-24", Fasc. "Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969", documento "Il container e la strada, Torino", relazione di Fabiano (Vice presidente CISCO), pp. 16-17.

⁷⁷⁷ AsCULMV, *Programma di ristrutturazione della Compagnia*, in "Notiziario CULMV", 1973, p. 3.

della nave⁷⁷⁸. L'innovazione concettuale ha alimentato un crollo quantitativo dei movimenti necessari ed una notevole diminuzione della molteplicità di attività lavorative.

Crollo occupazionale

Il CAP spiegò come il container stesse determinando il crollo occupazionale nei porti del nord Europa, come per esempio a Rotterdam, dove l'associazione delle imprese portuali denunciava il persistere di un esubero del 20% della forza lavoro⁷⁷⁹ o in Gran Bretagna, dove il presidente dell'associazione britannica degli utenti portuali richiese la riduzione del 40% dei portuali inglesi⁷⁸⁰.

Negli anni Settanta la CULMV ed i sindacati dei portuali dedicarono le loro energie per mostrare come i container determinassero un crollo occupazionale nei porti degli altri continenti. Nel 1977 la UIL genovese conduceva lo sguardo dei genovesi verso lo sciopero dei portuali dell'ILA⁷⁸¹, che stava organizzando l'astensione dal lavoro dei dockers della costa occidentale contro gli effetti occupazionali dell'utilizzo del commercio intermodale. Il sindacato italiano mostrava come nel porto di New York erano "impiegati giornalmente circa 7.5000 dei 12.000 lavoratori portuali facenti parte degli organici, cioè il 65,5% dei lavoratori disponibili"⁷⁸².

Sulle pagine della rivista del CAP si auspicava che il terminal container potesse assumere al massimo la meccanizzazione, quindi, per conseguire un alto utilizzo di capitale fisso e ridurre al massimo il contributo umano⁷⁸³.

Nel 1968 Leonardo Gasco sostenne che si stava preparando il crollo numerico dei componenti delle squadre, vista l'altissima produttività di un solo gruista addetto alla movimentazione dei container⁷⁸⁴.

⁷⁷⁸ Testimonianza di Mario Magliulo presso sede CULMV.

⁷⁷⁹ AsAPG, *Tropi portuali a Rotterdam*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1972, p. 43.

⁷⁸⁰ AsAPG, *Tropi i lavoratori nei porti britannici*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1972, p. 295.

⁷⁸¹ Sindacato dei portuali degli Stati Uniti.

⁷⁸² ASocStLig, *La Sea Land improvvisamente ha deciso di trasferire la propria attività nel porto di Livorno*, in «Notiziario UILATEP», Notiziario interno della UILTATEP – UIL – Federazione Regionale Ligure – 10 novembre 1977 – Anno XVIII - n. 157.

⁷⁸³ I dirigenti del CAP indicavano negli scioperi selvaggi un elemento connotato del lavoro ad alto impiego di manodopera della fase antecedente ai container. AsAPG, *Si va oltre le porta-contenitori della terza generazione*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1971, n. 5 Agosto, 1971, p. 580.

Stefano Marrollo presentò la fotografia del rapporto occupazionale dei settori tradizionali e di quello specializzato, attraverso le seguenti parole:

Sul totale del traffico manipolato le nuove tecnologie del lavoro incidono per il 56% assicurando rispetto alla totalità delle giornate lavorate il 4,95% di occupazione; sul restante 44% di traffico manipolato in modo tradizionale, corrisponde il 95,5% dell'impiego dei lavoratori⁷⁸⁵.

Nella prima metà degli anni Settanta vi fu il crollo del numero delle giornate lavorate e l'incremento del tonnellaggio si realizzò grazie alle tecniche specializzate, le quali furono funzionali al contenimento della forza lavoro⁷⁸⁶. Nel 1977 la relazione di produttività tra nave tradizionale e quella specializzata vide un notevole incremento.

Dalla fine degli anni Sessanta, la CULMV esponeva il timore che i portuali dovessero pagare gli effetti dell'innovazione della tecnica di trasporto della merce⁷⁸⁷. Nel 1973 il presidente del CAP alimentò tali timori, visto che sostenne che la disoccupazione delle maestranze nella prima fase di adozione del filosofia intermodale fosse *fisiologica ed inevitabile*⁷⁸⁸. Nello stesso anno, il segretario del FILP-CGIL condusse una comparazione il 1963 e il 1972; egli dichiarò che le giornate di lavoro si ridusse del 31%, mentre il tonnellaggio della merce manipolata aumentò del 19%⁷⁸⁹.

Il mutamento dell'organizzazione e il crollo della richiesta di lavoratori erano connesse alle categoria di tempo, spazio e produttività.

Una squadra di portuali operante su una nave specializzata sbarcava circa 2.000 t, mentre tre "mani" per turno su una nave meccanizzata (non containerizzata) ne

⁷⁸⁴ AsAPG, Leonardo Gasco, *L'impianto di Ponte Libia per lo sbarco dei contenitori*, in «Il Porto di Genova», Febbraio 1968, Anno LXII, p. 106.

⁷⁸⁵ AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. «CGIL FILP - Nazionale», Relazione al VII° congresso provinciale della FILP-CGIL svolta dal segretario Stefano Marrollo 5/6/7 Marzo 1973, Genova, Teatro dell'AMGA, p. 42

⁷⁸⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1974*, ATA Genova 1975, p. 20.

⁷⁸⁷ AsCULMV, «Notiziario della CULMV», Anno 2, N. 1, Genova Aprile 1969, p. 3.

⁷⁸⁸ AsAPG, Convegno del Cisco sugli «inland terminals», in «Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova», 1974, p. 660.

⁷⁸⁹ AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. «CGIL FILP - Nazionale», Relazione al VII° congresso provinciale della FILP-CGIL svolta dal segretario Stefano Marrollo 5/6/7 Marzo 1973, Genova, Teatro dell'AMGA, p. 39.

movimentava dalle 80 alle 300 tonnellate⁷⁹⁰. Parallelamente, il tempo di permanenza della nave presso il porto si ridusse di circa dieci volte.

La semplificazione del lavoro fu legata al mutamento della natura dello “spazio” portuale, inoltre il declino del lavoro dei portuali sarebbe stato causato dalla gestione del groupage presso *inland terminal* a km di distanza dal mare⁷⁹¹. La rendita dei traffici containerizzati fu incrementata grazie all'utilizzo di navi specializzate e ai terminal costruiti ad hoc, più precisamente la rendita nel trasporto transoceanico dei container dal 1969 al '71 triplicò. Nel 1971, il lavoratore occupato nel settore dei container svolgeva il lavoro prestato da undici portuali nelle tecniche tradizionali⁷⁹².

Nel 1970 la resa del lavoro era indicata attraverso il rapporto fra il singolo lavoratore e le tonnellate di merce movimentate nel commercio; con “navi portacontainer transoceaniche” tale rapporto fu di 21.833, per le “navi portacontainer in cabotaggio” di 84.398, mentre per i mezzi tradizionali di 2.880. La CULMV mostrò come la produttività del lavoro nel settore dei container fosse in continua ascesa, a differenza del settore tradizionale dove era stazionario⁷⁹³. Fin dalla prima metà degli anni Settanta si è palesata una tendenza chiara: l'ascesa delle tecniche specializzate determinava da un lato un incremento delle tonnellate movimentate, imbarcate e sbarcate, e dall'altro, un calo della manodopera richiesta, misurata in giornata lavorate dai portuali della CULMV⁷⁹⁴.

La regia delle operazioni

Con i container mutarono le strutture delle navi, con un disegno più semplice e schematico rispetto a quelle tradizionali, dall'altro furono utilizzate le “gru Paceco⁷⁹⁵” e

⁷⁹⁰ O. Marchisio, *L'intermodalità nel mercato mondiale delle merci*, in «Primo Maggio», n. 13, autunno 1979, p. 40.

⁷⁹¹ AsAPG, Leonardo Gasco, *L'impianto di Ponte Libia per lo sbarco dei container*, in «Il Porto di Genova», 1968, Anno LXII, Febbraio n. 2, p. 103.

⁷⁹² AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1971*, ATA Genova 1972, pp. 25-26.

⁷⁹³ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, pp. 29-30.

⁷⁹⁴ AsCULMV, *Il rovescio della medaglia*, in “Notiziario della CULMV”, Anno 4, N. 2, Dicembre 1971, p. 10.

⁷⁹⁵ La gru “Paceco” è una gru specificatamente adatta alla movimentazione dei containers. Nel 1977 al porto di Genova esistevano quattro gru “Paceco”. La Paceco era la principale azienda costruttrice di gru, denominata “Pacific Coast Engineering Co).

il “carroponte”⁷⁹⁶. Il vice Presidente del CISCO mostrò come l’applicazione delle tecnologie connesse alla containerizzazione fosse possibile secondo due azioni. Da un lato la definizione di un “potere decisionale delimitato e definito” e dall’altro una *conoscenza in tempo reale* dell’evoluzione del processo lavorativo⁷⁹⁷.

L’operatore della nave (Seport) riceveva preventivamente le informazioni sulla portainer in arrivo, per poter redigere nel dettaglio il piano delle operazioni, avendo ben chiaro l’ordine cronologico delle diverse operazioni⁷⁹⁸. All’interno dei terminal container, il ruolo del fiduciario di agenzia o dello stivatori (per conto della Seport) vide perdere velocemente il suo ruolo di centralità, visto che si limitava al controllo delle operazioni di carico o scarico, che si dovevano realizzare in modo attinente al piano di stivaggio, preventivamente redatto⁷⁹⁹.

Nel 1971 la CULMV forniva una prefigurazione dell’utilizzo dei computer, infatti, in una sua analisi sull’innovazione indotta nei porti esteri dai commerci containerizzati, come attesta il seguente passaggio della relazione annuale:

Non è lontano il giorno in cui i maggiori scali internazionali si avvarranno per il governo delle operazioni di avanzati cervelli elettronici e di collegamento terra-mare, tramite apparecchiature telescriventi abbinata ad impianti televisivi⁸⁰⁰.

Nel modello tradizionale, vi fu una delega della gestione della struttura CULMV-squadre per quanto riguarda modalità, tecniche lavorative e tempi di realizzazione della richiesta generale dell’armatore⁸⁰¹. La movimentazione dei container fu un settore di sperimentazione dei computer. In un primo momento, esso fu presentato come lo strumento necessario all’armatore per “poter programmare con la massima efficienza le

⁷⁹⁶ Il “carro-ponte” è un particolare tipo di gru semovente su rotaie in grado di manipolare in tempi rapidi i container. Nel porto di Genova nel 1977 esisteva un carro-ponte da 40 tonnellate. Il carroponte si presentava come un “ibrido”, per cui la sua movimentazione era cooperativa fra un membro della CULMV e un dipendente del CAP.

⁷⁹⁷ In merito all’analisi dell’evoluzione nella costa orientale degli USA si veda Wellman, *The Union Make us Strong*, cit., pp. 169-171.

⁷⁹⁸ AsAPG, *La containerizzazione 2*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”.

⁷⁹⁹ Ibidem.

⁸⁰⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1971*, ATA Genova 1972, p. 39.

⁸⁰¹ AsCISCO, Luigi Fabiano (Viceconsole CISCO), *Produzione e distribuzione: problemi indissolubili, in Congresso sul tema “sviluppo portuale e sviluppo economico*, in “Notiziario CISCO”, n. 2, febbraio 1975, p. 63.

operazioni della sua nave⁸⁰². Negli anni Settanta, il terminal container, in senso lato, rappresentò un luogo di sperimentazione nell'utilizzo pratico dei computer, che divenne uno strumento di controllo del luogo di lavoro, del piazzale, e della merce. Il calcolatore elettronico si qualificava come lo strumento utile per fornire un servizio preciso agli utenti del porto. Per cui, il CISCO teorizzava che il calcolatore informatico stesse divenendo uno strumento utile per la realizzazione di un ottimale piano di movimentazione dei container⁸⁰³.

Tabella n. 7. Porto di Genova. Numero e composizione dei lavoratori portuali nel settore tradizionale e in quello specializzato (container).

	Compagnia	Seport	Consorzio
Nave meccanizzata (pre-container) Tre mani per turno	1 caporale a bordo 1 commesso capo 6 commessi (2 per stiva) 6x3- 18 a bordo 6x3- 18 a terra 2 semoventi 2 pesatori, imballatori 3 marchisti 2 bigo	2-3 coordinatori	3 mancinanti
	53	2-3	3
Nave specializzata con container	9 a bordo (rizzaggio) 2 commessi 4 terra 1 marchista 1 caporale 6 ralle		Guida Paceco
Totale fabbisogno Forza lavoro	23 circa	7 circa	1

O. Marchisio, *L'intermodalità nel mercato mondiale delle merci*, «Primo Maggio», n. 13, Autunno 1979, p. 40

⁸⁰² AsAPG, *Computers per programmare la gestione armatoriale*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1972, p. 281.

⁸⁰³ AsAPG, *Il computer al servizio dei terminals containers nel porto di Genova*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1976, p. 1181-1187. Il computer divenne uno strumento essenziale anche nei porti inglesi, si veda R. B. Oram, *The Dockers' tragedy*, Hutchinson of London, London 1970, P. 171.

Superamento della figura tradizionale

Nel 1969 il CAP teorizzò che il container stesse producendo “l’esigenza di un nuovo tipo di presenza del lavoratore portuale e di un’organizzazione industriale del lavoro portuale”⁸⁰⁴. Nel 1970 il G. Dagnino sottolineò come la sperimentazione della calata di Ponte Libia stesse generando un’importante innovazione dell’organizzazione del lavoro portuale e che non fosse pensabile che si “vestisse abiti vecchi in una realtà nuova”⁸⁰⁵.

Il container promosse una progressiva revisione della figura storica del portuale, come nel 1976 la UIL espose con la seguente presa di posizione:

Le cause della situazione di crisi che colpiscono i porti vengono ravvisate nelle radicali trasformazioni delle strutture dei traffici, nel progressivo modificarsi della *tradizionale figura del portuale-cottimista*, nella trasformazione dei porti in punti di arrivo programmati di traghetti, nella divaricazione che si è determinata tra portuali delle Compagnie e quelli degli altri Enti e imprese portuali⁸⁰⁶.

Il superamento della tradizionale figura del portuale genovesi si sviluppò lungo le seguenti coordinate: diminuzione dello sforzo fisico⁸⁰⁷, perdita d’importanza delle competenze tradizionali e della capacità di autodeterminare le pratiche e i ritmi lavorativi.

Minor sforzo fisico

Il Consiglio d’Amministrazione della CULMV analizzava il calo nello sforzo fisico, con le seguenti parole:

Sono finiti i tempi in cui lo *sforzo fisico del lavoratore portuale* stava alla base della operosità dello scalo e della celerità del servizio, oggi soltanto un’avanzata meccanizzazione può esprimere alti coefficienti di produttività⁸⁰⁸.

⁸⁰⁴ AsAPG, *Dichiarazione del presidente*, prof. Giuseppe Dagnino all’assemblea generale del Consorzio: *dichiarazioni dl presidente*, Verbale dell’adunanza tenuta dall’assemblea generale del CAP, in data 05 agosto 1969, p. 5, In Atti Ufficiali del CAP, p. 15.

⁸⁰⁵ AsAPG, *Dichiarazione del presidente*, prof. Giuseppe Dagnino all’assemblea generale del Consorzio: *dichiarazioni dl presidente*, in «Il Porto di Genova», 1970, p. 144.

⁸⁰⁶ ACLSoc, Fondo Camera del Lavoro, B. misc. XXI, Fasc. UIL, «Dibattito sulla piattaforma per i lavoratori dei porti», Intervento di Belgiovine Carlo (UILPORTI/UIL).

⁸⁰⁷ Il calo dello sforzo fisico è stato sia assoluto che relativo, ed ha velocemente superato le operazioni di cammellaggio della merce; da qui, non sostengo che l’attuale lavoro dei portuali sia privo dello sforzo fisico e da pratiche usuranti, seppur ufficialmente il lavoro sulle gru, ralle, carroponi non siano riconosciuti come “lavori usuranti”.

⁸⁰⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1971*, ATA Genova 1972, p. 34.

Il capo della sezione della “Stefano Canzio” mostrava la seguente posizione su resistenze ed effetti positivi:

La mia categoria si è inserita abbastanza bene, anche se rimangono alcune frange di “resistenti” alle nuove situazioni, frange che rischiano di rimanere tagliate fuori. (...) Ben vengano queste tecniche se possono contribuire a ridurre la *fatica fisica* dell’uomo⁸⁰⁹.

Nel settore dei container, l’elemento della nocività era parzialmente limitata e il rischio degli infortuni era minore, anche in relazione al crollo della presenza operaia ed al tempo di stazionamento della nave presso la banchina nella movimentazione della merce. I pericoli erano connessi con la velocità dei mezzi di movimentazione dei container in terra (ralle, trattori e motrici con rimorchio). Per quanto concerne il lavoro in nave le minacce erano legate all’altezza delle pile di container, i quali erano collocati sulla coperta della container-ship sino a quattro fila e giungeva a 14 metri di altezza. Il portuale della CULMV si collocava alla sua sommità per l’operazione di rizzaggio, che nella prima metà degli anni Settanta avveniva con cavi, catene e sbarre di ferro⁸¹⁰.

Le lamiere dei container erano scivolose e i rischi aumentavano in caso di pioggia⁸¹¹; sul piazzale i pericoli erano causati dal movimento dei mezzi gommati (ralle, trattori, cavalieri) utilizzati ad alta velocità⁸¹².

La complessità del metodo tradizionale era connessa con la molteplicità delle tipologie merceologiche della merce (sacchi, scatole, rinfusa ed altro) e del contatto diretto della merce. La manipolazione di un solo enorme contenitore richiedeva presso il porto una quantità di manodopera di gran lunga minore rispetto alla movimentazione di tutti i piccoli involucri collocati all’interno di un singolo container, con il crollo del numero dei maneggi e l’ascesa del capitale utile per acquistare le “gru-Paceco”⁸¹³.

⁸⁰⁹ AsCULMV, *La Compagnia e la stampa*, in “Notiziario della CULMV”, Anno 4, N. 2, Dicembre 1971, p. 16.

⁸¹⁰ AsLSoc, Fondo della CdL, B. XXI, Fascicolo “FULP (1976-1977)”, Vittorio Gaglione, *Relazione introduttiva della segreteria della F.U.L.P. al convegno nazionale sull’ambiente di lavoro e la prevenzione per la difesa della salute e della integrità fisica dei lavoratori dei porti*, Napoli, 25-26 Novembre 1976, pp. 12-13.

⁸¹¹ P. Batini, *L’occasionale*, op. cit., p. 40.

⁸¹² AsCULMV, *Sulla ristrutturazione dei servizi portuali*, in “Notiziario della CULMV”, Marzo 1975, Anno 8, n.1, p. 16.

⁸¹³ AsCISCO, Fasc. “12 a” – Fred Mulle, R.L. Mardin, *Containerisation: a dynamic method for economic growth and development*, p. 17.

La containerizzazione delle operazioni portuali comportò un crollo nella richiesta dello sforzo fisico dei lavoratori⁸¹⁴, a cui si sostituì la tensione nervosa di azionare e condurre il mezzo, di eseguire l'operazione con la precisione e nei tempi che la macchina comportava⁸¹⁵.

Superamento delle competenze tradizionali

Agosti precisava che di fronte alla containerizzazione dei traffici, le “forme artigianali di intervento” stavano perdendo il loro peso molto velocemente⁸¹⁶. L'introduzione dei container alimentò il “superamento o l'emarginazione di qualificazioni professionali del passato”⁸¹⁷.

In generale, nelle navi tradizioni, lo sbarco della merce della nave o lo stivaggio era possibile grazie alle competenze di saperi tipici di una “speciale comunità di lavoratori portuali” e nello specifico, lo stivaggio rappresentò per secoli uno dei più grossi problemi degli armatori. Lo stivatore doveva affrontare diversi problemi: volume, peso, bilanciamento della nave e sequenza degli scali; la sua abilità era interna alla “comunità dei portuali” e si tramandava da una generazione all'altra. Nel settore tradizionale, il CAP e la CULMV non erano nelle condizioni di fornire preventivamente sicurezze sui i tempi di realizzazione del lavoro.

Dalla prima metà degli anni Settanta la figura storica, incentrata su conoscenze tradizionali funzionali allo stivaggio e alla manipolazione delle casse e dei sacchi, divenne sempre meno utile al processo lavorativo, per via del progressivo processo di containerizzazione dei traffici.

Nella movimentazione della merce con tecniche tradizionali, la natura cooperativa del lavoro delle squadre dei portuali fu connessa a due fenomeni. Da un lato l'autonomia legittimava momenti di discussione per decidere le modalità di lavoro e, dall'altro, il lavoro prettamente fisico richiedeva l'aiuto e il sostegno vis-a-vis per movimentare i sacchi e le casse contenenti la merce.

⁸¹⁴ P. Batini, *L'occasionale*, op. cit., p. 40.

⁸¹⁵ AsAPG, Pietro De Paolis, *Effetti della specializzazione dei trasporti*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1971, n. 2 Maggio, p. 219.

⁸¹⁶ AsCULMV, *La Compagnia e la stampa*, in “Notiziario della CULMV”, Anno 4, N. 2, Dicembre 1971, p. 13.

⁸¹⁷ AsCULMV, *Programma di ristrutturazione della Compagnia*, in “Notiziario della CULMV”, 1973, p. 4.

Con l'introduzione dei container, la complessità dello scarico della merce perse d'importanza per via della standardizzazione delle operazioni⁸¹⁸. L'apprezzamento degli armatori verso la containerizzazione dei trasporti risiedeva nella possibilità eliminare lo stivaggio delle merci varie, come è stata conosciuta storicamente, con le sue ricadute sui costi della nave e sulla durata della permanenza nei porti⁸¹⁹.

L'ascesa della movimentazione dei container mutò profondamente la natura di cooperazione degli operai. Gli spazi di autonomia decisionale si ridussero fortemente e gli operai, che movimentavano le ralle e si sono progressivamente allontanati uno dall'altro⁸²⁰.

Le gru per la movimentazione dei container determinavano la modalità, il ritmo e lo spazio di movimentazione dei container⁸²¹; l'obiettivo degli armatori fu quello di conquistare il controllo del ritmo del processo lavorativo nel terminal container, sottraendolo all'autoregolamentazione della comunità dei portuali⁸²².

All'interno del processo lavorativo delle navi specializzate vi fu una considerevole perdita di capacità dei portuali di controllare i ritmi del lavoro e uno svuotamento della capacità della squadra di determinare le modalità di realizzazione del lavoro⁸²³.

Costruzione della nuova figura del lavoratore portuale

A partire dall'inizio degli anni Settanta, la "costruzione di una figura del portuale genovese" prese corpo; da un lato, essa rispondeva alle mutate condizioni di lavoro per movimentare i container; dall'altro, la nuova figura professionale si stava sviluppando secondo le indicazioni dei diversi attori sociali. Il nuovo lavoratore fu "delineato" lungo le seguenti coordinate: movimentazione delle gru e dei mezzi gommati,

⁸¹⁸ S. Davies, *Employers and Dock Labour*, cit, p. 619.

⁸¹⁹ AsCISCO, B. "2-8", Fasc. "2- CISCO, Materiali Vario", Sotto fascicolo "Gruppo di lavoro ministeriale", "Documento di lavoro 2 "Problemi tecnici, giuridici, economici inerenti al coordinamento del trasporto sul piano internazionale", p. 1.

⁸²⁰ Testimonianza di T. Cevasco.

⁸²¹ Collettivo Operaio Portuale, *I portuali di Genova*, in "Primo Maggio", Novembre 1977, p. 9.

⁸²² B. 1, Fasc. "Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione", Verbale n. 15, Riunione 12 giugno 1967 del gruppo di lavoro "portuale" del CISCO, p. 4.

⁸²³ O. Marchisio, *L'intermodalità nel mercato mondiale delle merci*, in «Primo Maggio», n. 13, autunno 1979, p. p. 40.

formazione “formale” delle competenze, autoriforma della CULMV e nuova rappresentazione del portuale.

Il lavoro del singolo portuale mutava per via del passaggio dalla manipolazione della merce in colli secondo i criteri tradizionali a quelli in container nei primi anni Settanta.

Negli anni Settanta il peso qualitativo e quantitativo dei gruisti, capaci di movimentare i container aumentò notevolmente⁸²⁴; ai lavoratori della CULMV fu richiesto di guidare, insieme ad un dipendente del CAP, il carroponete. Inoltre, i camalli della Compagnia Unica erano responsabili assoluti dei mezzi gommati per la movimentazione dei container nei piazzali, quindi, i soci operavano sui mezzi meccanici con una notevole distanza l’uno dall’altro⁸²⁵.

I container trasformarono i portuali genovesi da “operatori manuali qualificati a *lavoratori specializzati* per la guida e controllo dei complessi mezzi meccanici di sollevamento⁸²⁶”. In modo simile, Pietro De Paolis descrisse l’innovazione con le seguenti parole:

Traffici specializzati (...) segnano la fine del lavoro portuale di tipo “artigianale”, con i suoi pregi, ma anche con tutti i timori(...) L’innovazione più importante riguarda l’impiego dei lavoratori portuali: i lavoratori di terra, i cosiddetti “facchini” si riqualificano *conducenti dei più aggiornati mezzi di sollevamento e di traslazione delle unità di carico*; quelli di bordo diventano gli operatori degli imponenti carri ponte delle navi container⁸²⁷.

Competenze formali

Nella prima metà degli anni Settanta il Consiglio di Amministrazione pianificò la formazione dei portuali alla guida dei nuovi mezzi: semoventi, trattori a “cavalieri”. A partire dall’ottobre del 1972 al marzo del 1973, vi fu il primo corso di formazione, in

⁸²⁴ AsAPG, *Mobilità CAP-CULMV, Assunzione di 60 gruisti*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1979.

⁸²⁵ Su questo processo dal punto vista teorico e globale si veda F. Broeze, *The Globalisation of the oceans*, op. cit., p. 239.

⁸²⁶ AsCULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1970*, ATA Genova 1971, p. 35.

⁸²⁶ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, *Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale*, in “Notiziario della CULMV”, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, p. 7.

⁸²⁷ AsAPG, Pietro De Paolis, *Effetti della specializzazione dei trasporti*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1971, Maggio, p. 219.

cui trenta camalli della Stefano Canzio potevano seguire delle lezioni ad hoc per movimentare tali mezzi⁸²⁸.

I sindacati misero in luce come le Compagnie Portuali fossero impegnate nella “riqualificazione professionale dei lavoratori”⁸²⁹. Al singolo portuale era stata richiesta l’acquisizione delle nuove competenze essenziali per la manipolazione dei contenitori, quindi la «scuola portuale» fu concepita in funzione della trasformazione del singolo portuale:

Con l’intendimento di favorire il *progressivo aggiornamento dei lavoratori portuali* sulle nuove tecniche relative alle operazioni che vengono svolte nell’ambito dei porti ha luogo un primo ciclo di corsi polivalenti presso la sede della «Scuola professionale»⁸³⁰.

Nel febbraio del 1975 la CULMV promosse l’assegnazione di 245 patenti “C-E”, abilitanti alle conduzioni di ralle, trattori, attraverso un reclutamento dei portuali ponderato alla Sezione di appartenenza⁸³¹. In modo simile, la Compagnia Unica si impegnò nella formazione di un “quadro unico” specializzato nelle nuove tecniche operative, abile nella direzione della direzione tecnica della barchina e formato presso la “scuola portuale”⁸³².

Le competenze cessarono di essere prodotte prettamente all’interno del processo lavorativo e dalla relazione fra anziani e giovani; vi fu, quindi, il passaggio da una costruzione “informale” degli skills ad un’attribuzione “formale” in una speciale scuola che attesta l’acquisizione delle patenti. Le abilità professionali cessarono di essere la fotografia del tempo trascorso sul luogo di lavoro con i “maestri anziani” e operatività sulle navi o nei magazzini⁸³³.

Autoriforma

Il tempo di lavoro fu determinato in modo più deciso dai mezzi meccanici. La mancata movimentazione diretta della merce comportò un’omologazione delle

⁸²⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1972*, ATA Genova 1973, p. 45.

⁸²⁹ Archivio Centrale CGIL, FILP-CGIL, FILP-CISL, UILTATEP/UIL, Atti conferenza nazionale per la riforma della gestione e per la nuova politica portuale, 3-4 Aprile 1975, p. 20.

⁸³⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1980*, ATA Genova 1981, p. 11.

⁸³¹ AsCULMV, *Schema relativo alle modalità di avviamento unificato*, in “Notiziario della CULMV”, Gennaio 1975, p. 2.

⁸³² AsCULMV, *Programma di ristrutturazione della Compagnia*, in “Notiziario della CULMV”, 1973, p. 5.

⁸³³ Per il fenomeno simile nel porto di Los Angeles si veda D. Wellman, *The Union make us strong*, op. cit. ed anche Herb Mills e David Wellman, *Contractually sanctioned job*, op. cit.

operazioni, che determinarono ricadute su tutti i campi del governo della forza lavoro: squadra, sezioni e chiamata quotidiana al lavoro⁸³⁴. L'autoriforma della CULMV promosse l'unificazione delle diverse strutture della cooperativa dei portuali, in cui il socio si rapportava direttamente alla direzione dalla propria cooperativa.

Il venir a meno dell'enorme importanza delle tradizionali sezioni, da un lato, comportava un nuovo ruolino denominato "Servizi Generali" dall'altro la formazione di "nuovi lavoratori" che si legano all'idea della Compagnia, e non a quella di alla sezione di appartenenza come lo erano i portuali anziani. I "nuovi lavoratori" furono invitati a garantire la flessibilità lavorativa, ovvero a passare da una mansione all'altra ed operare sia sulle navi che nei piazzali. All'inizio degli anni Settanta fu enucleato il concetto di "squadra unificata" per indicare contemporaneamente questi due processi. Primo, il lavoratore che operava per la Compagnia, oltre alle tradizionali sezioni, era richiesto di essere mobile dalla stiva al cancello del recinto portuale. Secondo, l'autoriforma delle strutture collettive fu un effetto del mutamento delle competenze richieste ai singoli portuali e dell'omologazione delle prestazioni lavorative del singolo stivatore portuale.

L'utilizzo del container introdusse nel dibattito pubblico i riferimenti ai modelli emersi nei porti delle altre nazioni⁸³⁵ e la possibilità di trasformare il lavoratore portuale da "socio autonomo" a "lavoratore subordinato"⁸³⁶.

Differente fonti storiche utilizzano *l'immaginario dell'industria* come paradigma del cambiamento della natura del lavoro portuale⁸³⁷, quindi, la natura delle

⁸³⁴ AsAPG, Pietro De Paolis, *Effetti della specializzazione dei trasporti*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1971, Maggio, p. 219.

⁸³⁵ Il CISCO aveva adottato una pubblicazione per divulgare il contratto dei dipendenti del terminal container di Rotterdam. Dove i portuali erano lavoratori subordinati e ricevevano un tesserino su cui era indicati i turni e gli orari di lavoro per i tre mesi successivi. Le mansioni erano divise in quattro "categorie" che a rotazioni erano occupate da tutti i portuali olandesi. AsCISCO, I quaderni CISCO, n. 9, *Rotterdam: il contratto di lavoro dei lavoratori portuali, agosto 1976*.

⁸³⁶ "Nella maggior parte dei terminal industriali di tutto il mondo si tende a trasformare lo status indipendente e a salario aleatorio dei lavoratori portuali in quello di dipendenti diretti (a salario garantito), D. Maiello, *I terminal industriali e le nuove tecniche*, in D.V., *Porti e terminal industriali*, Milano 1972, pp. 242.243, citato in *L'intermodalità nel mercato mondiale delle merci*, in "Primo Maggio", p. 43.

⁸³⁷ La presente narrazione non intende sostenere che si sia determinata una sovrapposizione del contesto dei terminal container con la fabbrica fordista e la catena di montaggio.

rappresentazioni coeve alla trasformazione utilizzano tale terminologia ed immaginario, come Bruno Cartini (UIL), che nel 1977 presenta la seguente analisi:

E' utile a proposito di lavoro portuale l'osservazione secondo la quale l'attività nei porti si debba sempre più definire "industriale" sia in relazione alla qualità e al grado di lavorazione delle merci sbarcate nei confronti di quelle imbarcate, sia sotto il profilo organizzativo e delle prestazioni richieste, sono da considerarsi come *industriali* le esigenze che sono venute determinandosi in relazione ai nuovi modelli di traffico specializzati (containers e traghetti)⁸³⁸.

Dal 1969 ai portuali fu richiesto di movimentare le semoventi⁸³⁹, oltre che i classici fork lift per sollevare i pallet⁸⁴⁰.

4.3.1. Autoriforma della CULMV

In generale, i sindacalisti dei portuali non si mostravano antitetici alle innovazioni tecnologiche ed i portuali genovesi non si autorappresentavano in opposizione alle navi specializzate, visto che esplicitavano di considerare il progresso tecnico come un "fenomeno irreversibile"⁸⁴¹. Nello specifico, nel 1973 il segretario della FILP conduceva un ragionamento atto a precisare il rapporto della propria categoria verso la tecnologia e il commercio specializzato:

Non siamo luddisti, non lottiamo contro le macchine, non siamo i nemici delle tecnologie più avanzate, anzi, affinché ne diventino progresso sociale ne siamo gli elementi stimolanti⁸⁴².

Alla fine degli anni settanta, le Compagnie Portuali hanno promosso la seguente auto rappresentazione:

⁸³⁸ "Convegno del Comune di Genova dedicato al porto (20/22 ottobre 1977) – Intervento di Bruno Cantini della Segreteria UILTATEP, «Notiziario UILTATEP», Notiziario interno della UILTATEP – UIL – Federazione Regionale Ligure – 10 novembre 1977 – Anno XVIII - n. 157.

⁸³⁹ Definizione semovente.

⁸⁴⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971.

⁸⁴¹ AsCULMV, *L'allarmismo come metodo*, in "Notiziario della CULMV", Anno 4, N. 2, Dicembre 1971, p. 3.

⁸⁴² AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. «CGIL FILP - Nazionale», Relazione al VII° congresso provinciale della FILP-CGIL svolta dal segretario Stefano Marrollo 5/6/7 Marzo 1973, Genova, Teatro dell'AMGA, p. 42.

Siamo promotrici di azioni atte a stimolare la meccanizzazione dei servizi portuali recependo per prime l'alta funzione dell'evoluzione tecnica nel campo dei trasporti e della manipolazione della merce.

La linea comunicativa della Compagnia Unica rispondeva a due esigenze. Da un lato, essa conduceva una vertenza generale per mostrare la *debolezza dell'investimento del governo nazionale* per incrementare la tecnologia e adattare la struttura del porto genovese alle esigenze delle navi portacontainer. Dall'altro, essa sottolineava il ruolo dei portuali come *protagonisti del progresso sociale e lavorativo*⁸⁴³, e quindi i lavoratori “rivendicavano a sé parte dei benefici economici che il rinnovamento tecnologico comportava” e combattevano affinché la containerizzazione non fosse “causa di disoccupazione e miseria”⁸⁴⁴. Allo stesso tempo, le strutture sindacali teorizzavano che le Compagnie Portuali dovessero continuare ad essere protagoniste dell'organizzazione della movimentazione della merce, come lo sono state per la promozione e lo sviluppo tecnologico nei primi anni Sessanta⁸⁴⁵.

Dal 1970 la CULMV era chiaramente ed espressamente preoccupata per possibile un calo della richiesta di manodopera⁸⁴⁶. Nello specifico, il Consiglio di Amministrazione sosteneva che “malgrado il continuo espandersi dei traffici marittimi si stava registrando un flessione occupazionale” che induceva a un ripensamento della politica della CULMV e del sindacato⁸⁴⁷.

Oltre alla dimensione tecnologica, le Compagnie Portuali hanno sottolineato di opporsi “al tentativo di avvalersi del progresso tecnico per cercare di estromettere i lavoratori dall'esercizio di funzioni loro demandate per legge”⁸⁴⁸.

⁸⁴³ Archivio Centrale CGIL, FILP-CGIL, FILP-CISL, UILTATEP/UIL, Atti conferenza nazionale per la riforma della gestione e per la nuova politica portuale, 3-4 Aprile 1975, intervento di Italo Piccini, Console Compagnia Portuale di Livorno, p. 75.

⁸⁴⁴ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, Bollettino della CULMV, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 3.

⁸⁴⁵ AsStSo, Busta Misc. XXV, Fasc. “CGIL-CISL-UIL Regionale, Convegno regionale sui porti 1976”, CGIL-CISL-UIL – Federazione Unitaria dei Lavoratori Portuali”, Comunicazione sul tema “Rinnovamento dell'ordinamento e gestione pubblica ed unitaria dei porti”, pp.7-8.

⁸⁴⁶ Per quanto riguarda la dismissione degli operai su una dimensione internazionale si veda F. Broeze, *The Globalisation of the oceans*, cit., pp. 237-238.

⁸⁴⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1970, p. 26.

⁸⁴⁸ AsCULMV, “Notiziario della CULMV”, Anno 2, N. 1, Genova Aprile 1969.

Difatti, nel 1976 il “Collettivo Operaio Portuale” denunciava il tentativo di “estraniare la Compagnia Unica, come forza lavoro, dal settore del terminal Libia dove era impegnata nella movimentazione dei container attraverso i cavalieri, le ralle ed i trattori”. Secondo l’analisi del “Collettivo” il terminal container sarebbe stato un luogo di sperimentazione per escludere progressivamente i lavoratori organizzati dalla CULMV⁸⁴⁹.

Cambiamento interno alla CULMV

La Compagnia Unica esplicitò la consapevolezza di essere di fronte ad una cesura storica ed una trasformazione radicale della storia di lunga durata della logistica portuale⁸⁵⁰. Quindi, il Consiglio di Amministrazione avviò un complesso processo di ristrutturazione della struttura interna della CULMV⁸⁵¹. Il mutamento dell’organizzazione del lavoro fu giustificata pubblicamente dalla volontà di evitare il “graduale decadimento” e il “totale superamento” dell’istituzione operaia per via dell’innovazione tecnologica⁸⁵², la relazione annuale del 1968 si esprimeva nel seguente modo:

La Compagnia, posta di fronte a trasformazioni dei trasporti e delle tecniche del lavoro che non hanno precedenti nella storia, elabora una sua linea autonoma capace di andare oltre la difesa⁸⁵³.

Per questo motivo, nel 1973 essa conduceva, da un lato, un profondo sforzo di analisi e, dall’altro, pianificava un processo di autoriforma della struttura organizzativa e dei seguenti aspetti: a) avviamento al lavoro, b) garanzia occupazionali, c) specializzazioni professionali d) rapporti fra la compagnia e l’utenza⁸⁵⁴.

⁸⁴⁹ Nel 1979 nei due terminal container operanti si era giunti al numero di 28 gru operanti, n. mese, p. AsAPG, *Sei nuove gru per i container*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1979.

⁸⁵⁰ Per una trattazione generale della rottura storica a partire dal contesto svedese si veda A. Björklund, *The Dockers’ Tools through 100 years of Technological Change*. I: Skarin Frykman, Birgitta & Tegner, Elisabeth (red.), *Working Class Culture*. Arbetets Museum/Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet. Norrköping 1989.

⁸⁵¹ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1972*, ATA Genova 1973, p. 25.

⁸⁵² AsCULMV, *Ristrutturazione e sviluppo portuale* “Notiziario della CULMV”, Anno 10, n.1, Aprile-maggio . giugno – 1977, p. 7.

⁸⁵³ ASCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio del 1968*, ATA, Aprile 1969, p. 23.

⁸⁵⁴ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, *Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale*, “Notiziario della CULMV”, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, p. 3.

Nella conferenza del 1972, la CULMV teorizzava che fosse impellente un nuovo assetto gestione in sostituzione di quello vigente dalla seconda guerra mondiale in poi⁸⁵⁵.

La Compagnia Unica inseriva i diversi elementi all'interno di un processo di "rinnovamento strutturale per modificare gli organizzativi del passato" da perseguire attraverso la "fusione della capacità professionale con quella organizzativa" dei medesimi soci dell'organizzazione le difficoltà del processo erano fisiologiche e insite nella richiesta dei portuali di vedersi riconosciuto del proprio ruolo di gestione del "quadro tecnico"⁸⁵⁶. Negli anni Settanta, lo sforzo della CULMV di rinnovare l'organizzazione del lavoro era legata all'impegno di "modificare abitudini e mentalità formatesi lungo trent'anni di attività portuale⁸⁵⁷" dei propri soci. L'autoriforma era sviluppata in stretta connessione con la necessità di impostare un progetto sociale della cooperativa dei portuali.

L'autoriforma della CULMV fu funzionale a ridefinire gli strumenti dell'organizzazione del lavoro, costruire un "nuovo lavoratore portuale" e ridisegnare l'architettura dell'istituzione. Per perseguire tali obiettivi, i dirigenti della cooperativa diedero corso ad un processo di ridefinizione dei seguenti elementi: sezioni, squadre, reclutamento dei portuali, forme retributive e turni di lavoro.

⁸⁵⁵ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, p. 35.

⁸⁵⁵ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale", Bollettino della CULMV, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 5.

⁸⁵⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, p. 35.

⁸⁵⁶ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale", "Notiziario della CULMV", Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 5.

⁸⁵⁷ AsCULMV, *Proposte per la istituzione della squadra unificata*, in "Notiziario della CULMV", Gennaio 1976, Anno 9, n. 1, pp. 13-15.

Le sezioni

Il Consiglio d'Amministrazione della CULMV pianificò la ridefinizione della propria architettura negli anni Settanta e negli anni Ottanta. Le sezioni gestivano le diverse fasi del processo lavorativo tipiche delle tecniche tradizionali. I nuclei organizzati erano aderenti alle esigenze del lavoro e inquadravano con precisione i diversi lavoratori portuali (stivatori e facchini di terra).

Sino alla “rivoluzione dei container”, le Sezioni furono definite dal Consiglio d'Amministrazione come “indispensabili” per le loro specifiche attribuzioni, invece, dall'inizio degli anni Settanta esse sono state considerate un “fatto anacronistico” su cui intervenire urgentemente⁸⁵⁸.

I dirigenti della CULMV mostrarono che il processo lavorativo fosse mutato profondamente presso le banchine per la movimentazione dei container, come la Relazione Annuale del 1973 descrive:

Non è più tanto agevole distinguere fra il lavoro da svolgere a terra e a bordo, fra il facchino e lo stivatore, quando l'operazione si attivi attraverso mezzi meccanici di sollevamento⁸⁵⁹.

Quindi, il Consiglio d'Amministrazione sostenne che “le antiche ramificazioni o caratterizzazioni sono avviate ad un inarrestabile declino”⁸⁶⁰. Nel 1973, la CULMV istituì la nuova struttura denominata “Servizi Generali”, i cui componenti erano *flessibili*, ovvero chiamati ad operare sia in stiva che nei piazzali. A partire dal 1°

⁸⁵⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, p. 35.

⁸⁵⁸ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, “Notiziario della CULMV”, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 5.

⁸⁵⁹ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, p. 35.

⁸⁵⁹ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, “Notiziario della CULMV”, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 6.

⁸⁶⁰ ASCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1973*, ATA, Aprile 1974, p. 25.

gennaio del 1978 furono previsti ingressi in questa organizzazione di duecento nuovi lavoratori portuali”⁸⁶¹.

Nel 1974 e nel 1978 le nuove immissioni in ruolo presso la CULMV furono funzionali alla costituzione di questa categoria. Il regolamento della Compagnia Unica precisava che il portuale della “Sezione Speciali” era “da adibirsi indifferentemente a tutte le operazioni di pertinenza della Compagnia”⁸⁶². Questa innovazione determinò un progressivo superamento della divisione fra le due principali Sezioni (San Giorgio e Stefano Canzio)⁸⁶³. Nel 1974 portuali avventizi furono formati dalla Scuola Portuale della medesima Compagnia Unica, per acquisire le competenze professionali esternamente dalle sezioni tradizionali.

Questo cambiamento comportò il superamento delle sezioni come scuole per i portuali e come luogo di costruzione delle relazioni fra anziani e giovani, inteso come percorso di formazione in operatività. L’apprendimento delle competenze acquisì un percorso “formalizzato” sia nella fase di acquisizione; nello specifico i nuovi portuali iniziarono a formarsi come carrellisti e skills non previste dagli anziani⁸⁶⁴. Le novità del processo di riforma era rappresentate da due aspetti: lo spostamento temporaneo da una sezione all’altra⁸⁶⁵ e le disparità salariali erano poste in discussione⁸⁶⁶, quindi fu sperimentato il cosiddetto “cottimo collettivo”⁸⁶⁷. Secondo il Consiglio d’Amministrazione, esso era lo strumento per l’eliminazione delle disparità retributiva in linea con “le caratteristiche cooperative e unitarie dell’organismo operaio”⁸⁶⁸.

⁸⁶¹ ASCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio del 1977*, ATA, Aprile 1978.

⁸⁶² ACLSoc, Fondo Camera di Lavoro, B. Misc. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale ramo industriale”, Regolamento interno della CULMV, stampa a cura della UIL Genova, P. 2.

⁸⁶³ Testimonianza di Walter Marchelli rilasciata a Marco Caligari. Intervista presso la CULMV del 26 novembre 2012. W. Marchelli è vice console della CULMV, nato nel 1949 ha iniziato a fare il garzone nel 1962 per poi entrare a far parte della Sezione “Cassai” come avventizio.

⁸⁶⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1974*, ATA Genova 1975.

⁸⁶⁵ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1976*, ATA Genova 19, pp. 26-27.

⁸⁶⁶ AsCULMV, *Ipotesi di regolamentazione per la nomina dei caporali*, in “Notiziario della CULMV”, Gennaio 1976, Anno 9, n. 1, pp. 7-10.

⁸⁶⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1973*, ATA Genova 1974, p. 24.

⁸⁶⁸ AsCULMV, Assemblea straordinaria del 18 dicembre, in “Notiziario della CULMV”, Anno 10 – n.1, Aprile – Maggio – Giugno 1977, p. 9.

Tabella n. 8. Porto di Genova. Numero dei portuali del gruppo “Servizi Generali”.

Anno	Servizi Generali		
	Ruolo	Avventizi	Totale
1973	0	20	20
1974	0	436	436
1975	163	414	577
1976	551	19	570
1977	546	12	558

Fonte: CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1977*, ATA, Aprile 1978

Nuova gerarchia e nuova definizione delle competenze dei caporali

I “caporali” (ovvero i capisquadra) erano strettamente legati con la struttura delle Sezioni ed erano responsabili del processo lavorativo, per quanto concerne la determinata area o attività della propria sezione⁸⁶⁹. Dal 1974 la CULMV iniziò a concepire il caporale come un figura professionale, capace di rispondere al mutamento tecnologico ed utilizzare un’ottica inter-sezionale. L’organico dei “capisquadra” si suddivideva in “quadro tecnico fisso⁸⁷⁰” e “quadro tecnico mobile⁸⁷¹”. Sul piano pratico furono costituite delle terne di caporali di tre distinte sezioni (San Giorgio, Stefano Canzio e Commessi di Bordo) per costituire il “quadro tecnico mobile” operante sia in nave che in calata⁸⁷².

Il processo lavorativo superò le differenziazioni tradizionale, conseguentemente, i dirigenti della CULMV si posero l’obiettivo di costituire il “quadro tecnico unificato” capace di assumersi la responsabilità nelle diverse fasi di realizzazione del processo lavorativo⁸⁷³. La selezione dei caporali mutò di natura: dal 1976 i candidati dovevano

⁸⁶⁹ In merito all’approccio teorico sul concetto di rango, si veda Michel Foucault, *Sorvegliare e punire*, op. cit., p. 158.

⁸⁷⁰ Il “quadro tecnico fisso” si espletava in tutti i settori del porto commerciale ed era composto da uffici di chiamata, uffici di programmazione centrale, uffici di programmazione zonale (ad esempio i terminal container), il servizio attrezzi, le varie assistenze.

⁸⁷¹ Il “quadro tecnico mobile” operava prevalentemente nelle operazioni di bordo, i componenti potevano integrare la squadra.

⁸⁷² AsCULMV, *Proposte per una ipotesi di normativa riguardante l’unificazione dei quadri tecnici fisso e mobile della Compagnia Unica M. V.*, in “Notiziario della CULMV”, Gennaio 1976, Anno 9, n. 1, pp. 7-10.

⁸⁷³ AsCULMV, *Perequazioni e altri problemi organizzativi*, in “Notiziario della CULMV”, Anno 10, n. 2, III trimestre, Luglio-agosto-settembre 1977, p. 5.

mostrare di possedere “requisiti formativi e tecnici” indispensabili per le nuove tecniche tipiche del settore.

Dal 1974 il regolamento interno della CULMV subì alcune modifiche sostanziali in merito all’organizzazione delle Sezioni. All’assemblea dei portuali del 10 novembre 1973 fu deciso di eliminare le cariche di capo e vice capo delle sezioni. I quadri tecnici si sono progressivamente sviluppati a prescindere dalla loro caratterizzazione sezionale⁸⁷⁴.

In questa fase fu impostato un processo di media durata, atto a promuovere il “superamento dei consigli sezionali”⁸⁷⁵. Inoltre, il quadro tecnico ha assunto le direttive direttamente dalla direzione della compagnia e non più dalla sezioni. Lo spostamento dei lavoratori delle diverse sezioni ha assunto una dimensione nuova, dal momento che mobilità non si realizzò nella singola giornata, ma per un periodo di sei mesi⁸⁷⁶.

Il primo e due novembre del 1983, l’assemblea straordinaria della CULMV decretò il superamento delle sezioni e delle figura del caposezione, le cui componenti sono state assunte dal Consiglio d’Amministrazione. Quindi, nel 1983 si terminò di utilizzare la struttura delle sezioni, e le sostituiva su un piano terminologico con la denominazione “settori”⁸⁷⁷.

La ricaduta della containerizzazione sui lavoratori delle distinti sezioni fu differente. Le sezioni dei Cassai e dei legatori subirono una progressiva perdita d’importanza, vista la loro funzione prevalentemente artigianale, funzionale a curare gli imballaggi.

Con il lavoro tradizionale i commessi di bordo avevano un ruolo chiave nel passaggio nave-banchina, mentre con i container la loro funzione è stata quella di monitorare il passaggio dal porto all’esterno⁸⁷⁸. Nel 1971, il responsabile della Sezione

⁸⁷⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio del 1973*, ATA, Aprile 1974, p. 26.

⁸⁷⁵ AsCULMV, *Assemblea straordinaria del 18 dicembre*, in “Notiziario della CULMV”, Anno 10 – n.1, Aprile – Maggio-Giugno 1977, p. 9.

⁸⁷⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio del 1977*, ATA, Aprile 1978, P. 8.

⁸⁷⁷ AsAPGe, CAP, Comitato del 20 dicembre 1983, Sezione Lavoro, Atti Ufficiali, p. 4. Si veda anche la missiva dello studio legale Modigliano al Presidente del CAP in data 05 dicembre 1983.

⁸⁷⁸ Collettivo Operaio Portuale, *I portuali di Genova*, in “Primo Maggio”, Novembre 1977, p. 69.

dei commessi di bordo denunciò il crollo delle giornate lavorative, visto che la relazione fra tecniche tradizionali e il container era di uno a sedici⁸⁷⁹.

I commessi di bordo si mobilitarono per difendere la propria professionalità e misero in luce un malessere verso il progressivo superamento della rispettiva sezione⁸⁸⁰ ed i progetti del CAP.

Per queste ragioni, i commessi di bordo bloccarono le navi portacontainer nel 1977⁸⁸¹ e si rifiutarono di prestare il lavoro straordinario e bloccarono la movimentazione di 750 container presso i terminal specializzati nel 1979⁸⁸².

Le squadre

Nella movimentazione dei container, la squadra dei portuali mutò profondamente le sue caratteristiche, e la natura della cooperazione fu fortemente ridefinita⁸⁸³. L'autonomia delle squadre dei portuali era stata radicalmente limitata e lo sforzo fisico era diminuito⁸⁸⁴. Con le tecniche specializzate, il processo lavorativo superò le divisioni interne (stiva, banchina e magazzini) e la molteplicità delle operazioni (sacchi di grano, nero fumo e barre di rame). Quindi, il progetto del Consiglio d'Amministrazione fu funzionale a definire su un piano concettuale la "squadra unica inter-sezionale".

Il concetto della "squadra unificata" rispondeva alle esigenze delle "mutate condizioni operative indotte nel ciclo del trasporto mare/terra dalle navi portacontainer". Presso i settori specializzati, essa promuoveva l'interscambio degli uomini fra banchina e stiva e il "superamento delle rigide delimitazioni dei ruoli e mansioni" per incrementare la produttività.

⁸⁷⁹ AsCULMV, *La Compagnia e la stampa*, in "Notiziario della CULMV", Anno 4, N. 2, Dicembre 1971, p. 16.

⁸⁸⁰ AsAPG, *Agitazione dei commessi di bordo*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1979.

⁸⁸¹ Collettivo Operaio Portuale, *I portuali di Genova*, in "Primo Maggio", Novembre 1977, p. 69.

⁸⁸² AsAPG, *La vertenza dei portuali genovesi*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova".

⁸⁸³ Per una trattazione del mutamento del ruolo delle squadre portuali di fronte alla "rivoluzione dei container" in Canada, si veda J. John Bellamy Foster, *On the Waterfront: Longshoring in Canada, on Craing Heron and Robert Storey* (ed.), *On the job, Confronting the Labour Process in Canada*, Kingston and Montreal, 1986.

⁸⁸⁴ La diminuzione dello sforzo fisico è sia assoluto ha comportato la fine della fatica in senso lato, ma ha anche comportato l'emersione di nuove problematiche sul piano delle malattie professionali e lo stress mentale.

Con il termine “verticalizzazione” si indicava il passaggio dei portuali dal lavoro di bordo a quello di terra funzionale a perseguire il miglioramento della qualità del servizio.

Questa innovazione era funzionale a promuovere l’unificazione della regia di controllo del processo lavorativo e realizzare “un succedersi rapido e sincronizzato delle operazioni portuali”. La riformulazione del senso della squadra prevedeva un riformulazione della sua natura quantitativa che passava da 6 a 15, compresi i carrellisti.

Gli obiettivi della creazione della “squadra unica” e della verticalizzazione era i seguenti: miglioramento del servizio, bilanciamento dello sforzo fisico ed un maggiore equilibrio salariale⁸⁸⁵.

Dal 1973 il Consiglio d’Amministrazione enunciò il concetto di “squadra fissa unica”, concepito come l’obiettivo di “un’operazione complessa” e “punto di approdo dell’intero processo di ristrutturazione “interna” della medesima Compagnia Unica⁸⁸⁶. Il processo di costruzione della “squadra unificata” era strettamente connesso con il *superamento delle divisioni intersezionali* e delle competenze tipiche delle tecniche tradizionali. La formazione della squadra unica era l’asse di una “trasformazione radicale dell’organizzazione del lavoro”.

In questo quadro, si comunicava all’assemblea dei portuali che la chiave di volta del progetto risiedeva nella teorizzazione e formazione delle “squadre fisse unificate ed inter-sezionali”⁸⁸⁷.

L’obiettivo era quello di giungere alla realizzazione della “squadra di Compagnia” come strumento di collaborazione inter-sezionale⁸⁸⁸.

⁸⁸⁵ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1974*, ATA Genova 1975, pp. 29-30.

⁸⁸⁶ AsCULMV, CULMV, *Proposte per una ipotesi di normativa riguardante l’unificazione dei quadri tecnici fisso e mobile della Compagnia Unica M. V.*, IN “Bollettino”, Gennaio 1976, Anno 9, n. 1, p. 9.

⁸⁸⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1970*, ATA 1970, p. 35.

⁸⁸⁷ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, Bollettino della CULMV, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, pp. 8.

⁸⁸⁸ AsCULMV, CULMV, *Proposte per la istituzione della squadra unificata*, in “Bollettino”, Gennaio 1976, Anno 9, n. 1, pp. 13-15.

La formazione della “squadra unica” incontrava due difficoltà: con le tecniche specializzate vi era una standardizzazione numerica delle gang⁸⁸⁹ e poi la mentalità delle maestranze, formata in trent’anni di lavoro, rappresentava un ostacolo al mutamento⁸⁹⁰. Le “chiamate” fra le due sezioni principali (San Giorgio e la Stefano Canzio) erano un elemento che rallentava il rinnovamento, su un piano oggettivo che soggettivo.

Salario garantito e salario collettivo

Sino alla fine degli anni Sessanta, l’impiego dei portuali era fortemente irregolare e non prevedeva garanzie retributive in caso di mancato avviamento al lavoro; i progressi tecnologici causarono una progressiva e costante disoccupazione tecnologica. Quindi, i sindacati agirono su questi due fenomeni attraverso la richiesta del cosiddetto “salario garantito”.

Nel 1966 i sindacati confederali⁸⁹¹ avanzarono la richiesta d’integrazione mensile del salario per tutti i lavoratori (soci e avventizi), ed attorno a questa richiesta furono organizzati importanti scioperi nazionali⁸⁹².

Dalla seconda metà degli anni Sessanta, il lavoro portuale subì un forte calo di richiesta di manodopera e gli effetti sono stati particolarmente duri per gli avventizi. Come risposta, la FILP iniziò ad avanzare la richiesta al CAP e all’utenza portuale del pagamento di un’indennità di mancato avviamento giornaliero.

Il principale sindacato dei portuali mostrò pubblicamente che un lavoratore fosse reperibile anche durante i periodi di calo del commercio e dovesse rispondere alle chiamate del tutto irregolari e imprevedibili. Si richiedesse, quindi, che tale disponibilità fosse retribuita, per rispondere a tale richiesta gli enti statali dovettero concedere il “salario garantito”⁸⁹³.

Il processo lavorativo permaneva instabile, ma i lavoratori portuali avevano conquistato la garanzia di stabilità della percezione della retribuzione base attraverso il

⁸⁸⁹ L’omologazione delle operazioni ha determinato un’uniformità numerica dell’avviamento delle squadre, mentre nel processo tradizionale le diverse merci richiedevano differenti composizione numerica delle squadre dei portuali.

⁸⁹⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1975*, ATA Genova 1976, p. 31.

⁸⁹¹ FILP-CGIL, FILP-CISL, UILTATEP-UIL

⁸⁹² M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., p. 47.

⁸⁹³ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., pp. 30-31.

“salario garantito”. La FILP sosteneva che i portuali si rendevano reperibili alle esigenze della merce in modo continuativo⁸⁹⁴ e il “salario garantito” fosse uno strumento utile per garantire un contributo economico per i giorni di mancato impiego, per cause indipendenti dalla volontà dei medesimi lavoratori⁸⁹⁵.

Il “salario garantito” era organizzato materialmente attraverso un “fondo nazionale” alimentato dalla singole Compagnie di Portuali e l’istituto nazionale ridistribuiva il denaro a livello locale in base alle necessità⁸⁹⁶.

Nella seconda metà degli anni Settanta il “salario garantito” fu oggetto di critica durissima da parte degli armatori, i quali accusavano i portuali di essere dei “privilegiati” nella platea dei lavoratori italiani⁸⁹⁷.

Diversi armatori, italiani e non, sostennero che la Compagnia Unica fosse responsabile dell’elevato livello delle rese⁸⁹⁸. Nel 1979 gli spedizionieri genovesi affermavano che “l’elevato livello delle tariffe portuali” era causata dall’eccesso di manodopera portuale⁸⁹⁹ e dal “salario garantito”.

La CULMV esponeva l’idea che “il salario garantito” fosse stato uno strumento per “liberare il lavoratore dalla pericolosa precarietà del guadagno del recente passato”⁹⁰⁰ e respingeva l’accusa che i portuali pretendessero “le garanzie del lavoro subordinato e le libertà dei lavoratori autonomi”⁹⁰¹.

Sino alla fine degli anni Sessanta la retribuzione dei portuali fu costituita prevalentemente dal cottimo, meccanismo di governo dei lavoratori per incoraggiarli ad incrementare la produttività, attraverso una retribuzione non agganciata alle ore lavorate.

⁸⁹⁴ Archivio Centrale CGIL Roma, “Il Porto, notiziario della FILP-CGIL-Sezione di Genova”, Luglio 1968.

⁸⁹⁵ Ibidem, p. 7.

⁸⁹⁶ P. Batini, *L’occasionale*, p. 42.

⁸⁹⁷ AsAPG, *Porto e utenza*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1979, p. 1122.

⁸⁹⁸ AsCISCO, F. 95, *Relazione di A. W. Norrish*, in “Il porto di Genova”, 24/02/1978, p. 3.

⁸⁹⁹ AsAPG, *Assemblea dell’associazione spedizionieri*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1979.

⁹⁰⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1970*, ATA 1971, p. 35.

⁹⁰⁰ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, *Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale*, “Notiziario della CULMV”, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, p. 10.

⁹⁰¹ Collettivo Operaio Portuale, *I portuali di Genova*, in “Primo Maggio”, Novembre 1977, p. 67.

Salario collettivo

In generale, il lavoro con le tecniche specializzate garantiva buone rese e un cottimo maggiore a favore dei lavoratori impiegati rispetto ai settori tradizionali, dove vi era uno sforzo fisico superiore⁹⁰².

Nei primi anni degli anni Settanta, in antitesi vi erano moltissimi lavoratori, in particolare gli anziani, che non erano occupabili in tali settori, e rischiavano di essere esclusi dall'attività lavorativa e dalle mansioni con un cottimo più elevato⁹⁰³.

Attorno alla questione del cottimo, i dirigenti si impegnarono a promuovere momenti di discussione, dove avanzavano l'idea di ripartire il cottimo in forma collettiva anche nelle due principali Sezioni della Compagnia Unica.

Nel 1968 la Compagnia Unica spostò la retribuzione del cottimo al collettivo dal 25% al 50%. Nella prima metà degli anni Settanta, presso le due principali sezioni della CULMV il cottimo individuale fu superato⁹⁰⁴.

Nel 1971 i rappresentanti della CISL e della CGIL avevano proposto di "ridurre i margini di cottimo (...) e realizzare una maggiore uniformità verso l'alto del trattamento economico⁹⁰⁵.

Il "cottimo collettivo" divenne un istituto funzionale a bilanciare le differenze salariali prodotti dalla lavorazioni di diverse tipologie merceologiche, con differenti cottimi riconosciuti ai lavoratori.

Esso ebbe la qualità di superare la vigente mentalità di divisione dei guadagni, fortemente rispondente allo sforzo e all'abilità messa in campo dal singolo⁹⁰⁶. Nel 1971 il Consiglio d'Amministrazione sosteneva che il superamento parziale del salario dal

⁹⁰² P. Batini, *L'occasionale*, op. cit. , p. 58.

⁹⁰³ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, p. 31.

⁹⁰⁴ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale", *Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale*, in "Bollettino della CULMV", Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, p. 10.

⁹⁰⁵ AsStSoLig, Fondo della CdL, B. XXI, Fasc. " Fasc. "FILP-CGIL, FILP-CISL, UILTEP-UIL (1971-1978)", G. Bruzzone e L. Betti, *Verso l'Unità per una nuova politica portuale*, in "Il nuovo Faro , organo unitario dei lavoratori dei porti, Periodico mensile FILP-CGIL, FILP-CISL", Maggio 1971, , p. 5

⁹⁰⁶ ACLSoc, Fondo Camera di Lavoro, B. Misc. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale ramo industriale", Regolamento interno della CULMV, stampa a cura della UIL Genova, p. 1.

cottimo individuale era funzionale a “sanare un anacronismo”⁹⁰⁷, messo in discussione dalle “mutate condizioni del lavoro portuale”.

La prospettiva della CULMV si distanziava notevolmente dalla finalità dell’utenza⁹⁰⁸, visto che la cooperativa si pose l’obiettivo di evitare divisioni interne e forti contrasti tra i diversi soci in relazione a possibili forti differenze salariali, che introduceva una fase di passaggio in cui i lavoratori della medesima compagnia erano impegnati in settori dove la produttività era fortemente differente fra di esse⁹⁰⁹.

Gli armatori marittimi e le agenzie marittime muovevano le proprie critiche verso il “salario collettivo” considerandolo responsabile di aver abbassato la produttività dei lavoratori.

Nell’agosto del 1979, a Genova era stato siglato un accordo sindacale con il fine di reintrodurre meccanismi per incrementare la produttività⁹¹⁰.

L’applicazione del “cottimo collettivo” ha sviluppato alcune criticità, secondo l’analisi di Batini, esso ha determinato un intervento in materia durante l’assemblea dei soci della Compagnia Unica nel 1979. In tale occasione, “fu approvata la reintroduzione degli incentivi, su basi reali ragionate, riagganciando il salario alla produttività”⁹¹¹.

Il reclutamento della forza lavoro

Nella prima metà degli anni Settanta, la riforma della Compagnia Unica modificò la “chiamata quotidiana” dei portuali secondo due coordinate: l’instaurazione del reclutamento telefonico e la “chiamata inter-sezionale”.

Il processo di autoriforma della CULMV delineò l’evoluzione graduale verso nuove forme di reclutamento della forza lavoro, direttamente connesse con le innovazioni tecnologie, per rispondere al desiderio di fornire un servizio più puntuale.

Nel 1973 il Consiglio d’Amministrazione manifestò il proposito di costruire nuove modalità di chiamata per limitare l’obbligo di rispondere solo alla chiamata del

⁹⁰⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1971*, ATA 1972, p. 34.

⁹⁰⁸ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1970*, ATA 1970, p. 30.

⁹⁰⁹ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1970*, ATA 1970, p. 33.

⁹¹⁰ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., pp.49-50.

⁹¹¹ P. Batini, *L’occasionale*, op. cit., p. 59.

mattino. Inoltre, si espone l'obiettivo di "introdurre terminali elettronici sulla calata per comunicare preventivamente l'avviamento al lavoro".

La CULMV pianificò un nuovo rapporto con il tempo di vita, visto che aveva teorizzato di istituire un "modulo" di squadre omogenee e numerate, che venissero avviate al lavoro in senso cronologico.

Il piano della cooperativa assunse due diverse prospettive. Da un lato, si intendeva evitare un "dispendio di tempo e denaro" del portuale e dall'altro si promosse "una maggiore puntualità ed elevato rendimento qualitativo" al servizio degli armatori.

I portuali furono esonerati dall'impegno di rispondere due o tre volte al giorno⁹¹² e vi fu uno "svuotamento" della chiamata quotidiana. Nel 1977 la CULMV mostrò come l'introduzione del lavoro a turni e la nuova modalità di avviamento al lavoro eliminarono momenti centralità per la socialità, la discussione⁹¹³.

Il Consiglio d'Amministrazione trasmise la direttiva di procedere all'organizzazione dell'accentramento delle chiamate, inteso come superamento delle divisioni sezionali della reclutamento della forza lavoro.

Questa riforma del reclutamento diede corso ad una nuova fase di unificazione della CULMV⁹¹⁴, secondo il vice console Luigi Della Casa, il nuovo principio di *unità*, evocava una fase di ristrutturazione "non solo tecnica, ma anche amministrativa e organizzativa"⁹¹⁵.

Il 25 gennaio del 1975 il Consiglio d'Amministrazione approvò un progetto per omologare l'avviamento al lavoro dei portuali appartenenti alle diverse sezioni⁹¹⁶.

L'analisi della CULMV mostrava come il metodo di chiamata in voga sino al 1973 aveva alimentato un processo di differenziazione per sezioni e di gerarchia fra i

⁹¹² AsCULMV, *Opportunità di riprendere il dialogo*, in "Notiziario della CULMV", Anno 10 – n.1, Aprile – maggio – giugno 1977, p. 5.

⁹¹³ AsCULMV, *Opportunità di riprendere il dialogo*, in "Notiziario della CULMV", Anno 10 – n.1, Aprile – maggio – giugno 1977, p. 5.

⁹¹⁴ AsCULMV, *Programma di ristrutturazione della Compagnia*, in "Notiziario della CULMV", 1973, p. 4.

⁹¹⁵ AsCULMV, *La Compagnia e la stampa*, in "Notiziario della CULMV", Anno 4, n. 2, Dicembre 1971, p. 15.

⁹¹⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1974*, ATA Genova 1975, p. 25.

lavoratori. Lo sforzo di delineare un nuovo modello di chiamate quotidiane aveva il proposito di uniformare le competenze e le retribuzioni.

Più precisamente, si teorizzò di creare “squadre dove *non fosse possibile distinguere* professionalmente i lavoratori”.

Inoltre, in relazione all’innovazione tecnologica, alcuni operai diedero vita ai ruolini di coloro che avevano la patente di guida di cavalieri, ralle e carrelli. Per questi lavoratori erano reclutabili a tutte le chiamate della giornata⁹¹⁷. I viceconsoli furono responsabili dell’avviamento al lavoro dei portuali sino al 1983, quando tale compito fu assunto dal coordinatore di chiamata⁹¹⁸.

4.4. *Il concetto di tempo*

Il “controllo di tempo” è un aspetto centrale per analizzare l’organizzazione del lavoro; per quanto concerne la vita dei portuali, la containerizzazione ha comportato il mutamento della natura di questo aspetto lungo diverse declinazioni.

Primo, il periodo di permanenza della nave presso il porto fu fortemente ridotto. Secondo, l’organizzazione della giornata di lavoro mutò per quanto concerne l’utilizzazione degli impianti e l’orario di lavoro, poiché a Genova il terminal container fu organizzato per fornire i propri servizi 24 ore su 24. Terzo, la pianificazione dell’attività lavorativa cambiò notevolmente e il calcolo della produttività si rese molto più veloce e semplice. Quarto, la tecnica di reclutamento della forza lavoro fu riformulata dalla CULMV.

Velocizzazione delle operazioni

L’organizzazione della movimentazione dei container pose il mondo portuale genovese di fronte ad innovazione particolarmente importante: il tempo di permanenza della nave fu fortemente ridotto rispetto alle tecniche tradizionali. Le navi full-container e le gru Paceco costruite dall’industria nordamericana determinarono l’abbattimento del tempo di stazionamento delle navi al porto genovese.

Quindi, nella seconda metà degli anni Sessanta, gli attori sociali genovesi puntarono la loro attenzione oltre l’Oceano Atlantico. L’aspetto che colpì

⁹¹⁷ AsCULMV, *Schema relativo alle modalità di avviamento unificato*, in “Notiziario della CULMV”, Gennaio 1975, p. 2.

⁹¹⁸ AsAPGe, CAP, Comitato del 20 dicembre 1983, Sezione Lavoro, Atti Ufficiali, p. 4.

principalmente gli osservatori dell'introduzione del traffico containerizzato fu la grandissima velocità di movimentazione della merce⁹¹⁹. Nel 1967 il crollo della permanenza delle navi fu prevalentemente narrato attraverso le dinamiche in atto da un decennio nel Nord America. Nel 1967, Mario Persia, responsabile commerciale della FIAT, espose il seguente caso:

La Matson co. impiegava cinque giorni con le navi tradizionali e con le portacontainer è passata a solo 22 ore per scaricare circa 10.000 t di merce presso il porto di Hawaii⁹²⁰.

Il presidente dell' Atlantic Container Line sostenne che il principale elemento di novità nei porti europei negli anni Settanta sarebbe stato il crollo di permanenza delle navi nelle banchine⁹²¹.

Le diverse organizzazioni genovesi misero in luce la velocizzazione delle operazioni attraverso casi empirici precisi. Il Consorzio Autonomo del Porto nel 1966, giunta la prima nave portacontainer, era cosciente che la nuova tecnica avrebbe determinato «una riduzione nel tempo di trasporto, la resa della merce avrebbe comportato la riduzione di tempo di circa il 30%.⁹²²». Nel 1968, sulla rivista ufficiale del CAP si poteva leggere una prima nota sulla riduzione del tempo di trasporto da Genova a Cagliari:

Siamo passati da 5 giorni mediamente necessari per il carico e lo scarico di merce varia tradizionale da circa 100 mc di stiva, a 5 ore di una nave a container di analoghe dimensioni⁹²³.

In merito a questo aspetto la CULMV aveva trasmesso ai portuali il seguente passaggio:

⁹¹⁹ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale", Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, IN "Notiziario della CULMV", Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, p.3.

⁹²⁰ AsCISCO, B. 1, Fasc. "Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione", Verbale incontro del CISCO con gli operatori economici torinesi, presso la Camera di Commercio di Torino, in data 19 Luglio 1967, Intervento di Mario Persia, p. 6.

⁹²¹ In modo parallelo denunciava come il mutamento strutturale dell'organizzazione del lavoro si sarebbe dispiegato nel medio periodo e non certo negli anni Settanta, AsAPG, *Niente rivoluzione nei trasporti marittimi*, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1971, Agosto, p. 584.

⁹²² Fondo Privato CISCO, B. 1, Fascicolo 1/a, Sotto fascicolo «articolo sulle conferenze di San Giorgio 1966», Mario Ravedati, Il porto di Genova e i containers, p. 550.

⁹²³ AsAPG, Bruno Musso, *Containers in Mediterraneo*, in "Bollettino ufficiale CAP", 1968, pp. 206-212.

Si è calcolato che per scaricare 10 mila tonnellate containerizzate occorrono 600 ore di lavoro portuale, contro alle 11.000 occorrenti per una nave di tipo convenzionale⁹²⁴.

Il vice presidente del CISCO mostrò come una nave di 12.000 tonnellate con tecniche tradizionali era costretta a stazionare nel porto per *dieci giorni*, impegnando quattro squadre per tre turni da otto ore al giorno. Mentre le gru portainer impiegavano *circa 34 ore* per la medesima nave. In modo similare, i tempi di attesa degli autocarri presso i porti crollarono grazie all'introduzione dei container⁹²⁵.

Carlo Cavalli, senatore del PCI, mostrò come i container avessero determinato una riduzione del tempo necessario di circa venti volte⁹²⁶. In modo similare la FILP-CISL sostenne che la nascita del commercio intermodale fosse connesso con il desiderio di “eliminare i tempi morti” del lavoro portuale⁹²⁷.

La velocizzazione delle operazioni di scarico dei container dalla nave fu direttamente legata alla natura dell'organizzazione dello “spazio portuale”, ovvero gli armatori marittimi richiesero che la banchina fosse totalmente dedicata ai container e sgombera da altra merce⁹²⁸. Tale innovazione descritta nella seguente dell'organizzazione del lavoro portuale:

La spinta alla creazione degli interporti nell'entroterra esigeva la ristrutturazione dei servizi atti a garantire un transito *veloce* dei container e una *permanenza* limitata della porta container rispetto alle navi tradizionali⁹²⁹.

Parallelamente, il CISCO teorizzò che attraverso la logistica intermodale “la velocità dei mezzi di trasporto si fosse adeguata al ritmo di produzione dei beni”. I

⁹²⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, p. 16.

⁹²⁵ AsCISCO, B. “18-24”, Fasc. “Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969”, documento “Il container e la strada, Torino”, relazione di L. Fabiano (Vice presidente CISCO), pp.12-13.

⁹²⁶ Archivio Centrale CGIL, FILP-CGIL, FILP-CISL, UILTATEP/UIL, *Atti conferenza nazionale per la riforma della gestione e per la nuova politica portuale*, 3-4 Aprile 1975, intervento di Carlo Cavalli, Vice Presidente Commissione Trasporti e Marina Mercantile del Senato e Senatore del PCI, p. 48.

⁹²⁷ AsCISCO, Fasc. “12°”, 19-21 Ottobre 1967, Convegno sul container – Salone internazionale Genova” – FILP-CISL . Federazione Italiana Lavoratori Portuali, 13-14 Luglio 1967, Riunione del comitato esecutivo, p. 7. Le portacontainer erano state costruite per garantire la massima della velocità possibilità e incrementare il numero dei viaggi, AsAPG, *Containerizzazione*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, 1979, p. 1.

⁹²⁸ AsCISCO, B. 1, Fasc. “Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione”, Verbale n. 20, 3 luglio 1967, Allegato n. 2, *Centro di smistamento di container*, p. 1.

⁹²⁹ AsLigStoSo, Fondo CdL Genova, Busta XXI, f. Fascicolo - CGIL-FILP NAZIONALE 1973/1977, Documento elaborato dalla Segreteria nazionale della FILP-CGIL, su mandato del Comitato Centrale, per il dibattito preparatorio del IX congresso (da utilizzare per le relazioni verbali nelle assemblee di base, nei congressi locali, provinciali e regionali della Federazione)», p.4.

benefici della diffusione dei container erano connessi con la diminuzione dello iato tra la potenzialità della produzione industriale con quella distribuzione e la sua capacità di “sincronizzare l’aumentato dei due settori”⁹³⁰.

Controllo ritmi lavorativi

Il ritmo del singolo portuale fu determinato dalla collocazione del lavoratore all’interno della “catena” di movimentazione dalla stiva al gate, e viceversa.

Dall’altro, il porto genovese ha vissuto il passaggio da un settore ad alto impiego di lavoro ad uno a elevato investimento del capitale.

Conseguentemente, la velocità del processo lavorativo iniziò ad essere determinato prevalentemente dalla potenza e dalla qualità dei mezzi (gru, carroponte, ralle ed altro) installate sulle banchine⁹³¹.

Dall’altro, nel settore dei container, la squadra dei portuali perse la propria capacità di controllare il ritmo e la velocità delle proprie operazioni. Fu notevolmente diminuita la capacità dei portuali di rallentare per potersi riposare o accelerare per conquistare un maggiore cottimo. I tempi della movimentazione dei container dalla nave alla banchina, e viceversa, erano determinati dal gruista dipendente del CAP⁹³². La capacità di determinare il ritmo della movimentazione delle merci si spostò dalle squadre dei portuali alla regia delle operazioni portuali e al “meccanismo in sé”, inteso come nuova organizzazione del lavoro.

Lo sforzo fisico e l’impegno dei portuali ad accelerare il ritmo⁹³³ hanno perso la loro grandissima importanza, visto che l’incremento della produttività, che fu determinata da fattori esterni all’impegno dei muscoli ed in particolare dall’apporto tecnologico del terminal container in cui operavano⁹³⁴. Quindi nel 1967, la

⁹³⁰ All’interno della tecnica tradizionale segnava un’enorme iato per via delle molteplici rotture di carico. Archivio del CISCO, B. “18-24”, Fasc. “Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969”, documento “Il container e la strada, Torino”, relazione di Fabiano (Vice presidente CISCO), p.11.

⁹³¹ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. “CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale”, *Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale*, in “Bollettino della CULMV”, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, p 3.

⁹³² Collettivo Operaio Portuale di Genova, in “Rivista “Primo Maggio” – “Quaderni di Primo Maggio”, 1 Dossier trasporti, supplemento n. 9/10”, Giugno 1978, p. 54.

⁹³³

⁹³⁴ AsCULMV, *Il rovescio della medaglia*, in “Notiziario della CULMV”, Anno 4, N. 2, Dicembre 1971, pp.10-11.

commissione “portuale” del CISCO teorizzò la retribuzione del lavoro portuale dovesse essere retribuita secondo una logica differente rispetto ai settori tradizionali:

Le maestranze impiegate nei terminal container dovranno essere corrisposte alla necessità del lavoro. La paga del personale deve essere a tempo, giacché la produttività è sottratta, nel suo ritmo al lavoratore⁹³⁵.

Il container ha semplificato le operazioni portuali ed ha agevolato la misurazione delle operazioni portuali, nello specifico è diventato possibile dividere il processo lavorativo in “sezioni temporali più piccole”. Nel 1967 si calcolò che la movimentazione di un singolo container comportasse un lavoro di tre⁹³⁶ o quattro minuti⁹³⁷. Questo calcolo preciso fu possibile grazie all’uniformità delle operazioni; quindi la direzione del lavoro, si iniziò a strutturarsi secondo il principio che il tempo fosse scandito in modo preciso e che le operazioni fossero di facile misurazione⁹³⁸ e dall’altro lato il CAP e gli armatori iniziarono a teorizzare che fosse possibile individuare i portuali che rallentassero questo chiaro ritmo di lavoro determinato dal gruista.

Gli armatori delle container-ship iniziarono a pretendere un’organizzazione del tempo lavorativo per turni per quanto riguarda il lavoro, per organizzare al meglio la disponibilità delle maestranze ed evitare che i portuali prendessero delle pause durante lo svolgimento della movimentazione dei container⁹³⁹.

Inoltre, gli armatori richiesero di eliminare le pause (definite “tempi morti”) ed incrementare la produttività. La Compagnia Unica sosteneva che i turni lavorativi rispondessero al meglio all’esigenza di velocizzazione delle prestazioni, in linea con un

⁹³⁵ B. 1, Fasc. “Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione”, Verbale n. 15, Riunione 12 giugno 1967 del gruppo di lavoro “portuale del CISCO. P. 4.

⁹³⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell’esercizio 1969*, ATA 1970, p. 20.

⁹³⁷ AsCISCO, Fasc. “12°, 19-21 Ottobre 1967, Convegno sul container – Salone internazionale Genova” – FILP-CISL . Federazione Italiana Lavoratori Portuali, 13-14 Luglio 1967, Riunione del comitato esecutivo, p. 7.

⁹³⁸ Si riporta a seguire un calcolo sulla precisa movimentazione di container in relazione al tempo di lavoro. Non si assume la seguente come un descrizione “assoluta ed oggettiva” ma come lo sforzo di delineare in modo preciso e dettagliato il rapporto lavoro/tempo: “Un turno di lavoro portuale è oggi (1975 N.d.A.) di 6/7 ore, la resa media per ora è di circa 20 contenitori, quindi un turno di lavoro produce un movimento di circa 125 contenitori”, AsCISCO, Franca Tolomelli Passio, *Le navi contenitori di fronte ai problemi portuali*, in Congresso sul tema “sviluppo portuale e sviluppo economico, in “Notiziario CISCO”, n. 2, febbraio 1975, p. 44.

⁹³⁹ Collettivo Operaio Portuale, *I portuali di Genova*, in “Primo Maggio”, Novembre 1977, p. 61.

“organizzazione dei propri cicli produttivi secondo modelli di organizzazione industriale” per incrementare la produttività del porto⁹⁴⁰.

Casual labour

Il processo di regolarizzazione del lavoro dei portuali in relazione al processo di containerizzazione dei traffici marittimi assunse un carattere internazionale.

All'interno della 57° sessione della Conferenza Internazionale del Lavoro Portuale, diversi rappresentanti dei lavoratori mostrarono come le nuove tecniche specializzate stessero alimentando un *calo dell'irregolarità* della prestazione lavorativa⁹⁴¹.

Alcuni sindacalisti sottolinearono come il nesso portuali-casual labour fosse in fase di superamento negli anni Settanta, difatti, nel 1977 un documento della UIL sostenne quanto segue:

Le esigenze (di una pianificazione puntuale e regolare nel calendario N.d.A.) vanno ad intaccare profondamente il concetto di occasionalità sul quale le Compagnie, così come sono configurate, essenzialmente si basavano e si basano in relazione al fatto che indeterminato era l'arrivo della nave, la sua partenza e le sue esigenze lavorative⁹⁴².

Sin dalla sperimentazione dei container, diversi attori sociali hanno ipotizzato che i lavoratori portuali potessero diventare operai meno “occasionalmente” nella loro prestazione lavorativa e dipendente dell'Ente o di aziende private, tale proposta fu indicata con l'espressione “decasualizzazione”⁹⁴³.

Nel 1969, la CULMV espone la sua opposizione ad utilizzare tale termine per proporre di trasformare il portuale in un lavoratore subordinato⁹⁴⁴. La Compagnia argomentava che tale ipotesi fosse antitetica alla natura della medesima “istituzione

⁹⁴⁰ ASCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1973*, ATA, Aprile 1974, p. 24.

⁹⁴¹ AsAPG, *Conferenza internazionale sul lavoro portuale*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, n.9. Dicembre 1971, p. 1066.

⁹⁴² «La UILTATEP – UIL per un razionale assetto gestionale del porto per la salvaguardia del salario e dell'occupazione per la omogeneizzazione delle condizioni salariali e normative di tutti i lavoratori portuali, Genova, 26 novembre 1976».

⁹⁴³ Intervista Giuseppe Dagnino (Presidente CAP dal 1967 al 1983), M. Minella, *Gli anni che sconvolsero il porto di Genova*, Sagep, Genova 1999, p. 25.

⁹⁴⁴ Nel 1969 la CULMV precisava che “il lavoratore portuale non è un soggetto subordinato (...) e le pressioni degli operatori economici per il superamento della compagnia non tendono a diminuire”. CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1969*, ATA, Aprile 1970, p. 34.

operaia”⁹⁴⁵. Perciò, essa rigettava l’utilizzo del termine “decasualizzazione” da parte di alcuni giornalisti locali con il fine esplicito di attaccare lo status di lavoratore autonomo del portuale e della Compagnia, che si alimentavano a vicenda⁹⁴⁶. In modo più preciso, i dirigenti della cooperativa e della FILP-CGIL intendevano conquistare una “regolamentazione del rapporto di lavoro” che affrancasse “la categoria dalla precarietà”⁹⁴⁷, ma, al contempo, rigettando l’ipotesi di essere ingaggiati con “un rapporto di lavoro subordinato”⁹⁴⁸.

La UIL mostrò come da un lato i traffici containerizzati consentissero una migliore e precisa pianificazione del tempo di lavoro e dall’altro il “salario garantito” avesse diminuito notevolmente la natura di precarietà del reddito nella vita dei portuali italiani⁹⁴⁹.

Nel 1970 il CAP invitò la CULMV⁹⁵⁰ a riorganizzare il processo lavorativo per garantire la disponibilità 24 ore su 24 per quanto concerne il traffico containerizzato⁹⁵¹. Proprio perché la velocità del servizio alla container-ship divenne uno degli elementi centrali per competizione fra i diversi noli⁹⁵². Con le tecniche tradizionali, la merce era soggetta al deperimento, qualora fosse bagnata dalla pioggia, per cui il caporale della Compagnia Unica o il fiduciario la d’agenzia spesso assumevano la decisione di interrompere le operazioni di movimentazione delle merci. Con la merce containerizzata, l’isolamento dei prodotti consentì di continuare le operazioni anche in caso di precipitazioni⁹⁵³.

⁹⁴⁵ AsCULMV, “Notiziario della CULMV”, 1969, Anno 2, n.1, p. 10.

⁹⁴⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio del 1968*, ATA, Aprile 1969, p. 25.

⁹⁴⁷ AsCULMV, “Notiziario della CULMV”, 1969, Anno 2, n.1, p. 12.

⁹⁴⁸ *Ibidem*, p. 10. Dall’altro di smarcava dalle accuse che indicavano i portuali come richiedente delle garanzie del lavoro subordinato e delle libertà del lavoro indipendente ed autonomo. AsCULMV, *Il rovescio della medaglia*, in “Notiziario della CULMV”, Anno 4, N. 2, Dicembre 1971, p. 11

⁹⁴⁹ AsCeLStSoc, Fondo CdL, Busta Misc. XXI, “Dibattito sulla piattaforma per i lavoratori dei porti-Intervento di Carlo Belgiovine Carlo (UILPORTI /UIL), «Notiziario UILATEP», Notiziario interno della UILATEP – UIL – Federazione Regionale Ligure – 10 novembre 1977 – Anno XVIII - n. 157.

⁹⁵⁰ La Compagnia Unica era l’organizzazione atta a controllare il reclutamento della forza lavoro in un contesto caratterizzato dall’altissima imprevedibilità e casualità dei rapporti di lavoro.

⁹⁵¹ AsAPG, *Assemblea generale del Consorzio: dichiarazioni del presidente*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”, Anno 1970, Settembre n. 9, p. 530.

⁹⁵² Archivio Centrale CGIL, FILP-CGIL, FILP-CISL, UILATEP/UIL, Atti conferenza nazionale per la riforma della gestione e per la nuova politica portuale, 3-4 Aprile 1975, Intervento di Lorenzo Chioconci, Segretario provinciale UILATEP-UIL di Genova, p. 54.

⁹⁵³ P. Batini, *L’occasionale*, op. cit., p. 41.

Con l'affermazione delle tecniche specializzate, si riformulò l'orario di lavoro dei portuali. Più precisamente, dal 20 novembre 1969 furono istituiti i quattro turni nella giornata di sei ore mezzo l'una per garantire una perfetta copertura delle 24 ore della giornata e della notte visto che non si prevedono stacchi o vuoti da un turno all'altro, una "maggiore continuità" nelle operazioni e riduzione del tempo di permanenza delle navi al porto⁹⁵⁴. L'arrivo a Genova della prima container-ship del Consorzio AECS della "Melbourne Express" comportò l'inizio del lavoro 24 ore su 24 per i contenitori. La pratica attuazione di questo nuovo sistema di lavoro fu realizzato dallo scalo a Genova di una nave della AECS, sia pure in fase sperimentale⁹⁵⁵. Nel 1974, il CAP sostenne che il sistema di lavoro a turni avrebbe garantito buon servizio agli armatori⁹⁵⁶.

Sincronizzazione

Il piano della programmazione del terminal, secondo il CISCO, divenne centrale per realizzare un "organizzazione del lavoro di calata senza i tempi morti", attraverso una chiarezza delle direttive fornite alla squadra dei portuali ed una precisa attività di coordinamento ed incontro delle esigenze del proprietario della nave portacontainer e il centro raccolta dell'entroterra⁹⁵⁷.

Nel 1967 nel nuovo terminal container in costruzione le operazioni furono "sincronizzate" per indicare i container in arrivo per imbarco e quelli sbarcati e destinati all'entroterra⁹⁵⁸. I sindacati genovesi misero in luce come i commerci containerizzati richiedessero una maggiore precisione e puntualità nell'incontro dei vettori presso il porto: il concetto di "puntualità" entrò nel vocabolario degli operatori

⁹⁵⁴ ASCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1972*, ATA Genova 1973, p. 26.

⁹⁵⁵ AsAPG, *Tempo pieno per i containers*, "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1972 - n.6, Giugno.

⁹⁵⁶ AsAPG, Carlo Vesin, *Il porto di Genova di fronte alla riapertura del canale di Suez*, relazione tenuta dal presidente della Spediporto di Genova al Proppeller club il 30 aprile 1974, in "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1974, n. 6 giugno 1974.

⁹⁵⁷ AsCISCO, B. 1, Fasc. "Ing. Carlo Righi/Verballi di riunione", Verbale n. 15, Riunione 12 giugno 1967 del gruppo di lavoro "portuale del CISCO", p. 1.

⁹⁵⁸ AsCISCO, B. "2-8", Fasc. "2- CISCO, Materiali Vario", Sotto fascicolo "Gruppo di lavoro ministeriale", "Documento di lavoro 2, "Relazione del dott. De Paolis, 29/05/1967", p. 1.

del porto genovese⁹⁵⁹ in questa fase. Nel modello tradizionale il CAP prestava attenzione sulla capacità delle maestranze di accelerare le operazioni di sbarco e imbarco della merce.

Il mutamento della relazione con il tempo fu oggetto d'interesse della CULMV nel 1971, come risulta dalla relazione annuale:

I trasporti a mezzo di navi porta contenitori promuovono sempre maggiormente la unitizzazione dei carichi, *accelerando* il processo di revisione dei porti, i quali diventano sempre meno centri di sosta prolungata in cui il solo elemento *spazio* svolge ruolo fondamentale, per assumere la funzione di punto transitante della merce bisognosa di operazioni rapide, quasi, *sincronizzate*⁹⁶⁰.

A pochi anni dall'introduzione dei container l'analisi rapporto tempo/lavoro racchiudeva sia il concetto quello di *sincronizzazione*, possibile solo attraverso un diverso uso del tempo per pianificare il lavoro dei diversi attori, tra cui i camionisti. La verticalizzazione dei portuali durante le operazioni fu uno strumento per la "sincronizzazione" delle diverse operazioni di servizio alla nave⁹⁶¹.

4.5. Il concetto di spazio

L'indagine sull'organizzazione del lavoro portuale non può limitarsi alle categorie di competenze, gerarchie e processo lavorativo. Il nodo dello "spazio portuale" e della "geografia del lavoro" sono oggetto di analisi perché la natura e il peso quantitativo dei portuali mutarono di segno, in relazione alla capacità degli armatori di ridefinire queste categorie. La costruzione dei terminal container "ordinati" e la rappresentazione del porto con terminologia tipica della fabbrica furono funzionali a promuovere una nuova organizzazione del lavoro e mutare progressivamente la mentalità dei portuali.

L'apertura dei terminal nell'entroterra fu funzionale a realizzare un proposito preesistente: spostare la manipolazione della merce e lo stivaggio della medesima oltre il confine del territorio controllato dalla comunità dai portuali.

⁹⁵⁹ AsCeLStSoc, Fondo CdL, Busta Misc. XXI, "Dibattito sulla piattaforma per i lavoratori dei porti-Intervento di Carlo Belgiovine Carlo (UILPORTI /UIL), «Notiziario UILATEP», Notiziario interno della UILTATEP – UIL, Federazione Regionale Ligure, 10 novembre 1977, Anno XVIII, n. 157.

⁹⁶⁰ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1971*, ATA Genova 1972, p. 12.

⁹⁶¹ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1975*, ATA Genova 1976, p. 29.

La rottura storica fu qualificata dall'inserimento dei porti all'interno «della catena del trasporto intermodale» e dal conseguente declino della natura dell' "porto-emporio"⁹⁶². La logistica intermodale determinò il cambiamento del concetto di spazio in due dimensioni: il porto e gli *inland terminal*. La containerizzazione ha mutato la natura dello "spazio portuale" e la "geografia del lavoro" per la movimentazione della merce, secondo le seguenti coordinate:

Primo, la costruzione di un terminal container come "spazio" ordinato e consono ad un migliore "controllo panoptico" dei lavoratori portuali.

Secondo, si sviluppò una nuova rappresentazione dello "spazio portuale" attraverso le immagini della "stazione" o con l'utilizzo della terminologia tipicamente industriale.

Terzo, i diversi attori sociali denunciarono una scarsità dello spazio indotta dai traffici containerizzati.

Quarto, una notevole percentuale di lavoro si spostò all'esterno del recinto del porto, in particolare presso gli interporti, nei magazzini dei mittenti o dei destinatari.

Lo spazio del terminal container

Il terminal container fu disegnato per rispondere a due funzioni: lo stazionamento degli scatoloni presso il piazzale o l'organizzazione dell'incontro dei due distinti vettori (la nave con il camion o il vascello con il treno-merci). In entrambi i casi la mappa del terminal doveva essere redatta nel modo più schematico possibile, la sua cartina si caratterizzò da angoli retti e rettangoli, escludendo le irregolarità "geometriche" e "urbanistiche".

Subito dopo la sperimentazione del Ponte Libia, i dirigenti del CAP iniziarono l'analisi per rifinire il rapporto fra organizzazione della logistica e la "costruzione dello spazio". Sino al 1969, il magazzino e la geografia delle calate rispondevano all'esigenza di "servire" le navi, che trasportanti merce varia.

⁹⁶² R. Piccini, *La Compagnia portuale dall'autogestione al futuro*, in P. Lupi, E. Mannari (a cura di), *Il filo della memoria, Cinquant'anni di storia della Compagnia Portuale Livorno*, Quaderni di porto nuovo, Livorno 1997, p. 100.

Nel modello tradizionale, lo stazionamento della merce nei magazzini del porto era indispensabile, mentre con l'ascesa della logistica intermodale, l'importanza dei magazzini crollò per lasciare spazio ai container, intesi come "depositi-mobili"⁹⁶³.

Con la containerizzazione, lo spazio portuale fu ridefinito e riorganizzato su un piano concettuale. All'interno del porto nacque un nuovo concetto di organizzazione dello spazio: il terminal container consentiva una gestione più razionale della geografia portuale. Il transito della merce diveniva più ordinato, preciso e quindi ogni operazione era facilmente soggetta allo sguardo di controllo, per mezzo dei nuovi mezzi informatici.

Inoltre, nel 1979 i terminal container furono recintati e divisi dalle aree in cui si movimentava merce varia.

Nel 1975, il vice Presidente del CISCO, in merito al rapporto fra nuove tecnologie e governo della forza lavoro, presentò un sintetico report di un proprio viaggio in un terminal container del Giappone:

Mi trovavo a visitare un terminal per container in un grande porto giapponese (...) al terzo piano di un fabbricato con pareti trasparenti, vi era una perfetta panoramica di tutto il terminal (...) di fronte alle pareti di cristallo una mezza dozzina di operatori in camice bianco dotati di cuffia e microfono. (...) continuavano a dare istruzioni a ogni mezzo di sollevamento (...) avevano cognizione di ogni container, (...) attraverso il monitor⁹⁶⁴.

Luigi Fabiano descrisse un modello di organizzazione di spazio, secondo un modello di "controllo panoptico"⁹⁶⁵, attraverso cui i dirigenti giapponesi controllavano ogni singolo movimento e trasmettevano le indicazioni per ogni azione specifica ai gruisti sul campo. Il container fu un elemento centrale per provocare un'autentica omologazione visiva e produttiva, perché la molteplicità delle merci ha smesso di esser visibile e accessibile agli stessi portuali.

A Genova, il controllo dello spazio del lavoro portuale da parte dei responsabili del terminal container divenne possibile e realizzabile grazie alla "standardizzazione"

⁹⁶³ AsCISCO, B. "18-24", Fasc. "Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969", documento "Il container e la strada, Torino", Relazione di Fabiano (Vice presidente CISCO), p.16.

⁹⁶⁴ (d'ora in poi AsCISCO), Luigi Fabiano (Viceconsole CISCO), *Produzione e distribuzione: problemi indissolubili*, in Congresso sul tema "sviluppo portuale e sviluppo economico, in "Notiziario CISCO", n. 2, febbraio 1975, p. 62.

⁹⁶⁵ Si Veda Foucault, *Sorvegliare e punire*, Einaudi, Torino 2008.

dei contenitori e il contributo dei computer. Da un lato, il container richiedeva ordine all'interno del terminal⁹⁶⁶ e contemporaneamente forniva l'opportunità di redigere un disegno semplificato degli spazi e consono ad un maggiore controllo della forza lavoro.

Per queste ragioni «l'*unitizzazione*, intesa come accorpamento di partite di merci diverse fra loro per natura e dimensioni standardizzate,⁹⁶⁷» fu alla base del commercio intermodale e della trasformazione del porto in un luogo maggiormente ordinato.

Nel 1969 il Presidente del CAP, G. Dagnino, sostenne che la nuova filosofia avesse determinato «un salto di dimensione, sia quantitativa che qualitativa, dalla nozione e dalla realtà del *porto-atomo* a quella di sistema portuale⁹⁶⁸». Nel 1970 Dagnino comprese che si trovarono di fronte al suo superamento di tale concetto:

Il traffico della merce sta portandosi lentamente sul piano dell'unità e quindi l'elemento caratterizzante del trasporto diventa la sua continuità. Tale continuità esclude la sosta, oltre i limiti della stretta necessità di servizio. Manifestazione di questa esigenza è la tendenza all'unificazione del documento di trasporto o di carico e l'affermarsi del mezzo messo in container che si chiude all'origine e si apre all'arrivo⁹⁶⁹.

Per questa ragione, il superamento della dimensione «insulare» del porto fu centrale nella narrazione della direzione del CAP per tutti gli anni Settanta⁹⁷⁰. Questa nuova rappresentazione fu strettamente connessa con il superamento dell'importanza dei magazzini all'interno del porto genovese, dato che «il container è un perfetto magazzino, nel quale la permanenza del carico può variare⁹⁷¹». Devi Sacchetto, indagando il lavoro dei marittimi, ha dimostrato che «l'eliminazione

⁹⁶⁶ AsFIAT, B. "Container", M. Persia, Movimenti interni e trasporti su medie e lunghe distanze in una serie di esperimenti in corso alla FIAT, in "Convegno presso al Camera di Commercio Italo americana di Milano, 06 marzo 1968, p. 4.

⁹⁶⁷ E. Musso E., C. Ferrari, M. Benacchio, E. Bacci, Porti, *Lavoro, Economia, Le regioni portuali di fronte alla rivoluzione logistica*, Cedam, Padova 2004, p. 31.

⁹⁶⁸ AsAPG, Dagnino G. (Presidente del Consorzio Autonomo al Porto di Genova), *Genova porto containers:*

inaugurazione del "terminal container" di ponte Libia, in data 23 luglio 1969, in «Il Porto di Genova», Anno LXIII, n. 7 – Luglio 1969, pp. 466 – 468.

⁹⁶⁹ AsAPG, Clemente Maglietta, *Tempi nuovi per i magazzini portuali*, in «Il Porto di Genova», n. 5, Maggio 1970, p. 304.

⁹⁷⁰ AsAPG, «Porto e Aeroporto di Genova», 1978.

⁹⁷¹ M. Persia, *La funzione del container in un terminal interno*, in *Convegno internazionale del container*, Genova 1969, p. 2. L'autore dell'intervento all'epoca era Direttore addetto allo sviluppo delle tecniche dei trasporti FIAT.

dell'immagazzinamento, costituito da pile di container, ha reso molto più spedito il lavoro di smistamento⁹⁷²».

Questo incontro fra i vari vettori disegnò uno spazio, che richiede una nuova organizzazione del lavoro, preciso e puntuale nella sua pianificazione dei tempi e nella relazione precisa con i terminal e i magazzini collocati nell'entroterra.

Secondo: la nuova rappresentazione

Il porto di Genova fu inserito all'interno del commercio intermodale, con l'obiettivo di realizzare una «struttura ottimale di flussi» intesa come un'unica “pipeline” tra spedizioniere e destinatario⁹⁷³. Nel dibattito italiano, come negli Stati Uniti d'America, fu centrale l'integrazione fra trasposti terrestri e marittimi. Nel 1966 i dirigenti del CAP esposero il seguente proposito:

Con i container, in fondo, noi estendiamo *oltremare* le autostrade e le ferrovie europee e viceversa, senza nessun carro ferroviario e nessuna automotrice debba attraversare l'Atlantico⁹⁷⁴.

La scuola portuale alla fine degli anni settanta sostenne quanto segue:

E' diventata una necessità far sì che tutte le fasi del trasporto (terrestre, porto, marittimo) dall'origine alla destinazione potessero permettere una *scorrevolezza* e una *fluidità* dei carichi simile a quella fornita dalla catena di montaggio degli impianti industriali⁹⁷⁵.

La medesima scuola precisò che il «*porta a porta* fosse la formula del vero e completo trasporto “intermodale” o integrato⁹⁷⁶». In modo analogo, nel 1976 i sindacati confederali sostenevano la seguente analisi:

Non si può più prescindere dal tenere in debito conto le novità per quanto attiene il vettore marittimo ed i metodi organizzativi ed operativi introdotti nel campo terrestre. Intendiamo riferirci alle implicazioni della politica integrata tra il trasporto marittimo e quello terrestre (trasporto da porta a porta) e del prevedibile aumento quantitativo del traffico marittimo⁹⁷⁷.

⁹⁷²D. Sacchetto, *Fabbriche galleggianti*, p. 227.

⁹⁷³AsCISCO, busta «33-39», Fasc. 38 - «Convegno “La funzione degli inland terminals nel sistema a containers” – Piacenza 13 giugno 1971». Camera di Commercio Industria, artigianato e agricoltura, Piacenza, Atti tavola rotonda sul tema: la funzione degli inland terminals nel sistema a containers, Piacenza 12 giugno 1971, p. 27.

⁹⁷⁴AsCISCO, B. 1, Fascicolo 1/a, Sotto fascicolo «articolo sulle conferenze di San Giorgio 1966», Mario Ravedati, Il porto di Genova e i containers, p. 548.

⁹⁷⁵AsCULMV, Scuola professionale per lavoratori del porto di Genova, *Le navi e le tecniche*, op. cit., p. 5.

⁹⁷⁶Ibidem, p. 15.

⁹⁷⁷AsCLStSoc, *Fondo Camera del Lavoro*, busta Misc. XXI, Fasc. «CGIL-CISL-UIL- Federazione unitaria Lavoratori

Sul piano della rappresentazione spaziale a Genova, l'introduzione della logista intermodale ha determinato la fine del porto come «isola», intesa come anomalia e «corpo separato» dalla produzione industriale⁹⁷⁸.

La definizione geografica del porto mutò, perché era inserito all'interno della catena del commercio intermodale⁹⁷⁹. Anche la sua *raffigurazione spaziale* cambiò rapidamente, utilizzando terminologie che fino ad allora trovano riscontro nella fabbrica, come suggerito da Sergio Bologna⁹⁸⁰. Nello specifico, la descrizione di un report di viaggio di studio nei porti del Nord Europa introdusse tale innovazione:

L'architetto svedese Leindenboirg di Göteborg sta mettendo a punto un altro sistema (...) capace di movimentare 15000 containers per nave nelle 24 ore (...) ricorre al largo impiego di *nastri trasportatori* per il trasferimento dei containers da deposito a nave e viceversa (...) l'intero sistema sarebbe altamente *automatizzato* e richiederebbe l'impiego di soli 20 uomini operare su 7 navi per un totale di circa 10.500 container⁹⁸¹.

Il modello prevedeva una struttura pentagonale in cui i mezzi meccanici e i suoi manovratori al centro e la movimentazione si realizzava ai lati⁹⁸².

In questa fase vi fu il superamento dell'anomalia del porto in relazione ai piani manageriali della produzione industriale e, dell'altro, la relazione con le tradizionali comunità dei lavoratori portuali. Il porto nella rappresentazione pubblica e nelle richieste degli armatori si adeguò al principio dello “scorrimento veloce” dei contenitori⁹⁸³.

Il porto mutò progressivamente perché divenne anello della catena del commercio intermodale⁹⁸⁴, dall'altro la sua *raffigurazione spaziale* si modificò

portuali», Convegno regionale sui porti liguri, Genova 5-6 maggio 1976, pp. 1-2.

⁹⁷⁸AsCISCO, Busta «n. 9 – 12», Fascicolo «Verbale della tavola rotonda del 3 luglio 1967», Verbale n. 20 - 3 luglio 1967.

⁹⁷⁹M. Levinson, *The box* op. cit., p. 264- 278.

⁹⁸⁰S. Bologna, *Le multinazionali del mare*, op. cit., p. 96.

⁹⁸¹AsAPGe, “Bollettino del Consorzio Autonomo del Porto”, 1972, p. 404.

⁹⁸²ASCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio del 1972*, ATA, Aprile 1973, p. 25.

⁹⁸³Rivista “Primo Maggio”, Collettivo Operaio Portuale di Genova, p. 54. Quaderni di Primo Maggio, 1 Dossier trasporti, supplemento n. 9/10, giugno 1978.

⁹⁸⁴M. Levinson, *The box*, op. cit., pp. 264- 278.

progressivamente, utilizzando terminologie che fino allora erano specifiche della fabbrica⁹⁸⁵.

Nel 1971 la rivista del CAP presentò una narrazione del porto inglese di Tilbury che si avvale chiaramente di terminologia degli spazi industriali:

Nuovi tipi di navi e nuovi metodi di trasporto hanno modificato anche il lavoro dell'uomo, il ruolo degli scaricatori e degli stivatori è molto diverso da quello di quindici o venti anni fa. Il lavoro in scali come Tilbury è simile a quello di una fabbrica. Le navi attraccano a intervalli regolari di tempo, con stesse operazioni, come alla catena di montaggio sempre i container dalle misure standardizzate⁹⁸⁶.

Nel 1973 la CULMV sottolineò come la definizione geografica fosse in una fase di profonda ridefinizione:

I porti sono costretti a industrializzare la loro attività per cui il concetto principale è di svincolare i traffici dai «porti d'obbligo per orientarli verso quelli di maggior convenienza⁹⁸⁷.

Nel 1969 il presidente del CAP dichiarò che «l'esperienza dei traffici specializzati, quanto più tecnologicamente distinti» postula un'organizzazione tipicamente industriale⁹⁸⁸». La rivista «Primo Maggio⁹⁸⁹», che ha dedicato un dossier sul tema del trasporto, sostenne «che il passaggio dal porto-emporio al porto-fabbrica e infine al decentramento del lavoro di banchina nella cerniera territoriale degli interporti è assunto come la rappresentazione più adeguata del disegno complessivo di pianificazione del ciclo del trasporto⁹⁹⁰».

⁹⁸⁵Preciso che il lavoro portuale, anche dopo la massiccia introduzione dei container non possa essere assimilato in modo meccanico alla dimensione della catena di montaggio. Il dibattito sulla natura dell'innovazione tecnologica è stato particolarmente intenso, con l'utilizzo frequente di terminologia tipica della catena di montaggio.

⁹⁸⁶AsAPGe, *Punta sui container il porto di Londra*, «Porto e Aeroporto di Genova», 1971, p. 906.

⁹⁸⁷AsCULMV, CULMV, *Programma di ristrutturazione della Compagnia*, Notiziario della CULMV, Anno VI, Ottobre 1973, n. 2, p. 3.

⁹⁸⁸G. Dagnino, *L'esperienza dei container nel porto di Genova*, in *Convegno internazionale del container*, Genova 1969, p. 4. L'autore dell'intervento era il Presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

⁹⁸⁹La rivista «Primo Maggio, saggi e documenti per una storia di classe», ha pubblicato 29 numeri dal Giugno 1973 all'autunno del 1988. Il primo quaderno tematico fu frutto della collaborazione fra la redazione della rivista e il Collettivo Operaio dei Portuali di Genova avente come focus il trasporto delle merci, pubblicato nel giugno del 1978.

⁹⁹⁰B. Zanatta, *I camionisti*, in «Primo Maggio», n. 7, estate 1976, p. 53.

I sindacati confederali modificarono la narrazione dello spazio portuale, dato che la CISL utilizzò la seguente rappresentazione:

Il pressante bisogno di una maggiore rapidità nello smistamento delle merci attraverso il trasporto terrestre significa un diverso ruolo del porto. La funzione del porto come luogo di stoccaggio della merce tende a ridimensionarsi a favore della funzione di transito in un sistema di trasporto intermodale⁹⁹¹.

Nello specifico, l'UIL assunse nel proprio vocabolario sul lavoro portuale l'espressione in "stazione ferroviaria"⁹⁹², come paradigma della nuova natura spaziale del porto ligure, come emerge dalla seguente comunicazione:

Oggi le cose sono cambiate, nel senso che tutto è oggi programmabile nei traffici, oggi sempre meno un porto conta meno per i requisiti rispetto a ieri. Oggi un porto richiede spazio, richiede *puntualità* nelle operazioni, allo stesso modo che una *stazione ferroviaria* richiede puntualità nella partenza dei treni⁹⁹³.

La scarsità di spazi

I container richiesero che la disponibilità di notevole spazio; il terminal container ideale aveva degli spazi retrostanti tre volte superiori al sistema tradizionale⁹⁹⁴. Per questo motivo, dalla fine degli anni Sessanta nello scalo genovesi si era andata a presentare "fame di spazio". In questa ottica, la CULMV mostrò la propria preoccupazione per il fatto che il porto di Rotterdam avesse un'enorme disponibilità di aree pianeggianti affianco al porto tradizionale. Il segretario del FILP sostenne che solo l'utilizzo di alcune migliaia di ettari avrebbero consentito al porto genovese una fattiva

⁹⁹¹ AsCLStS, *Fondo Camera del Lavoro*, busta Misc. XXI, fascicolo «CISL FILP provinciale 1976 1977», CISL – ITF, *Documento relativo alla ristrutturazione dei servizi del Porto di Genova*, Genova 07/11/1977.

⁹⁹² Per maggiori precisazioni si legga la seguente analisi: «Si sono modificati strutturalmente i traffici marittimi e come di conseguenza si siano adeguati o debbano adeguarsi i relativi servizi portuali». Vi è a questo proposito da notare che sempre più i porti assomigliano a delle *stazioni* dove l'afflusso dei treni è programmato in tempi e modi assai precisi». AsCLStSoc, *Fondo Camera del Lavoro*, B. Misc. XXI, fasc. Fascicolo UIL, «La UILTATEP – UIL per un razionale assetto gestionale del porto per la salvaguardia del salario e dell'occupazione per l'omogeneizzazione delle condizioni salariali e normative di tutti i lavoratori portuali, Genova, 26 novembre 1976».

⁹⁹³ AsCLStSoc, *Fondo Camera del Lavoro*, B. Misc. XXI, Fasc. UIL, «Dibattito sulla piattaforma per i lavoratori dei porti», Intervento di Belgiovine Carlo (UILPORTI/UIL).

⁹⁹⁴ AsCISCO, B. "2-8", Fasc. "2- CISCO, materiali vario", Sotto fascicolo "Gruppo di lavoro ministeriale", "Documento di lavoro 2, Lorenzo Calautti, Gruppo di lavoro per lo studio dei problemi connessi al traffico a mezzo container, 29 ottobre 1966, p. 1.

specializzazione degli accosti⁹⁹⁵. Nel 1973 la CULMV sostenne che la mancanza di spazio per gli accosti specializzati poteva una soluzione solo attraverso una soluzione con un notevole investimento sullo scalo di Voltri⁹⁹⁶, poiché i diversi attori sociali hanno mostrato i limiti strutturale del porto antico. Negli anni Settanta i dirigenti del CAP esternarono la necessità di costruzione del porto a Voltri⁹⁹⁷. Nel 1977 la CULMV richiedeva la mobilitazione dei sindacati per lo stanziamento di un fondo governativo funzionale allo svolgimento della sistemazione del molo di Voltri⁹⁹⁸, poiché la Compagnia Unica riteneva indispensabile l'utilizzo dei 90.000 mq di questo nuovo settore del porto genovese. Nello stesso anno il Console, G. Agosti, definiva Voltri come un "obiettivo prioritario", visto che considerava il porto storico in antitesi con l'ascesa dei container sul piano geografica e della logistica⁹⁹⁹.

La locale Camera di Commercio indicò in Voltri il luogo, in cui realizzare una movimentazione di container altamente meccanizzata, seguendo il modello tecnologico ed organizzativo del nuovo terminal di Marsiglia¹⁰⁰⁰.

Nel 1979, il nuovo centro di stoccaggio dei container entrò in funzione con una capacità di oltre mille unità movimentati con carrelli a forcella.

Dal 1984 iniziò a prendere corpo il progetto di spostare fuori dal porto antico la movimentazioni della merce ed affidare agli urbanisti la realizzazione di un progetto, capace di disegnare un porto turistico e consono per il tempo libero dei cittadini genovesi¹⁰⁰¹.

⁹⁹⁵ AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. «CGIL FILP - Nazionale», Relazione al VII° congresso provinciale della FILP-CGIL svolta dal segretario Stefano Marrollo 5/6/7 Marzo 1973, Genova, Teatro dell'AMGA, p. 36.

⁹⁹⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1970*, ATA 1971, p. 35.

⁹⁹⁷ AsStSoLig, Fondo CdL, B. XXI, Fasc. "CULMV e Compagnia portuale lavoratori ramo industriale", Bollettino della CULMV, Anno 5, n. 2, Dicembre 1972, Conferenza di Compagnia, 13-14-15 Gennaio 1973, Testo del documento organizzativo approvato dal consiglio di amministrazione, considerazione di carattere generale, p. 5.

⁹⁹⁸ AsAPG, *L'assemblea del Consorzio Autonomo del Porto*, "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", 1975, p. 388.

⁹⁹⁹ AsCULMV, *Spazi e finanziamenti*, in "Notiziario della CULMV", Anno 10, n.3, IV Trimestre, Ottobre-novembre-dicembre 1977, p. 3.

¹⁰⁰⁰ AsStSoLig, Fondo CGIL, Busta Misc. XXIV, Fasc. "seminario 150 ore", "Doc. seminario 150 ore su porti e trasporti 1979" – Incontro 1 marzo 1979, Giovanni Agosti – console della CULMV, p. 19.

¹⁰⁰¹ AsStSoLig., Fondo CGIL, Busta Misc. XXIV, Fasc. "seminario 150 ore", "Doc. seminario 150 ore su porti e trasporti 1979" – Incontro 1 marzo 1979, Dott. Carlo Vesin "Responsabile settore marittimo-portuale della camera di commercio di Genova", p. 16.

¹⁰⁰¹ G. Carozzi, *Volete cambiare volto al porto?*, "Il Secolo XIX", Luglio-settembre 1984.

Gli interporti

Il mutamento spaziale del trasporto delle merci dal mittente al destinatario diventò fondamentale per la relazione con il lavoro portuale. Le «attività operative legate alla movimentazione delle merci si sono spostate dal porto “storico”» destrutturando l’organizzazione dei portuali. Proprio perché sempre più le merci “attraversano” il porto senza fermarsi e indurre occupazione¹⁰⁰²». Le superfici necessarie per la manipolazione della merce furono individuati negli interporti dell’entroterra¹⁰⁰³.

Nel medesimo tempo il rapporto storico fra il porto e l’entroterra fu fortemente messo in discussione dalla fine degli anni Sessanta¹⁰⁰⁴. Nel primo caso, si impose il superamento del «porto-emporio», mentre nel secondo le principali regioni del Nord Italia si impegnarono nella costruzione degli interporti¹⁰⁰⁵.

Lo *spazio* del porto assunse una versione geografica nuova, per la fine della rottura di carico. Il porto perse velocemente la qualifica di luogo di manipolazione/trasformazione della merce, poiché il lavoro di carico e scarico avveniva nelle fabbriche o negli interporti di nuova generazione nell’ entroterra. L’innovazione fu descritta dai dirigenti del CAP di Genova nella prima metà degli anni Settanta: “Nasce il trasporto intermodale che ha come presupposto quello della limitazione della rottura di carico e le manipolazioni intermedie». Il porto, investito da questo processo, si trasformò radicalmente e viene ad assumere sempre più le caratteristiche di un punto dove le merci devono sostare il meno possibile ed esser celermente smistate: scompare il vecchio “porto-emporio” e nasce un nuovo tipo di porto¹⁰⁰⁶.

¹⁰⁰² Ibidem, p. 39.

¹⁰⁰³ AsAPG, *Scelte operative nei terminals intermodali*, in «Porto e Aeroporto di Genova», n. 11, Novembre, 1979, p. 1256.

¹⁰⁰⁴ AsAPG, Laura Maccaroni, *Containers a Genova*, in “Bollettino Ufficiale del CAP”, p. 929.

¹⁰⁰⁵ O. Marchisio, *L’intermodalità nel mercato mondiale delle merci*, in «Primo Maggio», n. 13, Autunno 1979, p. 39.

¹⁰⁰⁶ AsCLStoSo, Fondo CdL, busta XXI.

«Consorzio Autonomo del Porto, Rapporti CAP-sindacati, 1972-78, Relazione per la conferenza del CAP, p. 2.

Il CAP si mostrò interessato verso la creazione di una rete del nord Italia di container inland¹⁰⁰⁷.

La costruzione di una buona relazione fra nave e magazzini del porto ad una relazione fra pianificazione dell'attività al porto in simbiosi con i magazzini dell'entroterra¹⁰⁰⁸.

La nuova filosofia della logistica promosse prima una nuova rappresentazione dello spazio per realizzare materialmente una nuova geografia della manipolazione della merce.

A livello globale, negli anni Settanta la containerizzazione della merce nell'entroterra diventò profittevole e cambiò la geografia della catena distributiva¹⁰⁰⁹. Nello specifico, nel 1980, sulla rivista del CAP di Genova si sostenne quanto segue «lo sviluppo della containerizzazione pone in termini nuovi le politiche portuali nei riguardi dell'entroterra¹⁰¹⁰». Negli anni Settanta i diversi attori del porto genovese posero al centro del dibattito modalità e tempi per la costruzione degli interporti¹⁰¹¹, che stavano sorgendo come risposta alla necessità dell'intermodalità¹⁰¹². In tale direzione, il direttore addetto allo sviluppo dei trasporti della FIAT, Ing. Mario Persia, nel 1969 definendo la funzione dei terminal dell'entroterra, espose un'innovativa la relazione fra mare e terra come segue:

Il terminale deve essere un centro di traffico, meglio ancora di traffici. Per noi è logico porsi la domanda del perché un terminale interno non debba darsi tutte le funzioni, e quindi avere tutte le infrastrutture di un porto marittimo¹⁰¹³.

Gli interporti in terraferma furono costruiti come centri di raccolta e smistamento della merce, ovvero «come punto di fluidificazione del ciclo intermodale¹⁰¹⁴», quindi

¹⁰⁰⁷ AsAPG, *Trasporto intermodale*, in “Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova”.

¹⁰⁰⁸ Clemente Maglietta, *Tempi nuovi per i magazzini portuali*, “Bollettino CAP”, p. 304. n. 5 maggio, 1970.

¹⁰⁰⁹ J. P. Rodrigue, T. Notteboom, 2009, *The geography of containerisation: half a century of revolution, adaptation and diffusion*, in «GeoJournal», 74 (1), p. 3.

¹⁰¹⁰ AsAPG, Vallega, *L'organizzazione portuale*, «Porto e Aeroporto di Genova», n. 2, Febbraio 1980, p. 115.

¹⁰¹¹ AsCISCO, Busta «63-67», Fasc. n. 63 «Convegno sugli inland terminals - Piacenza, 15 Giugno 1974, Mostra dei containers - Piacenza, 15-16 Giugno 1974».

¹⁰¹² Primo Maggio e Collettivo operaio Portuale (a cura di), *Sul convegno cisco*, op. cit., p. 16.

¹⁰¹³ M. Persia, *La funzione del container*, op. cit., p. 5.

forieri di un nuovo rapporto della produzione con l'entroterra. Fabiani, CISCO¹⁰¹⁵ considerava gli interporti funzionali alla realizzazione della «pipeline» della merce¹⁰¹⁶, per cui sosteneva che «l'inland *terminal* è un anello che considerato in se stesso, richiede un costo; ma il suo servizio, in molte circostanze, oltre che necessario risulta vantaggioso, poiché esso consente agli altri anelli di ridurre i loro costi¹⁰¹⁷». Per cui la velocità e il crollo del lavoro presso il porto genovese sono stati possibili grazie ad una nuova geografia della manipolazione della merce negli interporti. Il CISCO si propose, perciò, di mappare i centri di carico e scarico dei container nel 1975 attribuendo pari dignità ai terminal marittimi e terrestri¹⁰¹⁸.

La nuova geografia del trasporto della merce è stata messa in luce dai dirigenti del CAP quando precisavano che «una parte delle attività destinata alla preparazione e formazione del carico può anche essere realizzata fuori dal porto¹⁰¹⁹». La nascita degli interporti ha comportato una ferma presa di posizione da parte della CULMV:

Se lo sviluppo verificatosi nel trasporto affidato a navi traghetto e porta contenitori è andato a tutto danno di quello tradizionale» i lavoratori portuali si sono prontamente adeguati, ciò non autorizza nessuno a credere che oggi essi siano disposti a subire passivamente l'instaurarsi e il proliferare di centri di stoccaggio esterni allo scalo, non importa se a questo vicini o dislocati nell'entroterra, appositamente attrezzati per eliminare, nella manipolazione della merce, l'intervento della manodopera portuale¹⁰²⁰

¹⁰¹⁴ F. Bartolini, *Storia del container*, in «Primo Maggio», n. 12, Inverno 1978-'79, p. 14.

¹⁰¹⁵ Il Centro Italiano Studi Container (CISCO) è stato fondato nel 1967 dalla Camera di Commercio di Genova in collaborazione con il Consorzio Autonomo al Porto di Genova e le principali industrie italiane. Essa ha Organizzato moltissimi convegni in Italia, viaggi di studio all'estero e indagini su diverse problematiche connesse con la diffusione dei container in Italia dalla fine degli anni sessanta in poi.

¹⁰¹⁶ AsCISCO, Busta«33-39», Fasc. 38, «Convegno “La funzione degli inland terminals nel sistema a containers” – Piacenza 13 giugno 1971». “Camera di Commercio Industria, artigianato e agricoltura, Piacenza, Atti tavola rotonda sul tema: la funzione degli inland terminals nel sistema a containers, Piacenza 12 giugno 1971», p. 27.

¹⁰¹⁷ Ibidem, p. 69.

¹⁰¹⁸ AsCISCO, Busta «63-67», Fasc. 67 «Assemblea generale CISCO 30 gennaio 1975» Proposte attività futura, (1975-76) allegato alla relazione del presidente, Assemblea generale CISCO 30 gennaio 1975», p. 1.

¹⁰¹⁹ AsAPG, Clemente Maglietta, *Tempi nuovi per i magazzini portuali*, «Porto e Aeroporto di Genova», n. 5 Maggio, p. 306.

¹⁰²⁰ AsCULMV, CULMV, *Ristrutturazione della Compagnia e riorganizzazione dei servizi portuali*, Notiziario della CULMV Anno VI, 1973, n. 2, Anno VIII, 1976, Gennaio, n. 1, p. 5.

Due anni dopo, il Collettivo Operaio Portuale di Genova sostenne che stessero nascendo «spazi di concentrazione della merce al di fuori del porto e ciò porta con sé fenomeni di iperfruttamento (...) tutti vogliono potenziare i porti in termini di scorrimento veloce, di modo che il porto abbia una struttura molto veloce di scorrimento senza dover ampliare le aree e gli spazi¹⁰²¹». Nel dicembre del 1976, i portuali scioperarono per via malessere generato dall'incremento delle operazioni di carico e scarico della merce nei container presso gli interporti dell'entroterra¹⁰²².

I portuali manifestavano il loro malessere verso il “proliferare di centri di stoccaggio esterni allo scalo”, visto che erano coscienti che la nuova geografia della manipolazione della merce fosse funzionale ad incrementare la disoccupazione dei lavoratori portuali¹⁰²³. Nel 1969, la CULMV iniziò a prendere posizione contro la manipolazione della merce e le operazioni di groupage all'esterno del porto¹⁰²⁴

Il Collettivo Operaio Portuale di Genova denunciò che le operazioni di stivaggio dei container si svolgesse prevalentemente al di fuori del porto, e ciò stava producendo “fenomeni di ipersfruttamento e lavoro nero”. Si aggiungeva che negli interporti era occupata forza lavoro “a basso costo e poco organizzata sindacalmente”. Nel settore del facchinaggio nell'entroterra “il sindacato era quasi assente¹⁰²⁵”. Lo spostamento della manipolazione della merce dalla banchina agli interporti favorì un calo di rigidità e di calo di lavoro in un luogo di notevole valenza politica per il movimento operaio a cavallo fra gli anni Sessanta e Settanta¹⁰²⁶.

Più precisamente il rapporto fra il porto genovese e l'entroterra è mutata grazie alla costruzione e lo sviluppo di tre interporti: Rivalta Scrivia, Piacenza e Montale Agliana.

¹⁰²¹ Collettivo Operaio Portuale (Genova), *Verso il porto diffuso*, in «I quaderni di Primo Maggio, Dossier trasporti, supplemento al n.9/10», p. 54.

¹⁰²² AsAPG, *Due ore di sciopero dei portuali*, in «Porto e Aeroporto di Genova», Dicembre 1976, p. 1211.

¹⁰²³ AsCULMV, CULMV, *Ristrutturazione della Compagnia e riorganizzazione dei servizi portuali*, in “Notiziario della CULMV”, Gennaio 1976, Anno 9, n. 1, p. 5.

¹⁰²⁴ CULMV, *Relazione annuale 1969*, p. 21.

¹⁰²⁵ Rivista “Primo Maggio”, Collettivo Operaio Portuale di Genova, p. 54. Quaderni di Primo Maggio, 1 Dossier trasporti, supplemento n. 9/10, giugno 1978.

¹⁰²⁶ Gianni Crespi, “Primo Maggio” e i trasporti, p. 51,

Nella relazione fra il porto genovese e l'entroterra, Rivalta Scrivia assunse un notevole peso, il cui presidente, Giacomo Costa sottolineava che «i terminal devono essere considerati come anello della catena dei trasporti, che deve essere continua e di uguale forze di ogni maglia¹⁰²⁷». Rivalta Scrivia fu considerata come “un polmone” per il porto di Genova, data la progressiva scarsità di spazi che indusse l'utilizzo dei container. In merito, gli armatori sostennero che in tale centro si disponesse di «enorme spazio per la movimentazione dei container» per cui richiesero nel 1974 l'istituzione di una «treno-navetta con quaranta carri utili per trasportare ottanta container giornalieri dal centro di Rivalta Scrivia come dai terminal del porto di Genova¹⁰²⁸.

Nel 1970 Dagnino dichiarò che «lo stesso problema tecnico, economico e finanziario che si è posto per i terminali marittimi si pone ora per quelli terrestri». L'area piacentina appare ben idonea a impiantarvi un terminal interno. In relazione alla portualità genovese, il terminal container di Piacenza ha assunto un notevole peso, essendo capace di fornire il necessario “retroterra” per sviluppare la movimentazione dei trasporti specializzati¹⁰²⁹.

Nella prima parte del 1972 fu «realizzato il primo “inland terminal” per container dell'Italia centrale a Montale Agliana, fra Prato e Pistoia. Il nuovo terminale occupava una superficie di

novanta mila metri quadrati, servito da strade e ferrovie, che ne consentivano il collegamento con i maggiori porti della Penisola¹⁰³⁰». Al suo interno furono concentrati i container provenienti da altri terminal europei e dai porti italiani. Il terminale fu dotato di ampi magazzini per il *groupage* e dispone di una sezione doganale¹⁰³¹. Nell'anno successivo, i terminal del porto di Genova, nello specifico di ponte Libia e di

¹⁰²⁷ AsAPG, *A Piacenza tavola rotonda sugli «inland terminals»*, in «Porto e Aeroporto di Genova», n. 3 giugno 1971 p. 325.

¹⁰²⁸ AsCISCO, busta«63-67», fasc. «63 - Convegno sugli *inland terminals* - Piacenza, 15 Giugno 1974, Mostra dei containers - Piacenza, 15-16 Giugno 1974», Lettera inviata da Andrea Versario (Casa di spedizione) al Centro Italiano Studi Container, 26 giugno 1974, Genova - pp. 4-5.

¹⁰²⁹ AsCISCO, B.18-24, F. «20-Convegno di Piacenza - 1-2 Giugno 1969», Ente autonomo Mostre Piacentine, *Atti convegno di studio sul trasporto per mezzo dei container*, Piacenza 1 giugno 1969, Intervento Gabriele Orsi, p. 56.

¹⁰³⁰ AsAPG, *A Piacenza tavola rotonda sugli «inland terminals»*, in «Porto e Aeroporto di Genova», n. 3 giugno 1971 p.325.

¹⁰³¹ AsAPG, *Aperto a Montale il terminale terrestre per containers*, in «Porto e Aeroporto di Genova», 1972, p. 161.

Ponte Nino Ronco, furono collegati a mezzo treno bloccato a grande velocità col centro terminal di Montale (Pistoia)¹⁰³². Inoltre, il container rese possibile il mutamento del trasporto della merce fra i vertici del triangolo industriale italiano. Il gruppo armatoriale Grendi Tarros di Genova nella seconda parte del 1970 aprì un terminal a Torino, in grado sia di raccogliere e containerizzare direttamente piccole spedizioni a collettame, sia di effettuare trasporti a completi¹⁰³³. Nel 1971 il CAP dichiarò l'istituzionalizzazione di un treno "bloccato" tra Genova (ponte Libia) e Milano, e lo sviluppo del rilevante parco di semirimorchi che sempre più frequentemente percorrono le strade dell'entroterra padano¹⁰³⁴. Servizi regolari di treni porta-container con Milano furono istituiti nel 1969¹⁰³⁵ che registrò nella prima metà degli anni Settanta una fortissima ascesa del numero dei container manipolati, visto il crescente carico dei container da parte di industrie metal meccaniche o chimiche¹⁰³⁶.

4.6.La promozione culturale dei container (CISCO e CAP)

Premessa

Il container fu accolto da diffidenza e paura da diverse figure professionali, per esempio dagli spedizionieri ai lavoratori portuali. Dalla seconda metà degli anni Sessanta, alcuni attori sociali, con sede a Genova, si sono impegnati nella promozione culturale della containerizzazione a livello nazionale.

CISCO

Il 12 aprile del 1967 fu fondato il Centro Italiani di Studi sul Container (CISCO)¹⁰³⁷ frutto della collaborazione fra la Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura di Genova, il CAP, le principali industrie italiani e decine di imprese

¹⁰³² AsAPG, *Treno bloccato porta-containers tra Genova e Montale*, in «Porto e Aeroporto di Genova», 1973, p. 19.

¹⁰³³ AsAPG, *Nuove iniziative nei traffici «da porta a porta»*, in «Il porto di Genova», n. 12 Dicembre, 1970, p. 747.

¹⁰³⁴ AsAPG, *Linee container a Genova*, in «Porto e Aeroporto di Genova», n. 7 - Ottobre 1971, p. 821.

¹⁰³⁵ AsAPG, *Da Milano a Genova il primo treno containers*, in «Il porto di Genova», novembre 1969, p. 790.

¹⁰³⁶ AsCISCO, B. 52 -. Fasc. «52-Riunione Comitato Direttivo - Genova, 25 Gennaio 1973, «Assemblea del CISCO, 18 luglio 1972», p. 12.

¹⁰³⁷ AsCISCO, B. "2-8", Fasc. "2- CISCO, materiali vario", Sotto fascicolo "Gruppo di lavoro ministeriale", "Documento di lavoro 2, Comunicato stampa della Camera di Commercio, Industria, agricoltura artigianato, in data 13 aprile 1967.

impegnate nella logistica marittima e autostradale, dopo un dibattito durato circa un anno¹⁰³⁸.

L'obiettivo primario dell'associazione era la costruzione di una *mentalità dei container*, non ancora sviluppata in Italia dalla seconda metà degli anni Sessanta. Poiché la Camera di Commercio di Genova si era prefissato di istituire una struttura che sviluppasse sia le attività tipiche del centro di ricerche che quelle dell'“ufficio di promotion”¹⁰³⁹.

L'attività di sensibilizzazione fu indirizzata verso i vari ambienti marittimi e le autorità nazionali, con fortissima attenzione verso le dinamiche tecnologiche e culturali in atto oltre i confini nazionali¹⁰⁴⁰.

Nel 1968, Laura Maccaroni sostenne che il container stesse mettendo in discussione “la mentalità che perdurava da almeno un secolo” nei porti ed definì “irreversibile” al processo tecnologico in atto¹⁰⁴¹.

Nel febbraio del 1972 la Sea Land presentò un documentario presso la Calata Canepa sulla movimentazione dei proprio contenitori nei terminali marittimi, anticipando la realtà che era prossima a coinvolgere il porto di Genova in relazione al recente accordo¹⁰⁴². L'evento fu concepito per diversi destinatari come gli spedizionieri, broker ed agenti marittimi.

Affinché i portuali italiani non si opponessero alla containerizzazione nella prima metà degli Settanta furono diffuse le testimonianze dei portuali di Tilbury, che manifestarono soddisfazione per l'incremento dei loro salari rispetto a quelli dei genitori portuali impegnati con i mezzi tradizionali¹⁰⁴³.

Nel 1975, L. Fabiano, Vicepresidente del CISCO, mostrò come nei primi anni di vita, l'associazione fosse stata impegnata in “azione divulgativa” sulla natura

¹⁰³⁸Nel 1966 era utilizzata la formula “Centro Italiano Studi per lo studio dei problemi della containerizzazione” AsCISCO, B.1, Fasc. 1/c, Camera di Commercio Industria ed agricoltura di Genova, *Comunicato stampa*, 06/12/1966.

¹⁰³⁹ AsCISCO, B.1, Fasc. 1/c, Camera di Commercio Industria ed agricoltura di Genova, *Riunione comitato promotore centro container*, 29 Maggio 1967, p. 1.

¹⁰⁴⁰ AsCISCO, B.1, Fasc. 1/c, Missiva di Mario Ravenati a Manzetti del 18/11/1966.

¹⁰⁴¹ AsAPG, Laura Maccaroni, Containers a Genova, in “Bollettino Ufficiale del CAP”, Anno, n. , p. 928

¹⁰⁴² AsAPG, Documentario della Sea Land sui traffici in container, in “Bollettino CAP”, 1970, n. 2 Febbraio, p. 100.

¹⁰⁴³ AsFIAT, B. “Container”, Ferdinando Till, *Informazioni e considerazioni sulla containerizzazione*, in “Ingegneria ferroviaria, Marzo 1972, p. 231.

dell'innovazione dei container, trovandosi ad affrontare lo scetticismo degli operatori italiani della logistica¹⁰⁴⁴. Il 16 gennaio 1974, egli sostenne che era stata superata la prima fase: “la più difficile, in cui spiegare l'utilità del sistema” e formare la “mentalità del container”. A suo giudizio, era incominciata la seconda fase, quella in cui era necessario creare le infrastrutture generali ed i mezzi di trasporto tecnologicamente avanzati per la creazione del sistema.

Il vicepresidente del CISCO illustrò come dalla seconda metà degli anni Settanta fosse diventato prioritario per l'associazione la promozione di una campagna per l'incremento delle infrastrutture atte a facilitare la manipolazione dei container nei porti marittimi¹⁰⁴⁵.

La rivoluzione e il futuro

La terminologia utilizzata dai responsabili del CISCO intese mostrare l'enorme innovazione e portata “rivoluzionaria” di tale sperimentazione tecnologica, come si evince dal seguente pensiero di Fabiano:

Se consideriamo che i metodi adottati vengono drasticamente mutati dal sistema dei container, concordo che questa sia una rivoluzione in atto. (...) la rivoluzione non è nella creazione di un nuovo mezzo di trasporto, ma nell'aver staccato nel mezzo di trasporto la parte contenente la merce da quella cosiddetta rotolante¹⁰⁴⁶.

Nel 1970 il presidente del CAP inserì la “rivoluzione dei contenitori” all'interno di un processo di *progresso storico lineare ed inevitabile*, come ci mostra il seguente intervento:

Ignorante di queste cose (come i container N.d.A.), più con quel tanto di intuito che mi viene da letture storiche, che non per competenza specifica, non appena ebbi l'onore di assumere la direzione della Port-Authority di Genova, subito avvertii. Intuitivamente che le cose camminavano nella direzione di questi traffici specializzati (...) capivo che le cose camminavano in quella direzione: se non fosse stato il container sarebbe stato qualcosa d'altro¹⁰⁴⁷.

¹⁰⁴⁴ AsCISCO, Luigi Fabiano (Viceconsole CISCO), *Produzione e distribuzione: problemi indissolubili*, in *Congresso sul tema “sviluppo portuale e sviluppo economico*, in “Notiziario CISCO”, n. 2, febbraio 1975, p. 60.

¹⁰⁴⁵ *Conferenza di Fabiano sul trasporto in contenitori*, “Bollettino CAP”, 1974, n.1, p. 146.

¹⁰⁴⁶ Archivio del CISCO, B. “18-24”, Fasc. “Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969”, documento “Il container e la strada, Torino”, relazione di Fabiano (Vicepresidente del CISCO), p. 7.

¹⁰⁴⁷ AsAPG, Dichiarazione del presidente, prof. Giuseppe Dagnino all'assemblea generale del Consorzio: dichiarazioni del presidente, in “Bollettino CAP, 1970”, p. 142.

Nel 1975 egli analizzò il rapporto fra futuro e portualità, come appare nelle seguenti parole:

Vi sono nella storia degli uomini momenti in cui la storia medesima diventa ansiosa di utopia: non fuga dal mondo per andarsi a posare sulle nuvole, bensì capacità morale di progettare il futuro (...) in forma d'intervento nella realtà secondo modelli per modificarla (...) L'utopia sa essere operativa secondo lumi, né sembra aberrante l'associazione di porto e utopia¹⁰⁴⁸.

Nei porti italiani il container fu diffuso non tanto per “una meccanica trasmissione delle tecnologie”, ma perchè alcuni think maker promossero la “mentalità” adeguata. Inoltre, alcuni attori sociali legarono intrinsecamente il container al lemma “rivoluzione” per indicare esplicitamente come il rapporto con il tempo (passato e presente) dovesse essere profondamente ridefinito, grazie all'innovazione tecnologica giunta dal mare.

4.7. Il modello industriale e il container: Il caso della FIAT

Nella presente sezione si analizza come in generale il rapporto fra logistica portuale e la produzione industriale sia mutato, nello specifico si assume la FIAT come campo di analisi fattuale e di costruzione del discorso pubblico. Gli armatori e le principali industrie collocarono il porto, e i suoi lavoratori, all'interno della produzione industriale.

Teoria generale

Ugo Marchese studiò come a cavallo fra anni Sessanta e Settanta il rapporto fra trasporto della merce e l'industria fosse profondamente mutato. La necessità d'integrazione fra la produzione industriale e la logistica fu preesistente a questa fase, ma solo con la cosiddetta “rivoluzione dei container” si sperimentarono percorsi d'integrazione fra i due settori¹⁰⁴⁹.

Difatti, nel 1969 l'ing. Caranti sostenne che il contenitore dovesse essere concepito come “la materializzazione dell'esigenza di riduzione del costo di distribuzione dei prodotti da parte della produzione”¹⁰⁵⁰.

¹⁰⁴⁸AsAPGe, G. Dagnino, *Porto ed Utopia*, “Bollettino CAP – 1975”, p. 689.

¹⁰⁴⁹Archivio sociale storia ligure, Fondo CGIL, Busta Misc. 24, Fasc. “Seminario 150 ore”, *Seminario 150 ore su porti e trasporti 1979*, 3° Incontro – 15 marzo 1979, Ugo Marchese, *Progresso marittimo e portuale*, pp. 5 e 11.

¹⁰⁵⁰Archivio del CISCO, B. “18-24”, Fasc. “Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969”, documento “Il container e la strada, Torino”, Relazione dell'ing. Caranti, Morteo Soprefin Spa, p.

Agli inizi degli anni Settanta, alcuni sindacalisti si impegnarono nella ridefinizione della funzione produttiva del lavoro dei portuali. Nel 1973, S. Marrollo presentò un'analisi agli iscritti del proprio sindacato su questo nodo tematico:

Compagni, il trasporto non è più un momento separato dal processo produttivo. Esso nelle sue diverse fasi non è nemmeno più complementare, ma rappresenta la *continuità*, perché il trasporto è da porta a porta, perché ha integrato le diverse fasi marittimo-portuale ed è entrato nel ciclo della *industrializzazione*¹⁰⁵¹.

Nel 1977, la FULP acquisì il dato che i problemi portuali fossero “parte integrante del tessuto economico produttivo al servizio dell'attività industriale¹⁰⁵²”. Negli anni Settanta, la UIL mostrò come l'attività portuali stesse superando la cesura preesistente¹⁰⁵³. Difatti, i sindacalisti misero in luce quanto segue:

Un'elevata percentuale delle merci sbarcate ed imbarcate nei porti è costituita da “approvvigionamenti” di materie da lavorare nelle industrie e da spedizioni delle medesime¹⁰⁵⁴.

Persia¹⁰⁵⁵ mostrò come il modello di controllo scientifico del processo lavorativo formulato da W. Taylor si fosse “fermato al cancello della fabbrica”. Per cui, il suo sforzo intellettuale fu quello di utilizzare il contributo dell'ingegnere nordamericano su tutto il processo di trasporto della merce prodotta dall'impianto industriale¹⁰⁵⁶. Nel 1968, Persia illustrò come in Italia vi fosse in atto uno sforzo teorico nella ridefinizione della relazione fra trasporto e produzione¹⁰⁵⁷. Nel 1969, all'interno di una conferenza sulla logistica intermodale, l'ingegnere descrisse l'innovazione con le seguenti parole:

Il trasporto rappresenta (...) un momento della produzione, cioè il trasporto un'operazione di trasformazione della merce (...) alla stessa maniera del funzionamento di un impianto

¹⁰⁵¹ AsStSo, Fondo CdL, B. Misc. XXI, Fasc. «CGIL FILP - Nazionale», Relazione al VII° congresso provinciale della FILP-CGIL svolta dal segretario Stefano Marrocco 5/6/7 Marzo 1973, Genova, Teatro dell'AMGA, p. 28.

¹⁰⁵² AsLigure, Fondo della CdL, B. XXI, Fascicolo “FULP (1976-1977)”, Relazione del 14.01.1977.

¹⁰⁵³ “Convegno del Comune di Genova dedicato al porto (20/22 ottobre 1977) – Intervento di Bruno Cantini della Segreteria UILTATEP”, «Notiziario UILTATEP», Notiziario interno della UILTATEP – UIL – Federazione Regionale Ligure, 10 novembre 1977, Anno XVIII, n. 157.

¹⁰⁵⁴ «La UILTATEP – UIL per un razionale assetto gestionale del porto per la salvaguardia del salario e dell'occupazione per la omogeneizzazione delle condizioni salariali e normative di tutti i lavoratori portuali, Genova, 26 novembre 1976»

¹⁰⁵⁵ Ingegnere del settore commerciale della FIAT.

¹⁰⁵⁶ Archivio del CISCO, B. “18-24”, Fasc. “Torino: Tavola rotonda 16 aprile 1969”, *Il container e la strada*, Torino, relazione dell'ing. Caranti, Morteo Soprefin Spa.

¹⁰⁵⁷ AsFIAT, B. “Container”, M. Persia, *L'influenza del container sulle tecniche e l'economia dei trasporti*, Rivista ATA, Giugno 1968, p. 3.

industriale. Il trasporto della merce è un *utensile* (...) è parte integrante del ciclo di produzione della ricchezza¹⁰⁵⁸.

Il container stava diventando un “strumento della produzione industriale”, funzionale al passaggio dell’automazione dalla produzione industriale al trasporto della merce¹⁰⁵⁹. Più precisamente, lo scatolone di metallo era “inserito nel ciclo di produzione (...) e nei rapporti tra officine di produzione e distanti officine di montaggio laddove servisse il materiale contenuto” nei container¹⁰⁶⁰. Nel 1967 la FIAT iniziò a teorizzare e immaginare con quali modalità trasportare i semilavorati da uno stabilimento industriale all’altro, costruendo un sistema di fabbriche a rete. L’anno successivo, si mise a fuoco che il container fosse economicamente conveniente per il sistema produttivo se non lo si fosse considerato solo come una scatola, ma un “sistema operativo”¹⁰⁶¹. Molto concretamente, la FIAT fu interessata al commercio intermodale perché gli avrebbe consentito di risparmiare di circa il 50% i costi di spedizione dall’Italia agli Stati Uniti d’America.

In modo similare, nel trasporto della merce verso Africa era possibile una riduzione del costo di circa il 30%¹⁰⁶². Il container consentì di ridurre il deposito della merce, inteso come “stock di merce e giacenze”. Il trasporto delle componenti per auto da Torino a Barcellona per con il container era utile ad abbattere il tempo di giacenza dei prodotti da un mese a una settimana¹⁰⁶³.

Il trasporto su gomme dei container era preferito ai treni per la possibilità di avere più flessibilità nella partenza, ovvero iniziare il trasporto del container quando gli

¹⁰⁵⁸ AsCISCO, B. 23, Fasc. “Verbale”, *L’esperienza italiana del trasporto a mezzo container, prospettive a breve termine*, 25 ottobre 1969, Relazione di Mario Persia (FIAT spa), pp. 26-28.

¹⁰⁵⁹ B. 1, Fasc. “Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione”, Verbale n. 20, - 3 Luglio 1967, “Tavola rotonda tra i soci del CISCO”, Intervento di Mario Persia, p. 2.

¹⁰⁶⁰ AsCISCO, B. 1, Fasc. “Ing. Carlo Righi/Verbal di riunione”, Verbale incontro del CISCO con gli operatori economici torinesi, presso la Camera di Commercio di Torino, in data 19 Luglio 1967, Intervento di Mario Persia, p. 6.

¹⁰⁶¹ AsFIAT, B. “Container”, M. Persia, *I container nella evoluzione della catena del freddo*, 17° congresso nazionale del freddo, Padonva, 1-3 Giugno 1968.

¹⁰⁶² AsFIAT, B. “Container”, M. Persia, *Movimenti interni e trasporti su medie e lunghe distanze in una serie di esperimenti in corso alla FIAT*, in “Convegno presso al Camera di Commercio Italo americana di Milano, 06 marzo 1968, p. 4.

¹⁰⁶³ AsFIAT, B. “Container”, M. Persia, *I container nella evoluzione della catena del freddo*, 17° congresso nazionale del freddo, Padonva, 1-3 Giugno 1968.

operai di fabbrica aveva terminato l'operazione di riempimento e non secondo orari rigidi e prestabiliti dal servizio ferroviario¹⁰⁶⁴.

Sperimentazione FIAT: Prima fase della containerizzazione

Dal 1967 la FIAT aveva realizzato degli esperimenti di trasporto dei propri prodotti con container, mettendo a fuoco i vantaggi per quanto riguarda la velocità e la sicurezza. Per questo motivo, la CULMV indicò la casa automobilistica torinese come azienda pionieristica nell'uso applicato del container¹⁰⁶⁵. La FIAT si autodefiniva come “una delle imprese più avanzate in Italia nel settore” del commercio containerizzato¹⁰⁶⁶.

All'epoca, la FIAT movimentava circa tre milioni di tonnellate di merce ed usava ampiamente il trasporto marittimo, visto il 3/5 di tale merce transitava per il porto di Genova¹⁰⁶⁷. La multinazionale dell'automobile utilizzò i container della British Railways per spedire semilavorati presso il proprio stabilimento irlandese e nel 1969 essa movimentato 500 container al mese.

Nel 1969 la logistica intermodale fu utilizzata per il trasporto di componentistica da Torino a Barcellona e con la Francia¹⁰⁶⁸. I semilavorati costruiti nello stabilimento di Torino erano trasportati all'interno dei container sino allo stabilimento di Termini Imerese, dove si realizzava l'assemblaggio dei suddetti prodotti con altri semilavorati giunti da fornitori vari sino alla realizzazione del prodotto finito.

Concretamente, il trasporto marittimo dei container, contenenti i semi lavorati prodotti nello stabilimento di Torino, si svolgeva grazie alle navi della “Soc. Traghetti del Mediterraneo”¹⁰⁶⁹.

¹⁰⁶⁴ AsCISCO, M. Persia, *Trasporti terrestri con containers ed esperienza FIAT*, CTD, n. 4, Gennaio-Febbraio 1969.

¹⁰⁶⁵ AsCULMV, CULMV, *Relazione annuale 1969*, p. 15.

¹⁰⁶⁶ AsCISCO, B. 23, Fasc. “Verbale”, *L'esperienza italiana del trasporto a mezzo container, prospettive a breve termine*, 25 ottobre 1969, Relazione dell'ing. Giorgio Rossi (FIAT spa).

¹⁰⁶⁷ AsFIAT, B. “Container”, M. Persia, *Movimenti interni e trasporti su medie e lunghe distanze in una serie di esperimenti in corso alla FIAT*, in “Convegno presso al Camera di Commercio Italo americana di Milano, 06 marzo 1968, p. 2.

¹⁰⁶⁸ AsCISCO, B. 23, Fasc. “Verbale”, *L'esperienza italiana del trasporto a mezzo container, prospettive a breve termine*, 25 ottobre 1969, Relazione di Mario Bagna(FIAT spa), pp. 45-47.

¹⁰⁶⁹ AsCISCO, *Il container in Italia: rapporto CISCO sulle risultanze più significative del '71*, in “CISCO News”, Novembre – Dicembre 1971, p. 7.

Effetti sulla mentalità degli operatori della FIAT

Secondo Mario Bagna, Ingegnere della FIAT, il container si avvicinò il più possibile alla catena di montaggio e stava “entrando nella mentalità di chi movimentava la merce nelle officine”. L’ingegnere FIAT, Giorgio Rossi invitò a considerare “i container come elementi di una ideale catena di montaggio, che unisca gli stabilimenti” industriali¹⁰⁷⁰. Il container stava divenendo lo strumento per ridefinire lo spazio della produzione industriale in due direzioni. Da un lato, le piante degli stabilimenti industriali e la collocazioni delle diverse operazioni del processo produttivo furono ripensate a partire dalle operazioni di stivaggio dei container e del trasporto intermodale. Dall’altro lato, si constatò che in Italia vi fosse stato una notevole concentrazione della produzione industriale, e si guardava con interesse al processo di decentramento industriale oltre i confini nazionali. Nelle altre nazioni vi erano “stabilimenti specializzati in specifiche lavorazioni e collegate attraverso linee di trasporto con la fabbrica di montaggio”, in cui il container divenne “l’utensile interno” a tale produzione a rete¹⁰⁷¹.

Persia mostrò chiaramente come l’architettura della fabbrica, nel caso di Termini Imerese, fu concepita secondo una nuova mentalità capace di tener conto l’innovazione del container. Nel 1969 descrisse come lo stabilimento industriale e l’idea di produzione stesse vivendo all’interno della FIAT una ridefinizione sostanziale:

La fabbrica è disegnata e pensata avendo in mente il container. Non vi sono più magazzini (...) un vasto piazzale come un porto e invece di arrivare una nave, arriva il treno o una serie di autocarri. (...) La macchina è l’espressione ultima del ciclo di produzione iniziato a Torino e che termina in Sicilia ed è nata in una fabbrica in funzione del container¹⁰⁷².

FIAT: La seconda fase della containerizzazione

Negli anni settanta il container fu scelto come strumento per realizzare un trasporto intermodale della merce fra uno stabilimento e l’altro. In questa fase, fu creato un circuito di movimentazione di prodotti e semilavorati fra i luoghi di

¹⁰⁷⁰ AsCISCO, B. 23, Fasc. “Verbale”, *L’esperienza italiana del trasporto a mezzo container, prospettive a breve termine*, 25 ottobre 1969, Relazione dell’ing. Giorgio Rossi (FIAT spa).

¹⁰⁷¹ AsCISCO, B. 23, Fasc. “Verbale”, *L’esperienza italiana del trasporto a mezzo container, prospettive a breve termine*, 25 ottobre 1969, Relazione di Mario Bagna (FIAT spa), pp. 49-51.

¹⁰⁷² AsCISCO, M. Persia, *Trasporti terrestri con containers ed esperienza FIAT*, CTD, n. 4, Gennaio-Febbraio 1969.

produzione ed i fornitori di componentistica per automobile¹⁰⁷³. La costruzione di una serie di terminal container presso gli stabilimenti industriali fu prevista, con il principale a sud di Mirafiori (Torino). Dove erano stati installati gru a cavalletto per il sollevamento dei container. Da questo inland terminal partiva almeno un treno bloccato al giorno per garantire un costante servizio di rifornimento di semilavorati agli altri stabilimenti della casa automobilistica, per la precisione, nel 1977 furono movimentati 78.000 container.

Dal porto di Genova partivano i container per il porto di Palermo, avendo come destinazione finale lo stabilimento industriale di Termini Imerese. Nei diversi centri di smistamento fu previsto uno schema di stivaggio della merce.

Il progetto di containerizzazione del trasporto merceologico fu indotto dalla volontà di ridurre i costi, garantire la qualità dei prodotti giunti a destinazione e ridurre i tempi di spedizione¹⁰⁷⁴. Conseguentemente, negli anni Ottanta, presso gli stabilimenti italiani della FIAT si giunse a movimentare circa 300 container al giorno¹⁰⁷⁵. Nello stabilimento di Cassino i container arrivano in modo regolare nel terminal ed erano movimentati con attrezzature molto simile a quella dei porti marittimi. I contenitori erano collocato all'inizio della catena di montaggio, visto che i robot prelevano i semilavorati direttamente da essi¹⁰⁷⁶. In modo similare, anche a Termine Imerese era attivo un terminal container per l'arrivo del materiale indispensabile per la produzione industriale¹⁰⁷⁷.

¹⁰⁷³ AsCISCO, Fasc. 98, Ragioniere Giuseppe Sburlati, direttore trasporto materiali, FIAT – S.A. Gruppo veicoli FIAT, *Il container nell'interscambio tra stabilimenti FIAT del settore automobili*, p. 1.

¹⁰⁷⁴ AsCISCO, Fasc. 98, Ragioniere Giuseppe Sburlati, direttore trasporto materiali, FIAT – S.A. Gruppo veicoli FIAT, *Il container nell'interscambio tra stabilimenti FIAT del settore automobili*, pp. 2-5.

¹⁰⁷⁵ *Trent'anni fa salpò il container*, "La Stampa", Torino 26/05/1985.

¹⁰⁷⁶ AsFIAT, Fiat Press, *Lo stabilimento di Cassino, Dove nasce la Tipo*, Torino, p. 11.

¹⁰⁷⁷ AsFIAT, Fiat Auto Spa, *Termine Imerese*.

4.8. *Anni Ottanta: il nuovo modello di governo dei lavoratori portuali*

Crisi traffici

Dalla fine degli anni Settanta al 1989, i traffici portuali registrarono un forte calo, in diverse annualità¹⁰⁷⁸. Nello specifico, la movimentazione della merce subì un costante segno negativo dal 1979 al 1984¹⁰⁷⁹. Nel 1987 vi fu un nuovo crollo del movimento portuale nel suo complesso.

Nello specifico, il settore tradizionale affrontò una fase di crollo costante, mentre i vettori specializzati, in particolare i container, determinarono un incremento incapace di colmare il declino generale.

La stagnazione dei traffici marittimi internazionali causò una situazione fortemente negativa nel contesto locale¹⁰⁸⁰. La crisi della portuale genovese fu spiegata dal CAP e dagli utenti privati locali come l'effetto dell'incapacità di reggere la competizione con gli altri porti. Visto che negli anni Settanta i grandi armatori dei container decisero di abbandonare il principale scalo ligure, per esempio la Sea Land si trasferì da Genova a Livorno nel periodo 1977-'83. Difatti, il porto di Livorno registrò un traffico containerizzato superiore e diversi scali minori mostrarono un incremento dei container superiore a quello di Genova. In modo simile, la CULMV analizzò il segnale positivo del 1984 come il primo risultato della politica attuata per recuperare le linee di traffico, che erano state dirottate negli anni precedenti¹⁰⁸¹.

¹⁰⁷⁸ AsAPGe, CAP, *Bilancio di previsione per l'anno 1984*, p. a. (In taluni documenti le pagine hanno l'indicazione della lettera e non il numero).

¹⁰⁷⁹ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1984*, Genova 1985, p. 10.

¹⁰⁸⁰ AsAPGe, CAP, *Rendiconto consultivo per l'anno 1983*, 15 giugno 1984, p. 2

¹⁰⁸¹ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1984*, Genova 1985, p. 7

Tabella n. 8. Porto di Genova. Movimento complessivo in migliaia di t e numero di migliaia di container (1981-1988)

Anno	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Movimento complessivo (Migliaia di t)	6.933	6482	5914	7394	7913	7434	6594	7466
Container, Migliaia	159	172	180	229	246	239	204	247

Fonte: Elaborazione dei dati ottenuti dalle Relazione annuali della CULMV (1983 e 1988)

Tabella n. 9. Porto di Genova. Tonnellate di merce trasportate da Navi Tradizionali e Navi Portacontainer transoceaniche (1979-1985)

Anno	Navi Tradizionali Tonn.	Navi Portacontainer transoceaniche tonn.
1979	1.574.591	1.991.350
1980	1.495.379	2.045.236
1981	1.146.914	1.944.550
1982	852.392	2.233.298
1983	605.661	2.239.509
1984	682.521	2.816.540
1985	996.003	3.033.946

Fonte: CULMV, Relazioni e bilancio dell'esercizio 1985.

Tabella n. 10. Porti italiani. Numero totale di container movimentati (1982-1983)

Porto	1982	1983	%
Livorno	283.280	370.237	+30,7
Genova	229.579	237.549	+3,5
Ravenna	190.621	177.234	-7,0
La Spezia	187.136	211.520	+13,0
Napoli	95.007	68.242	-28,2
Trieste	87.064	77.838	-10,6
Venezia	83.406	106.619	+27,3
Ancona	55.699	57.363	+3,0
Savona	7.548	9.943	+31,7
Marina di Carrara	4.749	25.163	+429,8

CAP, Rendiconto consultivo per l'anno 1983, 15 giugno 1984.

Situazione lavorativa

La tendenza negativa dei traffici marittimi determinò un crollo della richiesta della manodopera. La media mensile delle giornate lavorative dei portuali della CULMV scese da 14,7 (1979) a 8,1 (1983). In generale, vi fu un importantissimo crollo del numero delle giornate lavorate, e nello specifico si passò da 986.677 (1979) a 494.469 (1983), determinando un dimezzando delle giornate richieste nell'arco di quattro anni.

Tabella n. 11. Porto di Genova. Numero delle giornate lavorate dai portuali della CULMV. (1979-1983)

Anno	Numero delle ore
1979	986.677
1980	932.177
1981	739.568
1982	621.132
1983	494.469

Fonte: Elaborazioni dati dalle Relazioni annuali della CULMV (1979-'83)

Dal dicembre 1983 al giugno del 1984 nel porto genovese si dispiegò un'intesa fase conflittuale, caratterizzata da frequenti scioperi animati dai soci della Compagnia

Unica e dai dipendenti del CAP, alla base della quale vi erano le richieste inerenti all'esodo, al regolare pagamento dei salari e ai servizi sanitari.

Esodo

Dopo un lungo dibattito politico e una fase di mobilitazione dei sindacati, il 6 aprile 1983 il Governo nazionale decise di emanare il decreto legge per promuovere l'esodo dei portuali, ovvero il prepensionamento volontario agevolato da un incentivo economico. Il decreto dell'esodo fu approvato e convertito in legge il 23 maggio del 1983 n. 230 ed i primi esodi sono iniziati a partire dal 31 gennaio 1984¹⁰⁸². Difatti, i soci della CULMV in questo anno passarono da 4.985 a 4.144¹⁰⁸³; dal 1979 al 1988 i portuali genovesi registrarono un calo di 3.663 unità, ovvero in dieci anni diminuirono del 61%.

Il meccanismo dell'esodo si basò sul pagamento di alcuni anni di contributi ai portuali per agevolare il prepensionamento di una notevole percentuale di soci della CULMV ed evitare un importante fenomeno di disoccupazione di massa. L'applicazione della legge 230/83 su prepensionamento, che significò nel caso di Genova una riduzione dell'organico del 17% nel 1984¹⁰⁸⁴; Inoltre, nel 1985 è stata introdotta la cassa integrazione anche in questo settore lavorativo.

La riforma si dispiegò su un piano nazionale, ma al medesimo tempo il CAP esternò il desiderio di far crollare il peso occupazionale, e nello specifico la presidenza di D'Alessandro espone un piano di prepensionamenti del personale del proprio Ente e della CULMV.

Nel 1983 D'Alessandro¹⁰⁸⁵ fu nominato nuovo presidente del CAP, la sua figura rappresentò una novità a partire dalla biografia professionale.

Difatti, il nuovo presidente fu riconosciuto dagli armatori locali come un "buon manager"¹⁰⁸⁶, ed ha caratterizzato il suo arrivo grazie al coinvolgimento della una

¹⁰⁸² M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., pp.51-53.

¹⁰⁸³ Citazione di Amanzio Pezzolo (viceconsole della CULMV), Giorgio Carozzi, *Ecco i primi conti del "nuovo" porto*, in "Il Secolo XIX", 23 aprile 1985. "Il calo era pari al 17%", AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1984*, cooperativa grafica genovese aprile 1985, p. 11.

¹⁰⁸⁴ AsCULMV, CULMV, *Relazione e bilancio dell'esercizio 1984*, ATA Genova 1985, p. 11.

¹⁰⁸⁵ Presidente CAP dal 1983 al 1988 si veda "Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova", p. 747.

società di consulenza milanese (GEA), precedentemente occupata nel caso della Pirelli¹⁰⁸⁷.

Nell'aprile del 1983, il PCI propose di affidare la gestione del CAP ad una "figura manageriale", con esperienze in aziende private e capace di tornare condurre marketing su una dimensione internazionale¹⁰⁸⁸. Si richiese che fosse instaurato un modello industriale, ovvero un sistema di governo, in cui costi e i tempi dei servizi alla nave reali corrispondessero alla previsione, per rispondere alla richiesta delle *conference*¹⁰⁸⁹. Nel nuovo modello delineato si legittimò l'ascesa dei capitali privati e delle "maggiori libertà" agli armatori internazionali nel governo della forza lavoro portuale¹⁰⁹⁰.

Da un lato, egli affrontò il deficit di bilancio dell'ente¹⁰⁹¹ e dall'altro, il 31 maggio del 1984 presentò all'Assemblea Generale del Consorzio le sue proposte di "Linee programmatiche di sviluppo del porto di Genova", denominato "Libro Blu".

In generale

R. D'Alessandro propose una riforma delle strutture centrali e periferiche delle strutture di governo del porto¹⁰⁹².

Nel nuovo schema, la struttura centrale era gestita dalla "Porto spa" e quelle periferiche erano denominate "Container spa" e "Merci Varie spa", inoltre egli aveva dato vita a società che si occuparono di "telematica" e di "marketing".

Porto Spa

Nel 1985 la "Porto di Genova S.p.A." fu istituita e presentata pubblicamente come il primo passo verso la costruzione del nuovo modello operativo.

¹⁰⁸⁶ Si veda l'intervento di Aldo Grimaldi (Rappresentante del Genoa Terminal operators): "L'impresa "Consorzio" aveva bisogno di un uomo che avesse immaginazione e intelletto e cioè, in pari tempo, "imprenditore" e "manager". Che D'alessandro sia un imprenditore e manager risulta evidente dal contenuto delle "Linee programmatiche per lo sviluppo del porto di Genova", AsAPGe, , in Verbale dell'adunanza tenuta dall'assemblea generale del CAP di Genova, in data 05 Luglio 1984, p. 27.

¹⁰⁸⁷ Anonimo, *L'ora zero di D'Alessandro*, in "Secolo XIX", 15 febbraio 1984.

¹⁰⁸⁸ Giuseppe Marasco, *Il PCI vuole un manager alla presidenza del CAP di Genova*, in "L'Avvisatore".

¹⁰⁸⁹ Nel piano argomentativo del PCI vi sono prevalentemente due dimensioni che legano il governo del porto e la dimensione geografica. Da un lato il chiaro superamento del concetto di "porto emporio" per creare un porto di veloce scorrimento della merce. Dall'altro la fuga dei traffici e la competizione con gli altri porti del Tirreno, in primis Livorno, visto che le conference hanno mostrato in modo esplicito la competizione geografica fra i porti. "Per Palazzo S. Giorgio e S. Benigno nuova cultura e soluzioni industriali", "Secolo XIX", 15 aprile 1983.

¹⁰⁹⁰ Il PCI è ben cosciente che le scelte degli armatori marittimi sono dettati dalla libertà concessa dai differenti enti portuali. Giorgio Carozzi, *Anche il PCI chiede un manager al CAP*, in "Secolo XIX", 15 aprile 1983.

¹⁰⁹¹ CAP, *Bilancio di previsione per l'anno 1984*

¹⁰⁹² Anonimo, *E' guerra Roma-Genova, La battaglia dei porti*, "Il Secolo XIX", 14 Gennaio 1989.

Le spa centrale e quelle periferiche erano in maggioranza pubbliche, ma la profonda innovazione era qualificata da due aspetti, da un lato l'amministratore assumeva esplicitamente un approccio e un vocabolario manageriale e dall'altro, si ricercò il protagonismo degli utenti e del capitale privato¹⁰⁹³.

Il nuovo presidente consentì la presenza della CULMV all'interno delle Spa, ma il potere contrattuale della medesima cooperativa era limitato¹⁰⁹⁴, alcuni rappresentanti dei portuali ricordano che i margini di trattativa con gli armatori divennero sfavorevoli¹⁰⁹⁵.

L'innovazione proposta invocava frequentemente il "modello industriale" da applicare al contesto portuale¹⁰⁹⁶; in antitesi la CULMV dichiarò che la formula "porto-industria" non avesse nessun significato, in antitesi all'impegno affinché il porto avesse una "funzione di servizio per l'industria"¹⁰⁹⁷. La direzione locale di Confindustria mostrò che il terreno di battaglia di questa fase fosse la modalità di gestione, che doveva essere *imprenditoriale e manageriale*, cosciente che "la merce affluisce dove il servizio era a minor costo"¹⁰⁹⁸.

All'interno del modello prospetto dal presidente del CAP, la regia della forza lavoro rivestiva un ruolo centrale; in modo affine, Confindustria e il Partito Socialista Italiano (PSI) si opposero al modello di organizzazione prospettato dalla CULMV ed hanno perorato la causa che la direzione delle operazioni fosse saldamente nelle mani delle S.p.A. operative e decentrate, le quali erano indicate come protagoniste della

¹⁰⁹³ G. Carozzi, *Ecco i primi conti del "nuovo" porto*, in "Il Secolo XIX", 19 ottobre 1984.

¹⁰⁹⁴ All'inizio del suo insediamento R. D'Alessandro proponeva una fortissima innovazione anche sul piano della ricerca del "capitale fittizio", come si evince in un breve passaggio del suo discorso d'insediamento: "Il sistema finanziario segue i tempi e le erogazioni delle opere pubbliche, non permette di fare "leva" sull'indebitamento verso terzi, genera poco o nulla, in termini di cash-flow non registra redditività né ritorni temporali degli investimenti, Intervento del presidente Roberto D'Alessandro, in Verbale adunanza tenuta dall'Assemblea Generale del CAP di Genova, in data 31 maggio 1984, p. 11.

¹⁰⁹⁵ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., p. 64.

¹⁰⁹⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1987*, cooperativa grafica genovese aprile 1988, p. 5.

¹⁰⁹⁷ G. Carozzi, *Nessuna sfida a D'Alessandro col nostro libretto rosso*, "Il Secolo XIX", 03 Novembre 1984.

¹⁰⁹⁸ Walter Mandelli (Confindustria), *La spirale perversa dei porti*, e di Giorgio Carozzi, *Ecco i primi conti del "nuovo" porto*, "Il Secolo XIX", 16 marzo 1985.

pianificazione dei servizi¹⁰⁹⁹. Il PSI precisava quale fosse il suo obiettivo per il porto, con la seguente formula: “un modello industriale, con un pizzico di Reaganismo”¹¹⁰⁰.

Con questo riferimento internazionale, il PSI locale perorava la causa della nuova organizzazione del lavoro portuale a Genova si dovesse collocare nella dinamica politica globale, ed in particolare nelle nuove teorie economie assunte dai governi degli Stati Uniti d’America e della Gran Bretagna.

Il presidente del CAP aveva esplicitato il suo sforzo di “modellare” il porto genovese ai modelli studiati nelle altre nazioni, come aveva esplicitato nelle seguenti parole:

Il modello che abbiamo ideato pur tenendo nella dovuta considerazione la realtà italiana, si ispira ai grandi porti mondiali: una Port Authority che adempie al ruolo di regia generale del sistema e concede il territorio portuale a delle imprese economiche che assumono la responsabilità di vari settori del business portuale”¹¹⁰¹.

L’innovazione presso lo scalo genovese era interna ad un piano europeo di ristrutturazione dei principali porti per incrementare la produttività e per poter competere al meglio con gli scali del nord Europa¹¹⁰².

Le riforme strutturali europee comportavano la privatizzazione delle banchine e l’abolizione degli statuti tradizionali della manodopera; per questi motivi, si registrarono importanti scioperi presso i porti di Marsiglia, Barcellona e Rotterdam¹¹⁰³.

L’autogestione del processo lavorativo

Il Sole24ore mostrò come il contesto internazionale fosse utile per muovere critiche all’organizzazione del lavoro portuale italiano ed in particolare alla pratica dell’autogestione del processo lavorativo, come leggiamo nel seguente articolo:

Il porto di Genova e per estensione la portualità italiana sembrano rimasti un caso unico nel panorama europeo e mondiale (...) E’ importante la comparazione mondiale per mostrare che a Rotterdam e Oakland, dove la riserva del lavoro non esiste e che a

¹⁰⁹⁹ G. Carozzi, *PSI e Industriali d’accordo “No al monopolio della CULMV”*, “Il Secolo XIX”, dicembre 1984.

¹¹⁰⁰ G. Carozzi, *Il muro chiamato CULMV divide ancora in banchina PCI e PSI*, “Il Secolo XIX”, 12 dicembre 1984.

¹¹⁰¹ Anonimo, *Gli esperti spiegano: ecco il porto ideale*, in “Corriere mercantile”, 05/05/1987.

¹¹⁰² AsAPGe, Intervento del presidente Roberto D’Alessandro, in Verbale adunanza tenuta dall’Assemblea Generale del CAP di Genova, in data 31 maggio 1984, p. 17.

¹¹⁰³ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio 1986*, Cooperativa grafica genovese aprile 1987, p. 9.

Liverpool è fortemente limitata rispetto al contesto italiano. (...) Altro nodo è la difesa da parte della compagnia di forme di *lavoro autogestito* e basato su una presunta occasionalità del lavoro¹¹⁰⁴.

Nelle memorie dei portuali genovesi, questa fase fu rappresentata come l'anno dell'attacco alla Compagnia Unica:

Divenne chiaro nei progetti di D'Alessandro che non c'era alcun spazio per l'*autogestione* dei lavoratori, ma solo la prospettiva di assorbimento nelle società da lui costituite, con un lavoro prettamente *dipendente* (...) la CULMV avrebbe svolto una pura funzione di polmone di riserva per i momenti di punta, mentre il lavoro quotidiano sarebbe svolto dal personale alle dipendenze delle società¹¹⁰⁵.

La direzione della CULMV sostenne che si stesse mettendo in discussione l'esistenza della medesima Compagnia, come espose un'analisi ben precisa dell'innovazione organizzativa che si stava dispiegando nel 1987:

Nell'autunno da parte del CAP e delle S.p.A. si veniva evidenziando un progetto (...) che mirava sempre più chiaramente all'*estromissione dei lavoratori da* tutte le sedi decisionali e di responsabilità operativa, colpendone l'organizzazione sociale, con l'obiettivo finale il sostanziale smembramento della struttura della Compagnia¹¹⁰⁶.

Nel 1987, la CULMV richiese di assumere la direzione delle operazioni dalla nave al cancello del terminal ed ha aperto una fase di contrapposizione con la direzione del CAP¹¹⁰⁷. Il presidente D'Alessandro si oppose radicalmente all'idea sintetizzata dalla formula "Compagnia Portuale regista di tutto il ciclo operativo in banchina"¹¹⁰⁸.

Il tema della gestione della direzione del lavoro fu centrale nella misura in cui si prospettava una «nuova organizzazione del lavoro (...) eliminando i laccioli (...) per restituire la funzione di governo e controllo del sistema¹¹⁰⁹». Il Presidente del

¹¹⁰⁴ "Il sole 24 ore", 07 Maggio 1987.

¹¹⁰⁵ M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., p. 68.

¹¹⁰⁶ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1987*, cooperativa grafica genovese aprile 1988, p. 5.

¹¹⁰⁷ AsAPGe, *Verbale di adunanza dell'Assemblea Generale del CAP di Genova*, 07 Maggio 1987, p. 27.

¹¹⁰⁸ Su questo aspetto R. D'Alessandro conduce un parallelismo fra i dirigenti della CLP di Venezia e la CULMV di Genova: "Estremismo verbaiolo e prepotente era diffuso al mio arrivo, anche negli altri porti prevaleva nelle Compagnie una componente estremista, anche negli altri porti, per la conquista del potere in banchina, a Venezia come a Genova, con l'assorbimento dei dipendenti dell'Ente da parte delle Compagnie stesse (...). Più o meno nello stesso periodo Sambo provava a Venezia quello che Batini si proponeva di ottenere a Genova, entrambi esecutori di un disegno comune". AsAPGe, *Verbale di adunanza dell'Assemblea Generale del CAP di Genova*, in data 07 Maggio 1987, p. 27.

¹¹⁰⁹ AsAPGe, Consorzio Autonomo del Porto, *Linee Programmatiche per lo sviluppo del porto di Genova*, Luglio 1984 – Luglio 1985, pp.45-47.

Consorzio Autonomo del Porto propone sia il superamento della tradizionale figura del portuale che della commistione dei compiti:

L'organizzazione del lavoro è ancora basata su presupposti *preindustriali*. (...) Regia, direzione, gestione e operazioni non fanno capo a responsabilità distinte ma *coesistono*, si oppongono e si sovrappongono, in organismi carichi di potenziale antagonismo¹¹¹⁰.

La costruzione dell'immagine dei portuali

Inoltre, il processo di marginalizzazione della cooperativa dei portuali non fu condotto solo sul piano della politica istituzionale (Partiti e CAP) e del processo lavorativo, ma attraverso una dimensione culturale. La Compagnia Unica dedicò sempre più energie per decostruire l'immagine della cooperativa e dei lavoratori delineata dai mass media, e da alcuni esponenti politici¹¹¹¹. Nello specifico, il Consiglio d'Amministrazione mostrò la sua difficoltà nell'affrontare un nuovo piano della vertenza che descrivevano con le seguenti parole: “un raffinato metodo di distruzione dell'immagine dei portuali e della loro associazione”¹¹¹².

Nel 1985 gli utenti privati rappresentavano le Compagnie Portuali, con la seguente espressione: “strutture anacronistiche incredibilmente sopravvissute al mondo delle corporazioni medievale”¹¹¹³.

Nel giugno del 1898 la CULMV organizzò un convegno per mettere a fuoco il rapporto fra i mass media nazionali e il porto genovese. L'analisi della Compagnia Unica è sintetizzabile con le seguenti parole:

Nell'ottobre del 1988 è incominciata la campagna di stampa contro i portuali. A iniziarla è stato il “Corriere della Sera”, con un articolo intitolato “Camalli, un passato di privilegi e abusi”. Su “Repubblica” (...) per la prima volta, per parlare dei portuali viene usata l'espressione “Fronte del Porto” resa famosa da un film di Marlon Brandon, che descriveva le corruzioni in ambienti portuali¹¹¹⁴.

Container Spa

¹¹¹⁰ AsAPG, Consorzio Autonomo del Porto, *Linee programmatiche per lo sviluppo del porto di Genova*, 31 maggio 1984.

¹¹¹¹ *Lettera aperta al Compagno Intini*, E' una lettera scritta e firmata dal viceconsole della CULMV, Matteo Fusaro, al dirigente del PSI Intini contro l'accusa di “parassitismo” dei portuali, “Secolo XIX”, 03 Febbraio 1989.

¹¹¹² AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1987*, cooperativa grafica genovese aprile 1988, p. 9.

¹¹¹³ Anonimo, *Imprenditori uniti*, in “Il Secolo XIX”, 19 dicembre 1985.

¹¹¹⁴ AsCULMV, *Porto Dossier, I cento giorni di lotta raccontati dai portuali*, Giugno 1989, pp. 3-4.

Per quanto concerne la “*container Spa*”, la dimensione di realizzazione concreta del progetto iniziò nel dicembre del 1985, quando fu presentato il disegno complessivo e dettagliato della nuova spa. Nel 1986 si è diede vita “Terminal contenitori Porto di Genova S.p.A.” che coinvolgeva le calate di Ronco-Libia-Canepa.

In una seconda fase, ovvero nel gennaio del 1987, i decreti del CAP diventarono operativi. Da un lato, ci si pose l’obiettivo di utilizzare e sfruttare le competenze sviluppate in sinergia con l’utenza privata, e dall’altro tale struttura societaria fu funzionale a raccogliere la credibilità di fronte al sistema bancario per operare un “alta intensità di capitale”, essenziale per incrementare il potenziale tecnologico. La Spa assunse il compito di inserire il porto genovese all’interno della “catena logistica” e di sviluppare un approccio “attivo ed aggressivo” verso la clientela, ovvero gli armatori dei traffici containerizzati¹¹¹⁵. D’Alessandro espose la tesi secondo cui si era dispiegata pienamente la potenza degli armatori marittimi, capaci di controllare tutto il processo di trasporto della merce (door-to-door) e quindi con elevata capacità di selezionare il porto migliore¹¹¹⁶. Inoltre, uno dei principali attori all’interno del Genoa Terminal container fu il “Genoa Terminal Operator”, consorzio di imprenditori italiani¹¹¹⁷. Il quale utilizzava formule come “industrializzazione del porto” e “organizzazione del tipo industriale” per veicolare la volontà di costruire un terminal container, in cui vi fosse un mercato del lavoro non limitato dal controllo della CULMV e dove la divisione fra dirigenti e operatori delle mansioni fosse molto esplicita¹¹¹⁸.

Presso “la container spa” operavano tre categorie: i soci della CULMV, i dipendenti del CAP ed il personale assunto direttamente. Le prime tre categorie diminuirono progressivamente, perdendo il loro peso all’interno di questa società¹¹¹⁹. I libri blu, inoltre, prevedevano da un lato il superamento totale delle figure tradizionali (per esempio “chiattaioli” o “camalli”) e dall’altro il calo delle “tute blu” a favore dei “colletti bianchi”. Sul piano della formazione e del superamento dell’esclusività della

¹¹¹⁵ AsAPGe, CAP, *La società terminal container Porto di Genova*, Genova 05 dicembre 1985, p. 27-29.

¹¹¹⁶ Ibidem, p. 50.

¹¹¹⁷ Anonimo, *Imprenditori uniti*, “Il Secolo XIX”, 19 dicembre 1985.

¹¹¹⁸ Anonimo, *Quale porto con il nuovo governo*, “Il secolo XIX”, 27 settembre 1985.

¹¹¹⁹ AsAPGe, *Intervento di Danilo Oliva (Rappresentante dei lavoratori portuali)*, in *Verbale dell’adunanza tenuta dall’assemblea generale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova* in data 1° dicembre 1988, pp. 23-28.

cooperativa, la “scuola portuale” cessò di avere come destinatari solo i soci della CULMV e i dipendenti del CAP, per allargare la platea di operatori da formare¹¹²⁰.

La narrazione del processo produttivo del terminal container appare molto più semplice perché coinvolge solo un prodotto (il container) rispetto alla molteplicità delle tecniche tradizionali. Questo indusse i dirigenti del CAP ad utilizzare la seguente formula:

E' questo dunque un lavoro conducibile a schemi interpretativi di tipo industriale e certamente si differenzia dalle tecniche tradizionali, caratterizzati dalla continua varietà delle navi, delle merci e degli involucri¹¹²¹.

La riflessione del Presidente del consorzio fu fortemente contraria ad ogni riproposizione del binomio, come strumento di gestione della movimentazione della merce. Più precisamente, lo considerava una forma mentis possibile per la rottura di carico e non certo per i terminal container, come sostenuto lo stesso D'Alessandro:

Una riedizione del binomio (...) poteva andare bene per le merci varie, per le merci rinfuse. La logica prettamente industriale dell'attività di movimentazione del container si scontrava apertamente con il “Soi”. Un terminal dedicato ai container è una sorta di fabbrica, ha *ritmi di lavoro precisi e definiti*, di tipo appunto containerizzati¹¹²².

Il container poteva pesare sino a 30 tonnellate e doveva essere collocato in modo preciso, dimenticanze ed ogni errore avrebbe potuto causare danni enormi sulla vita umana e sui costi delle operazioni; essi seguivano movimenti simili e ripetitivi. “La Container spa” aveva proposto una riformulazione dell'organizzazione del lavoro lungo le seguenti coordinate.

Primo, superamento delle “chiamate” attraverso l'avviamento di un sistema di presenza in ciascun turno di lavoro. Secondo, l'incremento della velocità per diminuire la presenza della nave al porto. Terzo, moduli di lavoro che eliminassero le duplicazioni dei ruoli e garantiscano la flessibilità delle operazioni navi-banchina. Il consenso alla presente innovazione organizzativa fu promosso culturalmente attraverso

¹¹²⁰ AsAPGe, *Verbale dell'adunanza dell'assemblea generale del CAP*, in data 16 luglio 1989, p. 106.

¹¹²¹ AsAPGe, CAP, *La società terminal container Porto di Genova*, Genova 05 dicembre 1985, p. 65.

¹¹²² Intervista a Roberto D'Alessandro, Presidente CAP dal 1983 al 1988, Massimo Minella, *Gli anni che sconvolsero il porto di Genova*, Sagep, Genova 1999, p. 9. La CULMV dagli anni Ottanta ha mostrato come il Sistema Operativo Integrato (SOI) potesse migliorare il servizio.

l'enunciazione di due scenari: da un lato l'incremento della soddisfazione da parte della clientela (gli armatori) e dall'altro l'aumento del guadagno per i lavoratori portuali¹¹²³.

La costituzione della "container spa" rappresentò il primo banco di prova della teoria esposta nei Libri Blu di D'Alessandro, che indicava come obiettivi era i seguenti: definizione precisa del comando dei lavoratori e la riduzione del costo della manodopera¹¹²⁴.

Gerarchia e squadre

La "semplificazione" determinata dal container consentì la somministrazione di commesse precise, ovvero il "planning terra" aveva il compito di "produrre via calcolatore le istruzioni per lo stoccaggio ed il de-stoccaggio" ed ambiva a gestire in "tempo reale l'ubicazione esatta e lo status di ogni pezzo all'interno del terminal"¹¹²⁵. La nuova linea proposta da D'Alessandro fu quella di superare un'organizzazione del lavoro che era stata definita "preindustriale", dal momento che si denunciò come il ruolo di regia e di esecuzione non fosse pianamente ed esplicitamente distinti¹¹²⁶. Il riferimento alla dimensione "artigianale" era funzionale ad indicare la capacità della squadra della CULMV di determinare le modalità ed i tempi di lavoro, in tale direzione la nuova rappresentazione indica il "modello industriale" per introdurre elementi dell'"organizzazione scientifica del lavoro" per quanto concerne la divisione dei ruoli (elaborazione ed esecuzione) e dei tempi di lavoro.

Dal caposquadra al team leader

In questa fase, la definizione della gerarchia lavorativa rappresentò un motivo di conflittualità esplicita, ovvero il modello di D'Alessandro prevedeva il superamento del "caposquadra" della CULMV a favore del cosiddetto "team leader", interno al corpo sociale delle società operative. Il piano di rinnovamento sostituiva il termine "squadre" con quello di "moduli", il cui personale avrebbe risposto prevalentemente alle direttive

¹¹²³ AsAPGe, CAP, *La società terminal container Porto di Genova*, Genova 05 dicembre 1985, pp. 112-114.

¹¹²⁴ AsAPGe, *Intervento di R. D'Alessandro*, in *Verbale dell'adunanza dell'assemblea generale del CAP di Genova*, 16 gennaio 1986, p. 9, 36,

¹¹²⁵ AsAPGe, CAP, *La società terminal container Porto di Genova*, Genova 05 dicembre 1985, p. 121.

¹¹²⁶ Intervento del presidente Roberto D'Alessandro, in *Verbale adunanza tenuta dall'Assemblea Generale del CAP di Genova*, data 31 maggio 1984, pp. 18-19.

della S.p.A. e non al caporale della CULMV¹¹²⁷. Il distacco dei lavoratori portuali dal controllo quotidiano della Compagnia Unica per operare presso il terminal spa pose in discussione il concetto di squadra, inoltre la retribuzione dei portuali avveniva a tempo anziché a cottimo¹¹²⁸. La direzione del processo operativo era affidato al team leader, emanazione delle spa, e superando la figura di coordinamento del caposquadra, emanazione della Compagnia Unica, la quale si è opposta fermamente a tale progetto con l'appoggio della FILT-CGIL. Il nuovo modello puntò sulla *squadra unificata* per incrementare l'integrazione dei compiti e delle mansioni tra i diversi lavoratori portuali, e l'intreccio delle diverse attività¹¹²⁹. Nel modello precedente, la pianificazione delle operazioni era gestita dal personale del CAP in "modo permanente" e l'esecuzione delle operazioni spettava al personale della CULMV, chiamata in modo "occasionale". I dirigenti del "Terminal spa" denunciavano una confusione e sovrapposizione nei ruoli e perorarono la causa di riformulare le divisione dei compiti¹¹³⁰.

Nella prima metà degli anni Ottanta, gli armatori italiani condussero un'inchiesta per mostrare come la squadra dei portuali dovesse essere ridotta e flessibile, ovvero con i membri mobili ed intercambiabili fra la banchina e la nave¹¹³¹. Nel 1986 il CAP comunicava la progressiva riduzione dei componenti delle squadre dei portuali¹¹³².

In questo settore, la cooperazione dei portuali si sviluppava in relazione alla distanza fra i diversi lavoratori.

Velocità

D'Alessandro condusse l'attenzione sulla necessità di velocizzare il lavoro dei portuali, per cui presentava la seguente immagine: "La portainer che arrivano in porto sono Jumbo, arrivano e devono ripartire dopo 12 ore"¹¹³³. Egli precisò che vi fosse uno sforzo di "adeguare Genova ai ritmi cronometri dei porti del Nord Europa"¹¹³⁴ affinché lo scalo ligure rispondesse alle richieste degli armatori. Ad esempio, la Maersk richiese

¹¹²⁷ Giorgio Carrozzì, *Via la squadra arriva il modulo*, "Il Secolo XIX", 6/12/1985.

¹¹²⁸ E' guerra Roma-Genova, La battaglia dei porti, "Il Secolo XIX", 14 Gennaio 1989.

¹¹²⁹ CPCULMV, Compagnia Unica fra i lavoratori delle merci varie del porto di Genova, Relazione e bilancio dell'esercizio 1984, Genova 1985, p. 13.

¹¹³⁰ AsAPGe, CAP, La società terminal container Porto di Genova, Genova 05 dicembre 1985, p. 25.

¹¹³¹ Squadre: ecco il numero per poter tornare competitivi, "Il Secolo XIX", 19 gennaio 1984

¹¹³² CAP, *Bilancio di previsione per l'anno 1986*, 26 novembre 1986, p. c.

¹¹³³ G. Carrozzì, *Ecco i primi conti del "nuovo" porto*, "Il Secolo XIX", 19 ottobre 1984.

¹¹³⁴ G. Carrozzì, *Sul nuovo porto il sigillo di Craxi*, "Il Secolo XIX", 25 maggio 1985.

i seguenti parametri sul nodo del “tempo”: accosto 24 h su 24, rispetto degli orari e dei tempi programmati, tecnologia capace di garantire almeno la movimentazione di 30 container all’ora¹¹³⁵.

L’acquisto delle nuove gru Paceco fu la risposta alla necessità d’implementare la *velocità* di movimentazione dei container. Proprio perché, i dirigenti del CAP erano coscienti che per incrementare la velocità delle operazioni fosse necessario rinnovare i mezzi meccanici¹¹³⁶.

La società mista fu un campo di sperimentazione per l’avviamento al lavoro, attraverso il “superamento della chiamata giornaliera” e l’instaurazione di “rapporto prolungato nel tempo”¹¹³⁷, concetto successivamente ripreso dal Ministro Prandini nel 1989¹¹³⁸. In merito all’organizzazione del lavoro, R. Garrone sostenne che fosse necessario procedere verso la regolarizzazione della forza lavoro¹¹³⁹ e attribuendo “compensi a tempo anziché a cottimo”¹¹⁴⁰. Difatti, l’obiettivo del CAP fu quello del superamento della centralità della sala chiamata essenziale per l’avviamento occasionale ed irregolare per costruire una pianificazione di “moduli” per congrui periodi. Inoltre, i portuali dovevano svolgere l’intero turno di lavoro, in modo mobile da una mansione all’altra, e non solo per la nave in cui erano stati avviati all’inizio del turno. Inoltre per la nuova organizzazione del lavoro il ciclo continuo dei terminal container era un obiettivo primario¹¹⁴¹.

Misurazione

Il tempo di lavoro diventò più facilmente, seppur con i ritardi classici legati al mondo della marineria e dei porti. La prevedibilità dei tempi delle operazioni dei portuali negli anni Ottanta è un tema enunciato dalla CULMV¹¹⁴². L’organizzazione della “Container spa” era in grado di quantificare precisamente la movimentazione del

¹¹³⁵ “Il Sole 24ore”, 07 Maggio 1987.

¹¹³⁶ AsAPGe, CAP, *La società terminal container Porto di Genova*, Genova 05 dicembre 1985, p. 22.

¹¹³⁷ Anonimo, *Accordo PCI-imprenditori si prova la società mista*, in “Il Secolo XIX”, 03 marzo 1984.

¹¹³⁸ Anonimo, *I privati all’assalto dei porti*, “Secolo XIX”, 07 gennaio 1989.

¹¹³⁹ Garrone utilizza il lemma “decasualizzazione”.

¹¹⁴⁰ AsAPG, *Intervento di Riccardo Garrone (Rappresentante degli Industriali della Provincia di Genova)*, in *Verbale dell’adunanza tenuta dall’assemblea generale del CAP di Genova*, in data 05 Luglio 1984, p. 38.

¹¹⁴¹ Giorgio Carozzi, *Via la squadra arriva il modulo*, “Il Secolo XIX”, 6/12/1985.

¹¹⁴² AsAPG, *Compagnia Unica fra i lavoratori delle merci varie del porto di Genova*, Proposta di organizzazione e costi operativi per il terminal contenitori, Genova, novembre 1986, p. 6.

numero dei container per turno (79 pezzi) e all'ora (13,17 pezzi). Il proposito dei dirigenti del CAP era quella di garantire la continuità del servizio lungo l'arco del turno lavorativo e il rispetto della puntualità nell'ingresso. La semplificazione dell'operazione attraverso i container ha consentito di condurre comparazione sulla produttività oraria molto precisa e chiara, né un esempio la narrazione condotta da Giulio Battistelli con l'intento di mostrare il basso livello di produttività del porto genovese:

A Felixstowe i pezzi movimentati all'ora sono 60. (...) A Rotterdam vengono movimentati 55 pezzi all'ora da una squadra di 15 uomini. (...) La Compagnia Unica chiede di avere la squadra composta da 18 uomini per movimentare 62 container in sei ore¹¹⁴³.

Il sistema *informatico* di riferimento esplicito era individuato dal modello olandese, in cui le due funzioni centrali era: controllo in tempo reale e servizio 24 h su 24. In questa fase l'avviamento al lavoro si avvale dell'uso dei computer¹¹⁴⁴. La velocizzazione delle operazioni fu pianificata attraverso le tecnologie informatiche e l'uso dei calcolatori¹¹⁴⁵, utilizzati per pianificare e controllare la movimentazione dei mezzi meccanici e dei container in banchina e sul piazzale. Perché quindi la nuova organizzazione del lavoro consentiva di controllare. si prevedeva che i mezzi gommati fossero dotati di calcolatore a bordo¹¹⁴⁶. Il sistema informatico assunse due funzioni quella di controllare direttamente l'attività dei lavoratori e dall'altra l'offerta di monitorare i container da parte dell'utenza. L'enorme investimento per l'acquisto di *calcolatori* collegati ad hardware era funzionale al controllo del movimento i ogni singolo container in *tempo reale* e del flusso dalla nave al piazzale¹¹⁴⁷.

La sincronizzazione

Gli utenti del porto avanzavano ripetutamente la richiesta della conoscenza dei tempi necessari per le operazioni, ovvero il rispetto della pianificazione delle

¹¹⁴³ AsAPGe, *Intervento di G. Battistelli (Rappresentante Ass. Spediporti di Genova)*, in *Verbale di adunanza dell'Assemblea Generale del CAP di Genova*, 07 Maggio 1987, p. 27.

¹¹⁴⁴ Citazione di Amanzio Pezzolo (viceconsole della CULMV), Giorgio Carozzi, *Consultivo CULMV-Capitale triplicato, ma 1000 portuali in meno*, "Il Secolo XIX", 23 aprile 1985.

¹¹⁴⁵ AsAPGe, CAP, *La società terminal container Porto di Genova*, Genova 05 dicembre 1985, p. 60.

¹¹⁴⁶ P. 81

¹¹⁴⁷ *Ibidem*, p. 82.

operazioni¹¹⁴⁸. Le navi portacontainer avevano un notevole costo orario per la loro permanenza al porto ed hanno un piano di viaggio preciso. Quindi la sincronizzazione, ovvero l'incontro fra i container della nave ed i camionisti, rivestì una notevole importanza e destavano l'interesse dei dirigenti nella pianificazione della velocità del processo lavorativo all'interno del terminal¹¹⁴⁹. La direzione della forza lavoro aveva a cuore in particolare tre aspetti in relazione alla categoria di tempo: ripetitività, velocità e sincronizzazione.

Spazio e geografia del lavoro

Gli organizzatori del “container spa” pianificarono gli spazi di lavoro “puliti” ed ordinati, in cui dei recinti delimitavano il “confine con l'esterno” e dove le funzioni delle diverse aree interne al medesimo terminal fossero molto chiare ai chi dovesse organizzare il servizio alla nave e l'organizzazione della forza lavoro. Il sistema informatico era utile per controllare i punti nevralgici delle operazioni: le gru di carico/scarico presso le navi e gli ingressi dello spazio del terminal; quindi, i responsabili mettevano in connessione la formulazione di uno spazio “ordinato” con l'utilizzo dell'informatica per avere un “occhio panoptico” sull'attività lavorativa dei portuali genovesi¹¹⁵⁰.

I libri blu iniziarono a prospettare la riconversione del porto storico per natura prettamente turistica e del tempo libero dei genovesi. Nell'aprile del 1989 gli storici magazzini del cotone, costruiti nell'Ottocento, sono stati completamente svuotati. Il piano del CAP li prevedeva come uno spazio dedicato all'Expo¹¹⁵¹.

I decreti Prandini e la resistenza dei portuali genovesi

Nel 1989 il Ministro Prandini ha avviato un processo di cambiamento del governo del lavoro, attraverso la decostruzione della “riserva del lavoro” alle Compagnie Portuali. A livello genovese la CULMV ebbe la capacità di organizzare per tutto l'anno fasi di blocco della merce e manifestazioni pubbliche, con l'appoggio del “comitato donne del porto” e vivendo importanti divergenze con il principale sindacato.

¹¹⁴⁸ “Finalmente cancellano i loro privilegi”, *Intervista di Roberto Badino ad Aldo Grimaldi (Presidente GTO)*, “Il secolo XIX”, 11 Gennaio 1989.

¹¹⁴⁹ AsAPGe, CAP, *La società terminal container Porto di Genova*, Genova 05 dicembre 1985, p. 76.

¹¹⁵⁰ AsAPGe, CAP, *La società terminal container Porto di Genova*, Genova 05 dicembre 1985, p. 101.

¹¹⁵¹ Erika Della Casa, *Il cotone non abita più qui, ora i vecchi magazzini attendono di rivivere nell'Expo*, “Secolo XIX” 21 aprile 1989.

A Genova, nonostante questo, la “Container spa” fu un luogo di sperimentazione anche sul piano del processo di marginalizzazione dei portuali della CULMV.

Nel 1989 i porti italiani un anno conflitto sociale, come risposta ai decreti Prandini, che hanno aperto la strada al *superamento del monopolio* della gestione del carico e scarico delle merci da parte dei portuali aderenti alle Compagnie Portuali e alla nascita dei terminalisti¹¹⁵². Le innovazioni normative decretate sono state illustrate come un'esigenza di fronte alle indicazioni fornite dalla UE.

Nel gennaio 1989, Il Ministro della Marina Mercantile Prandini emanò un decreto ministeriale per concedere un rilevante numero di “eccezioni all'articolo 110 del codice della Navigazione. Egli condusse un parallelismo economico e giuridico fra la natura del ciclo del trasporto dei container con la movimentazione della merce presso i porti industriali, come nel caso della Italsider. Lo strumento storico delle “autonomie funzionali” capaci di coniugare la dimensione del controllo del mercato del lavoro con la “geografia del lavoro” è diventato l'asse dell'intervento di una “progressiva” emarginazione delle Compagnie Portuali e cambiamento dell'organizzazione del lavoro portuale¹¹⁵³.

La CULMV organizzò un anno di opposizione ai decreti Prandini attraverso un anno di scioperi, blocchi della circolazione e manifestazioni di piazza¹¹⁵⁴.

Secondo il racconto di M. Bagnasco e V. Gaglione, l'accordo separato dalle direzioni nazionali dei sindacati confederali con il Presidente D'Alessandro inclinò i rapporti fra il principale sindacato e la Compagnia Unica, che decise di far condurre la vertenza dal “Consiglio dei delegati”¹¹⁵⁵. Più precisamente, la CULMV sostenne che l'accordo della “notte del 15 gennaio 1986 non recepiva le istanze dei lavoratori (...) e aggravava la criticità della situazione nel porto di Genova¹¹⁵⁶”. Nel 1989 si sviluppò un distacco fra i portuali della Compagnia Unica e i dirigenti nazionali dei sindacati, difatti durante l'anno di lotta le decisioni furono assunte dall'assemblea dei lavoratori, dal Consiglio sindacale dei delegati e dal Consiglio di Amministrazione della

¹¹⁵²M. Massimo, *Gli anni che sconvolsero il porto di Genova*, Sagep, Genova 1999, p. 41.

¹¹⁵³Anonimo, *I privati all'assalto dei porti*, “Secolo XIX”, 07 gennaio 1989.

¹¹⁵⁴Anonimo, *Il porto invade Genova*, “Il secolo XIX”, 21 Gennaio 1989.

¹¹⁵⁵M. Bagnasco, V. Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche*, op. cit., p. 71.

¹¹⁵⁶AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell'esercizio 1987*, cooperativa grafica genovese aprile 1988, p. 9.

medesima CULMV¹¹⁵⁷. La prima divaricazione avvenne nel febbraio in merito alla strategia da tenere di fronte al ministro della Marina Mercantile¹¹⁵⁸; la distanza fra le due strutture aumentò nel maggio seguente.

Nel 1989 si formò un “comitato di donne del porto” attivo nelle diverse fasi della lotta, grazie alla loro presenza nelle manifestazioni pubbliche, con azioni di pressione nei confronti delle istituzioni locali e con campagne comunicative in punti e momenti nevralgici della città ligure, come i partite delle due squadre di calcio. Le attiviste si opponevano alla fine della “riserva del lavoro” e all’apertura totale del mercato del lavoro, esplicitata nel seguente titolo di un volantino: “Vogliono togliere i portuali per sfruttare i marocchini”. Le “donne del porto” difendevano la capacità della Compagnia Unica di porre un potere contrattuale di fronte alle richieste degli armatori ad una vaga area di “migranti” non organizzati sul piano sindacale¹¹⁵⁹. Il comitato delle donne manifestò, in diverse occasioni, la propria autonomia rispetto alle strutture sindacali e la medesima CULMV, con cui collaborava ma da cui si mostrava “indipendente”¹¹⁶⁰. I rappresentanti di questa associazioni erano donne impiegate in lavori extradomestiche, come ristoratrici, segretarie ed altro¹¹⁶¹.

Genova: Sperimentazione

Il quattro aprile dell’89, la Gazzetta Ufficiale pubblicò il Decreto di concezione alla “Container S.p.A.” della cosiddetta autonomia funzionale, ovvero assunse il diritto di operare con personale proprio senza rispettare la riserva del lavoro della CULMV¹¹⁶². La proposta normativa del presidente del CAP mise in relazione le innovazioni giurisprudenziali degli anni Ottanta con il progresso tecnologico dei container. Nello specifico la “riserva del lavoro” esclusa nei casi in cui i lavoratori debbano movimentare mezzi meccanici fissi o mobili, oltre a quella di “commesso di bordo”, utilizzo dei verricelli e fardaggio a bordo¹¹⁶³.

¹¹⁵⁷ AsCULMV, CULMV, *Relazioni e bilancio dell’esercizio 1989*, pp.6-7, 9.

¹¹⁵⁸ Anonimo, *I portuali buttano a mare la linea del sindacato*, “Secolo XIX”, 05 Febbraio 1989.

¹¹⁵⁹ Anonimo, *Sono nate le donne del porto*, “Secolo XIX”, 14 gennaio 1989.

¹¹⁶⁰ Difatti le donne precisavano quanto segue: “Non vogliamo né l’aiuto dei mariti né le etichette dei sindacati. Teniamo lontano politica e sindacati dalle nostre riunioni. Questa è una cosa che facciamo noi mogli per aiutare i nostri uomini, *Sono nate le donne del porto*, “Secolo XIX”, 14 gennaio 1989.

¹¹⁶¹ Annalisa Rimasse, *Affilano le unghie le donne dei “camalli”*, “Secolo XIX”, 17 gennaio 1989.

¹¹⁶² Anonimo, *L’accordo di Francese sotto il cuscino CGIL*, “Secolo XIX”, 05 aprile 1989.

¹¹⁶³ Anonimo, *In nove pagine il testo della discordia*, in “Secolo XIX”, 07 Aprile 1989.

L'idea guida di Rinaldo Magnani¹¹⁶⁴ fu quella di giungere alla privatizzazione delle gestioni portuali, attraverso l'affidamento della movimentazione alle imprese terminaliste, che controllavano lo spazio dei terminal container. Questa operazione determinò l'estromissione del CAP dalla funzione di regia e di controllo del processo di movimentazione dei container¹¹⁶⁵. La "Container S.p.A." emanazione del presidente R. D'Alessandro fu indicata dal ministro Prandini, come terreno di sperimentazione nella ridefinizione del mercato del lavoro e di crescita del potere contrattuale degli utenti privati¹¹⁶⁶. L'operazione dei decreti ebbe la capacità di limitare di circa il 70% il campo di azione e di controllo della forza lavoro della Compagnia Unica¹¹⁶⁷. I decreti mettevano in discussione "le chiamate quotidiane" e le "squadre"¹¹⁶⁸ per indurre la Spa a reclutare i lavoratori in moduli di medio periodo¹¹⁶⁹.

Nel 1989, uno dei temi centrali del dibattito continua ad essere il metodo dell'autogestione del processo lavorativo promosso dalla CULMV¹¹⁷⁰ e il "potere contrattuale" all'interno del governo della forza lavoro agita dalla medesima Compagnia Unica¹¹⁷¹. Gli armatori marittimi non criticarono la capacità dell'"istituzione operaia" di formare stivatori particolarmente abili, bensì hanno messo in discussione la "distanza" fra le imprese private e i lavoratori portuali. Grimandi (Presidente GTO) analizzava questo nodo tematico con le seguenti parole:

Oggi i portuali lavorano per una nave della società Messina e poi per una nave cinese, o russa o americana, e non possono conoscere a fondo i meccanismi della nave di Messina, russa o cinese. (...) Noi *potremmo avere i nostri portuali* che conoscono a fondo le nostre navi: questa sarebbe *professionalità* e indurrebbe verso l'efficienza¹¹⁷².

¹¹⁶⁴ Presidente CAP dal marzo 1990 all'ottobre 1994.

¹¹⁶⁵ Massimo Minella, *Gli anni che sconvolsero il porto di Genova*, Sagep, Genova 1999, p. 41.

¹¹⁶⁶ Mario Bottaro, *Porto: Prandini "privatizza" le società del CAP. Il consorzio estromesso dalla "Container Spa"*, "Secolo XIX", 29 Aprile 1989.

¹¹⁶⁷ Anonimo, *Porti, la lotta è durissima*, "Il secolo XIX", 17 gennaio 1989.

¹¹⁶⁸ Il piano del confronto con gli altri porti era costante, per cui si metteva in luce come nel porto di Livorno fosse stato ridotto il numero dei componenti delle squadre e delle tariffe richieste agli armatori. Livorno grida al miracolo, "Secolo XIX", 05 Aprile 1989.

¹¹⁶⁹ *Il CAP ha deciso: sarà linea dura*, "Secolo XIX" Gennaio 1989.

¹¹⁷⁰ Giorgio Carozzi, *Tirrenia addio*, "Secolo XIX", 09 Aprile 1989.

¹¹⁷¹ "Non lo permetteremo", intervista di Chiara Borghesi a Paride Batini, "Secolo XIX", 10 Gennaio 1989.

¹¹⁷² "Finalmente cancellano i loro privilegi", Intervista di Roberto Badino ad Aldo Grimaldi (Presidente GTO), "Il secolo XIX", 11 Gennaio 1989.

I decreti Prandini hanno rappresentato un notevole salto di qualità delle innovazioni indotte dalle Spa emanate da R. D'Alessandro e sono stati propedeutici a livello nazionale per la Riforma n. 84 del 1984, in cui si è proceduto alla privatizzazione dei terminal container, i quali hanno assunto direttamente i portuali in un rapporto di subordinazione.

Terza Parte

5. Quinto capitolo: Il porto veneziano dall'inizio del XX Secolo all'introduzione dei container, i portuali tra l'autonomia della CLP e il controllo statale (1900-'45)

5.1 . Dalle cooperative alla Compagnia (1900-'45)

Nel XX secolo il governo della forza lavoro portuale si è caratterizzato per l'interazione di due fenomeni: da un lato, l'intervento degli enti statali per controllare i lavoratori, dall'altro, l'impegno delle istituzioni operaie (cooperative e compagnie dei portuali) per sviluppare la propria autonomia.

La storiografia internazionale ha diffusamente studiato le iniziative degli Stati atte a gestire la forza lavoro presso i porti¹¹⁷³. Perciò, ricostruire le diverse fasi dell'organizzazione del lavoro portuale a Venezia, all'interno del quadro proposto dalla letteratura internazionale e dalla *Global Labour History*¹¹⁷⁴ è particolarmente proficuo.

John Barzman sostiene che a cavallo fra Ottocento e Novecento gli Stati intervennero con maggiore forza presso i porti, in base alle esigenze logistiche maturate dalla crescita globale dei traffici marittimi. Le loro azioni presso i porti furono di gran lunga superiori rispetto all'intervento dispiegato nel settore industriale. Dal 1890 al 1929 diverse sperimentazioni furono messe in campo; tuttavia solo dagli anni Trenta, la regolamentazione della forza lavoro si dispiegò pienamente, con diffusione nei principali porti europei dei "ruoli", ovvero la lista in cui erano iscritti i portuali¹¹⁷⁵.

¹¹⁷³ G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. cit.. Edward E. Swanstrom, *The waterfront labor problem : a study in decasualization and unemployment insurance*, Fordham university press, New York 1938. Vernon H. Jensen, *Hiring of dock workers*, op. cit., Vernon H. Jensen, *Decasualization and Modernization*, op. cit.

¹¹⁷⁴ C. G. De Vito (a cura di), *Global labour history*, op. cit.. S. Davies (a cura di), *Dock Workers*, op. cit., M. van der Linden, *The "Globalization" of Labor and Working-Class History and its Consequences*, "International Labor and Working -Class History", n. 65 Primavera. Idem, *Transnational Labour History, explorations*, Ashgate, Hants 1982. Idem, *Speaking Globally*, in "International Labor and Working-class History", 75 (2009), pp. 184-188. Idem, *Workers of the World*, op. cit., J. Lucassen (a cura di), *Global Labour History*, op. cit.

¹¹⁷⁵ Ermanno Bettini, Fernando Cartechini, *I porti*, Unione tipografico – editrice torinese, Torino 1932, p. 64.

Sino alla seconda guerra mondiale, la particolarità dell'Italia fu rappresentata dai seguenti elementi: l'importanza delle cooperative e l'ascesa del modello corporativo. A Venezia, le prime si svilupparono nei primissimi anni del XX secolo e rappresentarono "una risposta alla diffusa disorganizzazione del lavoro portuale" e "alla posizione di debolezza dei singoli portuali rispetto alle richieste contrattuali dei vari datori di lavoro"¹¹⁷⁶. Per cui "le nuove associazioni o leghe dei lavoratori assunsero carattere di resistenza e strumento di tenaci lotte"¹¹⁷⁷.

Sul piano dell'organizzazione del lavoro, l'introduzione del sistema cooperativo rappresentò, inoltre, un adeguamento all'incremento della merce in transito. All'inizio del XX secolo al porto di Venezia si registrò un sensibile sviluppo nei traffici, causato dall'aumento della domanda d'importazioni del settore industriale, tanto che «nel 1912 la movimentazione superò di circa sei volte quella di trent'anni prima¹¹⁷⁸». Nel 1913, la locale camera di commercio descrisse l'incremento nel seguente modo:

Il movimento complessivo del nostro porto, che era appena di 400.000 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nel 1890, ha raggiunto quasi il milione e mezzo nel 1900, ed ha superato i due milioni e mezzo nel 1910. Risulta che durante il passato quinquennio, l'incremento medio del quantitativo di merci imbarcate nel nostro Porto, si è aggirato sulle 100.000 t annue, con tendenza ad aumentare continuamente¹¹⁷⁹.

Conseguentemente, le istituzioni locali¹¹⁸⁰ svilupparono il dibattito pubblico attorno ai seguenti nodi tematici: innovazioni logistiche e ridefinizione dell'organizzazione della forza lavoro. Nel 1911 la manodopera occupata era composta dai seguenti sottogruppi e elementi: «798 lavoratori fissi, 856 avventizi ordinari, 1.625 avventizi straordinari»¹¹⁸¹.

¹¹⁷⁶ Valerio Mazzariol, *Osservazioni su una esperienza di autogestione "reale". La Compagnia lavoratori portuali di Venezia come sistema produttivo autogestito*, Facoltà di Sociologia, Trento, 1978-79, p. 96.

¹¹⁷⁷ E. Bettini, F. Cartechini, *I porti*, op. cit., p. 62.

¹¹⁷⁸ V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 61.

¹¹⁷⁹ Camera di Commercio e Industria di Venezia, *Sulla costituzione di un Consorzio autonomo sul tipo di quello di Genova o di altro Ente per lo sviluppo del Porto: Relazione del Presidente Meneghelli, discussione e deliberazione presa dal Consiglio in data 5 novembre 1913*, Tip. S. Marco, Venezia 1913, p. 7.

¹¹⁸⁰ Ferrovie dello Stato, Prefettura, Camera di Commercio e Comune di Venezia.

¹¹⁸¹ *Bollettino dell'Ispettorato del Lavoro*, Brescia 1911, citato in V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 63.

A partire dalla formazione della Federazione delle Cooperative¹¹⁸², le cooperative operanti al porto di Venezia assunsero un peso crescente, , In tale contesto, nel 1904 i dirigenti della Federazione celebrarono la fondazione della propria organizzazione, con le seguenti parole:

E' vanto della Federazione, che compila il presente memoriale, se tutto il passato è ormai dimenticato, se i lavoratori sono come una sola famiglia (...) La federazione che conta al suo seno sedici cooperative di lavoratori, è stata quella che non tolse di mezzo le lotte, ma incominciò a togliere le ingiustizie (...) La disorganizzazione, l'incoscienza e l'abbruttimento regnavano fino a ieri, sovrani nell'ambiente dei lavoratori della stazione marittima di Venezia. Le aule dei tribunali echeggiavano spesso di questioni e diatribe fra lavoratori e lavoratori. Le liti, le zuffe, i dolori, i processi erano sempre all'ordine del giorno. ...) Si formarono quindi Compagnie e Compagnie tutte in lotta fra loro, tutte odiate a vicenda come tante tribù¹¹⁸³.

Sul piano lavorativo, inoltre, le cooperative si strutturarono in base alla divisione fra lavoro a bordo delle navi oppure a terra¹¹⁸⁴.

A Genova il CAP a partire dal 1903 fu il principale promotore del controllo dei lavoratori, mentre a Venezia la Camera di Commercio e Industria si dichiarò contraria alla istituzione di un ente simile¹¹⁸⁵. Altresì, nel 1911, la camera di commercio e la «cooperativa di miglioramento avanzarono la proposta di istituire un “ufficio del

¹¹⁸² L'importanza della Federazione delle Cooperative era legata al riconoscimento della locale Camera di Commercio.

¹¹⁸³ Archivio Storico di Stato di Venezia, Fondo Camera di Commercio e Industria, III° Deposito, (d'ora in poi, ASV-CCeInd) Busta n. 145, Fascicolo «217-Sciopero Facchini-1905». Federazione fra le Cooperative di Lavoro del Porto di Venezia, *Memoriale*, Prem. Tipografia artistica Commerciale Romolo Pilla e co., Venezia 1904, pp.3-4.

¹¹⁸⁴ Girolamo Federici, *Portuali a Venezia: cinquant'anni di storia del porto 1945-1995*, Marsilio, Venezia 1996, P. 33. in modo simile rispetto al porto di Londra. J. C. Lovell, *Stevedores and dockers*, op. cit. 1969, p. 30. Un'ulteriore elemento che si affermò parallelamente nel porto londinese e in quello veneto. Nella capitale inglese nel 1908 fu creata The Port of London Authority nel secondo decennio del XX secolo «fu istituito un comitato congiunto dei padroni e dei lavoratori e venne elaborato il Dock Scheme Eric J. Hobsbawm, *Studi di storia del movimento operaio*, op. cit., p. 252.

¹¹⁸⁵ La presa di posizione della Camera di Commercio veneziana era argomentata presentando il rischio dell'incremento delle spese a carico degli spedizionieri e degli armatori. Camera di Commercio e Industria di Venezia, *Sulla costituzione di un Consorzio autonomo sul tipo di quello di Genova o di altro Ente per lo sviluppo del Porto: Relazione del Presidente Meneghelli, discussione e deliberazione presa dal Consiglio in data 5 novembre 1913*, Tip. S. Marco, Venezia 1913, p. 4.

lavoro”, con la facoltà di soprintendere alle attività portuali e all’ordinamento¹¹⁸⁶». Successivamente, dall’ottobre del 1912, un decreto prefettizio istituì la «commissione permanente del porto» che assunse il compito di vigilare sulla disciplina della forza lavoro¹¹⁸⁷, alla luce del timore dell’organizzazione di nuovi scioperi¹¹⁸⁸.

Nel 1919 il Provveditorato al Porto di Venezia (PPV) fu fondato con funzioni di disciplinamento della forza lavoro, come descritto dieci anni dopo:

Il punto più caratteristico delle attribuzioni affidate al Provveditore fu quello della *soprintendenza alla disciplina e all’organizzazione del lavoro*, mantenendo i ruoli della mano d’opera permanente ed avventizia e quelli dei datori di lavoro (...) sorvegliando le cooperative e disciplinando le attribuzioni. (...) curando la riscossione delle somme dovute dai datori di lavoro ed il pagamento di quelle spettanti delle organizzazioni operaie per il lavoro compiuto. Il Provveditorato in una parola doveva diventare il solo intermediario fra le cooperative ed i datori di lavoro¹¹⁸⁹.

Ventennio fascista

Nel periodo fascista il porto di Venezia fu in grado di migliorare la propria posizione e ridurre notevolmente l’inferiorità rispetto al principale porto italiano, grazie «all’incremento di traffico causato dal settore degli oli minerali». La diminuzione dei cereali sbarcati fu compensata dall’aumento del carbone movimentato¹¹⁹⁰.

Il Governo centrale aumentò le pressioni nei confronti delle diverse strutture locali¹¹⁹¹. Nel 1923 la Camera di commercio promosse una un’inchiesta presso le aziende impegnate nel porto veneziano, da cui emersero le seguenti richieste: limitare l’autonomia dei portuali¹¹⁹², abbattere le tariffe e disciplinare le cooperative.

¹¹⁸⁶ ASV, Camera di Commercio e Industria di Venezia, *Sulla costituzione di un Consorzio autonomo*, op. cit., p. 9.

¹¹⁸⁷ Ufficio Stampa del Provveditorato al Porto di Venezia (a cura di), *Vent’anni di Provveditorato al Porto di Venezia nell’Era Fascista*, Ind. Poligrafiche Venete – Omassini & Pascon, Venezia 1940, p. 85.

¹¹⁸⁸ E. J. Hobsbawm, *Studi di storia del movimento operaio*, op.cit. p. 257. Secondo John Barzman il medesimo timore fu il motore dell’azione governativa in Francia, e che il meccanismo dell’inclusione avesse un determinato scopo: “Desire for labour peace could lead to inclusion of dockers’ representatives: two in the Consozio Autonomo di Genova in 1903, only one in the Port du Havre in 1926 . J. Barzman, *States and dockers*, op. cit., p. 634.

¹¹⁸⁹ Provveditorato al Porto di Venezia, *Il Porto*, Stab. Tipogr. A. Grassi, Venezia 1928, p. 19.

¹¹⁹⁰ Epicarmo Corbino, *Il traffico merci dei porti italiani dal 1922 al 1935*, Tipografia A. Trani, 1938 Napoli, pp. 92-93.

¹¹⁹¹ Comune di Venezia, Camera di Commercio e Federazioni delle cooperative dei portuali.

¹¹⁹² In questa fase, l’autonomia si qualificava in particolare attraverso il rifiuto di determinati lavori.

In generale, l'intervento della politica fascista si sviluppò nelle seguenti direzioni: a) definizione della nuova gerarchia sociale, b) diminuzione della forza lavoro c) costruzione di un sindacato fascista, capace di essere sia strumento di repressione sia di "difesa dei lavoratori"; d) creazione di un apparato di assistenza sociale e sanitaria delle famiglie dei portuali.

La repressione contro le cooperative si dispiegò in modo sincronico a quella contro i portuali impegnati nell'attività politica e sindacale. Difatti, l'esclusione dei lavoratori sindacalizzati iniziò il primo agosto del 1922, quando si creò una divisione fra i lavoratori permanenti, promotori dell'astensione dal lavoro, e gli avventizi, organizzati dalla "Cooperativa Giudecca" per far fallire lo sciopero¹¹⁹³.

Guido Cambioli sostenne che «l'instaurazione di una rigida disciplina (...) pose fine agli scioperi, prima ancora che questi fossero vietati e puniti dalla legge 3 aprile 1926, N. 563¹¹⁹⁴». Concretamente, la politica fascista eliminò progressivamente l'indipendenza e autonomia decisionale delle cooperative. In prima istanza, nel 1926 le predette organizzazioni operaie furono accorpate in due compagnie¹¹⁹⁵, poi fu costituita una sola Compagnia: la San Marco – lavoratori del porto di Venezia, liquidando tutte le altre¹¹⁹⁶. Il presidente del PPV, Fausto Gambarella determinò la progressiva riduzione del numero delle compagnie, «con la riduzione da tre a due (giugno 1935) e successivamente ad una sola (febbraio 1937)». Questa operazione fu rappresentata come utile per «lo svecchiamento del ruolo delle maestranze portuali mediante l'ammissione di elementi giovani e sani»¹¹⁹⁷.

Per la normativa vigente nei porti italiani, il 1929 rappresentò una cesura storica¹¹⁹⁸. Il medesimo PPV celebrò tale passaggio, con le seguenti parole:

¹¹⁹³ G. Federici, *Portuali a Venezia*, op. cit., 1996, p. 47. A Venezia nel passaggio del 1922 l'utilizzo da parte dello Stato dei crumiri fu centrale per rompere il fronte degli scioperanti che furono progressivamente indotti ad allontanarsi oppure espulsi. Come lo fu nel porto di San Francisco nel 1916 e 1919. Marcel van der Linden, *Workers of the World*, op. cit., pp. 191 e 196.

¹¹⁹⁴ G. Gambioli, *L'ordinamento del lavoro nei porti*, op. cit., p. 47.

¹¹⁹⁵ La prima era la "Merci Varie e Peso" e la seconda la "Carboni Minerali ed Affini". G. Federici, *Portuali a Venezia*, op. cit., p. 103.

¹¹⁹⁶ *Ibidem*, p. 51

¹¹⁹⁷ Ufficio Stampa del Provveditorato al Porto di Venezia (a cura di), *Vent'anni di Provveditorato*, op. cit., pp. 63- 64.

¹¹⁹⁸ Nel 1929, le normative emanate a partire dal 1923 furono sistematizzate ed enucleati nuovi istituti dell'organizzazione del lavoro

Il Regio Decreto 14 marzo 1929 n. 503 rappresenta la *magna charta* dell'amministrazione del Provveditorato al Porto di Venezia¹¹⁹⁹.

Difatti «l'organizzazione dei lavoratori in cooperative ebbe notevole influenza sulla vita del portuale fino alla soppressione nel 1929»¹²⁰⁰. Il Provveditore Roberto Andrioli¹²⁰¹ divenne particolarmente deciso nel campo dell'organizzazione del lavoro portuale, poiché «procedette al rafforzamento della sorveglianza e dei controlli in materia di disciplina portuale». Andrioli istituì una «commissione di disciplina del lavoro», per un maggior controllo di tutti i portuali e creò il «Ruolo dei Capi Stivatori Portuali»¹²⁰² per la definizione di una precisa gerarchia dei lavoratori.

A livello nazionale nei porti vi fu una strettissima connessione fra l'istituto dei ruoli e le dinamiche di controllo del singolo lavoratore:

Il sistema dei ruoli chiusi rende possibile la pronta repressione di abusi e di irregolarità da parte dell'organo preposto alla *disciplina portuale*, in quanto questo può, mediante la immediata identificazione, colpire, con severe sanzioni, l'operaio che trasgredisca ai doveri di coscienziosa prestazione di opera¹²⁰³.

Il sistema di repressione dei portuali mise a valore i *registri dei lavoratori*, ovvero la lista di lavoratori utilizzata come strumento per formalizzare e rendere “apparentemente neutrali” i meccanismi di esclusione e di marginalizzazione di alcuni lavoratori¹²⁰⁴.

Nel 1929, quindi, fu introdotta l'innovazione principale: la sostituzione dell'appellativo “cooperativa” con quello di “Compagnia”; e si stabilì la «forzosa associazione dei lavoratori portuali accolti in compagnie (...) con strutture analoghe a quelle delle cooperative di lavoro, ma nello stesso tempo con diversi elementi distintivi.¹²⁰⁵». La riforma del 1929 si caratterizzò per due fenomeni, da un lato per

¹¹⁹⁹ Ufficio Stampa del Provveditorato al Porto di Venezia (a cura di), *Vent'anni di Provveditorato al Porto di Venezia*, op. cit. p. 58.

¹²⁰⁰ Ibidem, pp. 84- 85.

¹²⁰¹ L'ammiraglio Roberto Andrioli fu nominato il 24 maggio del 1925 in seguito allo scioglimento dell'amministrazione ordinaria e rimase in carica fino al suo decesso, 23 agosto 1930.

¹²⁰² Ufficio Stampa del Provveditorato al Porto di Venezia (a cura di), *Vent'anni di Provveditorato*, op. cit., p. 62.

¹²⁰³ Guido Gambioli, *L'ordinamento del lavoro* , op. cit., p. 44.

¹²⁰⁴ M. Foucault, *Sorvegliare e punire*, op. cit. p. 32.

¹²⁰⁵ V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 107.

un'attenta e precisa definizione della *catena del comando* e dall'altro per un forte coinvolgimento del *sindacato fascista*. Per quanto riguarda il primo obiettivo, fu descritto nel seguente modo:

A datare dal 1° gennaio 1929 i lavoratori iscritti nei ruoli (...) debbono essere raggruppati in Compagnie di categoria. Le compagnie possono essere divisi in squadre (...) Alla direzione di ciascuna Compagnia è preposto un console, il quale sarà coadiuvato da tanti vice consoli, tanti quanti sono i gruppi in cui è suddivisa la Compagnia e da un numero di capi squadra corrispondente alle squadre che saranno formate. (...) Spetta ai capi squadra: vigilare, attenendosi agli ordini nel console o viceconsole, affinché non succedano irregolarità, guasti o manomissioni e di curare insomma che il lavoro si compia nel miglior modo possibile, osservando e facendo osservare le operazioni di bordo e le istruzioni dei capi stivatori o stivatori specializzati; riferire immediatamente al console, o a chi per esso, ogni incidente che abbia attinenza alla regolarità od alla disciplina del lavoro¹²⁰⁶.

Il console smise di essere una carica «elettiva, ma fu nominato dall'autorità preposta alla *disciplina* del lavoro, su designazione del sindacato di categoria¹²⁰⁷» dato che la sua elezione fu considerata foriera di pericoli¹²⁰⁸.

L'innovazione del governo della forza lavoro fu qualificata dagli strumenti di osservazione degli ultimi anelli nella gerarchia sociale, producendo «un'organizzazione in profondità di sorveglianze e controlli, una intensificazione e ramificazione del potere¹²⁰⁹».

Alla fine degli anni Venti, il PPV elaborò una riflessione sulla produttività dei lavoratori portuali attraverso la comparazione con la dimensione di fabbrica, e sostenne che «la necessità della produzione dipendeva quasi esclusivamente dalla “volontà del capo”¹²¹⁰». La natura della rottura di carico non consentiva un'organizzazione scientifica del processo lavorativo, perciò le energie furono incanalate nella definizione

¹²⁰⁶ *Bollettino ufficiale del Provveditorato al Porto di Venezia*, Dicembre 1928, n.12, p. 8.

¹²⁰⁷ G. Gambioli, *L'ordinamento del lavoro*, op. cit., p. 31.

¹²⁰⁸ L'utilizzo del sindacato fascista negli anni venti in Italia non fu un'eccezione in Europa, dato che fu un modello ripreso dalla Gran Bretagna e dagli Stati Uniti d'America, con impostazioni differenti, ma con finalità simili. Vedasi Marcel van der Linden, *Workers of the World*, op. cit., pp. 223 – 224.

¹²⁰⁹ Tecniche minuziose (...) con una loro importanza: poiché definiscono un certo modo di investimento politico e dettagliato del corpo, una nuova «microfisica» del potere, (...) la disciplina è un'anatomia politica del dettaglio Michel Foucault, *Sorvegliare e punire*, op. cit., p. 216.

¹²¹⁰ *Bollettino ufficiale del Provveditorato al Porto di Venezia*, Marzo 1928, n. 3, p. 13.

di una precisa ed oculata catena del comando e una gerarchia funzionale a controllare ogni elemento.

Vista l'impossibilità di pianificare in modo regolare il lavoro portuale, si rendeva necessario che una percentuale di forza lavoro fosse utilizzata solo nei picchi produttivi. Quindi, i lavoratori continuavano a essere divisi fra permanenti ed avventizi¹²¹¹. Per esempio, il «fondo di soccorso», destinato all'assistenza urgente dei lavoratori fu alimentato dai proventi delle pene pecuniarie¹²¹². Alberto De Bernardi sostenne che il sindacato fascista sviluppò elementi preesistenti:

I sindacati di regime affondarono le loro radici innanzitutto nelle profonde trasformazioni che la guerra mondiale aveva introdotto nella regolazione del conflitto sociale, in sostanza sulle forme attraverso cui governare la nazionalizzazione delle masse¹²¹³.

Negli anni Venti, il Governo fascista affidò al sindacato la funzione «di controllo sociale» e «cinghia di trasmissione» delle politiche governative anche nei porti¹²¹⁴. Il 26 agosto del 1922, fu costituito il Sindacato Lavoratori al Porto che «si proponeva di sviluppare il rendimento dei lavoratori¹²¹⁵». Quindi, il disciplinamento e la rappresentanza dei portuali si accentrava per essere personalizzata dalla figura del console:

Le norme amministrative relative al funzionamento interno delle compagnie saranno stabilite da un regolamento che il Sindacato Provinciale Lavoratori del Porto dovrà sottoporre all'approvazione del Provveditorato al Porto entro un mese (...) Il console, oltre alle funzioni di rappresentante sindacale delegato dal segretario provinciale lavoratori del porto, ha le seguenti altre funzioni: rappresentare i lavoratori, a lui sottoposti, in tutti i loro rapporti con l'amministrazione portuale ed in tutte le esigenze relative al lavoro;

¹²¹¹ G. Gambioli, *L'ordinamento del lavoro*, op. cit., p. 19. Il PPV produsse la seguente analisi: "Un lavoratore avventizio non allenato rende notevolmente di meno del lavoratore abituale (...) si notano per certi lavori pesanti dei rendimenti di avventizi che scendono sino alla metà ed anche meno di quelli ordinari (...) sul rendimento di un lavoratore avventizio influisce evidentemente il suo *inquadramento* fra compagnie specializzati". Bollettino ufficiale del Provveditorato al Porto di Venezia, Marzo 1928, n. 3, p. 13.

¹²¹² Ibidem, p. 16.

¹²¹³ Alberto De Bernardi, Il sindacalismo fascista: un problema storiografico aperto, in Maurizio Antonioli e Luigi Ganapini (a cura di), *I sindacati occidentali dall'800 ad oggi in una prospettiva storica*, BFS edizioni, Milano. P. 119.

¹²¹⁴ Ibidem, p. 122.

¹²¹⁵ Ufficio Stampa del Provveditorato al Porto di Venezia (a cura di), *Vent'anni di Provveditorato*, op. Cit., p. 86.

l'esecuzione e la disciplina del lavoro, non avvengano irregolarità, guasti o manomissioni di merce; ha la direzione dei capi squadra e li vigila nell'esercizio delle loro mansioni¹²¹⁶.

Gambioli descrisse la ridefinizione dell'organizzazione del lavoro nei porti come indispensabile per superare aspetti negativi, ovvero lo «stato di *disordine*, che anteriormente all'avvento del Governo fascista, regnava nei porti», come denunciato dal Ministro delle Comunicazioni, Costanzo Ciano¹²¹⁷.

Uno dei primi obiettivi del nuovo Governo fascista fu quello della riduzione delle tariffe, attraverso la diminuzione del numero degli iscritti ai ruoli¹²¹⁸; processo accelerato a causa del crollo delle merci trasportate dal 1929¹²¹⁹. Il caso veneziano fu interno al progetto nazionale di diminuzione della manovalanza occupata nei porti:

Genova, Napoli, Palermo e Venezia scesero dal 1927 al 1930 da 11.039 a 8.566 unità, a Venezia la riduzione fu inferiore alla media, infatti da 1.057 unità nel 1927 si scese a 977 nel 1930¹²²⁰.

In particolare, a Venezia, la meccanizzazione della movimentazione della merce rappresentò uno strumento per il calo della forza lavoro, e motivo di vanto per il PPV:

In fatto di meccanismi di sollevamento Venezia avrà fra breve il primato fra i porti italiani per avere coraggiosamente adottato il tipo di gru a braccio variabile, che è il più moderno, accolto solo da poco tempo dai maggiori porti esteri¹²²¹.

La “costruzione dell'egemonia” è da intendersi come la capacità del potere di sviluppare percorsi d'inclusione culturale dei lavoratori subordinati, oltre la mera repressione, grazie ai rituali, la veicolazione di concetti enucleati dal Governo fascista e la simbologia del dono ai subalterni. La nuova organizzazione del lavoro realizzò sia la costruzione di nuovi istituti (sindacato fascista e le Compagnie) sia la realizzazione di strumenti tipici dell'assistenza per i lavoratori (mutua e cure mediche per i

¹²¹⁶ *Bollettino ufficiale del Provveditorato al Porto di Venezia*, Dicembre 1928, n.12, p. 8.

¹²¹⁷ G. Gambioli, *L'ordinamento del lavoro*, op. cit., pp. 7-8.

¹²¹⁸ *Ibidem*, p. 9.

¹²¹⁹ M. E. Tonizzi, *Il porto di Genova: 1861-1970*, in «Memoria e Ricerca, n. 11, 2002., P. 32.

¹²²⁰ V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 115.

¹²²¹ Provveditorato al Porto di Venezia, *Il Porto*, Stab. Tipogr. A. Grassi, Venezia 1928, p. 24.

lavoratori)¹²²². A esse fece seguito un'architettura politica in linea con i criteri fondamentali dell'ordinamento corporativo:

L'intervento dello Stato è necessario tutte le volte che l'iniziativa individuale era dimostrata insufficiente o dannosa, ai fini di quella giustizia sociale, che congiuntamente garantiva il benessere dei singoli e la prosperità economica della nazione¹²²³.

Questo processo si sviluppò non solo per mezzo della repressione, bensì attraverso l'apertura di una sede dell'«assistenza sociale di fabbrica» presso il locale dell'Unione Industriale Fascista della provincia di Venezia¹²²⁴. Attraverso la corporazione, si provò a rendere il luogo di lavoro «capace di recepire gli interessi dei lavoratori, oltre ai bisogni della produzione¹²²⁵». Perciò, l'intervento presso il porto fu inquadrato all'interno dell'intervento del sindacato fascista, capace di aprire nuovi uffici, con i seguenti obiettivi:

Aiutare l'operaio nelle varie necessità, di carattere privato e familiare, che angustiano la vita di chi lavora. Con l'attività sociale, che viene pertanto a inserirsi nel sindacato, in base ai postulati della Carta del Lavoro, (...) si vuole collaborare con tutte le istituzioni operanti nel campo dell'assistenza, della mutualità e della previdenza, allo scopo di raggiungere nel modo più completo l'attuazione della politica d'assistenza fascista¹²²⁶.

Nel 1940, il PPV¹²²⁷ elogiò la costruzione dell'ambulatorio sanitario e della nuova “Casa dei Portuali” come strumenti centrali per il coinvolgimento dei portuali nel processo egemonico, visto che *la cura del corpo e della salute* assunse così un ruolo centrale. A cavallo fra gli anni Venti e Trenta, inoltre, l'impegno nella costruzione sociale del modello corporativo fornì alle autorità statali la possibilità di

¹²²² M. Foucault: “Se il potere non avesse altra funzione che quella di reprimere, se lavorasse solo come censura, esclusione, sbarramento, rimozione, come una specie di grosso Super-Io, se si esercitasse che in modo negativo, sarebbe molto fragile”. M. Foucault, *Microfisica del potere. Interventi politici*, Einaudi, Torino 1977, p. 141.

¹²²³ Si veda anche pagina 43 «L'intervento dello Stato ha valso a restituire ai nostri empori marittimi, nel passato troppo lungamente travagliati da disordini e da aspre lotte intestine, quella disciplina e quella tranquillità, senza le quali i porti non possono adempiere alla loro funzione potenziatrice dell'economia nazionale». Ibidem, p. 10.

¹²²⁴ “Una nuova prova del concorso dato dalla Confederazione al *programma assistenziale* del Governo e sta particolarmente a cuore anche al PNF¹²²⁴”.

¹²²⁵ A. De Bernardi, *Il sindacalismo fascista*, p. 123.

¹²²⁶ ASV, Fondo del Gabinetto di Prefettura di Venezia, Versamento 1971, “Posizioni speciali”, anni vari (1893-1956), Busta n. 55, «Organizzazioni sindacali e ordini professionali relativi agli anni 1929 – 1943», Fascicolo «Ufficio di assistenza sociale», «Lettera del Commissario, Antonio Giuliani, Unione Provinciale Fascista lavoratori Industria, Venezia al Gabinetto del Prefetto della Provincia di Venezia, in data 23 settembre 1935».

¹²²⁷ Ibidem.

controllare l'intera vita, e non solo il tempo e la dimensione lavorativa. La cura sanitaria dei lavoratori fu concepita prima all'ascesa del governo fascista¹²²⁸, e nello specifico la Cassa Malattie ebbe i seguenti obiettivi:

- a) Cura ed assistenza gratuita medico-chirurgica dei propri iscritti e delle loro famiglie; b) somministrazione gratuita dei medicinali; c) assunzione a proprie spese delle ricerche di laboratorio; d) corresponsione dei sussidi giornalieri di malattia conforme il Regolamento della Cassa di previdenza¹²²⁹.

Inoltre, l'ambulatorio del porto si qualificò come centro di monitoraggio e denuncia delle differenti patologie che colpivano i portuali¹²³⁰.

L'iscrizione al registro rappresentò la strada maestra per accedere all'assistenza sanitaria di varia natura.¹²³¹ » e «al sussidio alle famiglie dei lavoratori deceduti.¹²³²». Mostrando gli aspetti positivi dell'accesso alle cure di specialisti e agli interventi chirurgici, fu messa in luce la volontà di coinvolgere le strutture famigliari, nella sua complessità¹²³³. Inoltre, i figli dei portuali furono aiutati dalle borse di studio o fruirono delle vacanze presso colonie estive, come si descrisse nel bilancio del 1934:

Furono erogate £ 10.000 – quale contributo al “comitato colonie estive” figli dei lavoratori del Porto che inviò in colonia nei mesi di luglio, agosto e settembre bambini d'ambo i sessi. Altra erogazione di £ 2.000 venne fatta al Comitato Befana Fascista che distribuì ai figli dei lavoratori 1039 pacchi indumenti di lana. I sussidi straordinari concessi durante l'annata furono 170¹²³⁴.

¹²²⁸ Difatti la pubblicazione della CLP edita nel 1945 scrisse: “Il Provveditore al Porto (con) l'ordinanza N. 47 emessa il 17 agosto 1920 che fissava un prezzo su tutte le merci (...) per la costituzione di fondi per la disoccupazione, per l'infortuni, per malattie e vecchiaia dei lavoratori, in relazione ad analoghe disposizioni da introdursi negli statuti sociali ed alle provvidenze legislative emanate o da emanarsi a riguardo». Sindacato Lavoratori del Porto di Venezia, *Ricordi del passato, propositi per l'avvenire*, Officine grafiche Carlo Ferrari, Venezia 1945, p. 6.

¹²²⁹ Porto di Venezia, *Relazione sull'esercizio 1930 della Cassa di Previdenza dei Lavoratori Portuali “Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno”*, Stab. Grafico U. Bortoli, Venezia 1931, p. 14.

¹²³⁰ «Le malattie più frequenti e numerose sono quelle degli organi di movimento (artriti – lombaggine e simili) e le malattie infettive, sulle quali predomina l'influenza. Notevole preponderanza (...) hanno le malattie dell'apparato digerente, dell'apparato respiratorio, le malattie cutanee e quel del sistema nervoso». Ibidem.

¹²³¹ Porto di Venezia, *Relazione sull'esercizio della Cassa di Previdenza dei Lavoratori Portuali*, Stabilimento grafico U. Bortoli, Venezia 1930, p. 12.

¹²³² Porto di Venezia, *Relazione sull'esercizio 1940 dei lavoratori portuali “Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno”*, Stab. F.lli Pietrobon, Venezia 1941, p. 10.

¹²³³ Porto di Venezia, *Relazione sull'esercizio 1937 della Cassa di Previdenza “Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno”*, Stab. Grafico U. Bortoli, Venezia 1938, p. 17.

¹²³⁴ Porto di Venezia, *Relazione sull'esercizio 1933 della Cassa di Previdenza “Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno”*, Stab. Grafico U. Bortoli, Venezia 1934, p. 13.

Dal 1935 il “comitato colonie estive” ricevette contributi direttamente dalle Compagnie e l’assistenza ai figli e il coinvolgimento di singole famiglie furono possibili anche grazie allo stanziamento di particolari borse di studio:

Beneficiaria della borsa di studio “9 maggio” continua a essere la Signorina Dei Rossi Bianca, figlia del lavoratore 751, Dei Rossi Giacomo, alla quale fu assegnata lo scorso anno e che ha dimostrato finora di esserne meritevole. La spesa sostenuta nell’anno corrente, per detta borsa di studio, è stata di L. 945.30¹²³⁵.

L’assicurazione contro l’invalidità, vecchiaia e tubercolosi, in generale, inoltre, furono concepite per i diversi membri del nucleo familiare, per cui si tentò di rispondere alle «domande di assegno spettante alle vedove e figli di lavoratori deceduti¹²³⁶». I portuali erano rappresentati come *breadwinner*¹²³⁷ e la totalità della loro vita era sotto il controllo del governo attraverso l’erogazione di prestiti ed il meccanismo del debito¹²³⁸. Per esempio, Roberto Andrioli Stagno «fu l’ideatore e fondatore della Cassa di previdenza Lavoratori Portuali e (...) volle creare il Fondo Prestiti e Beneficenza¹²³⁹».

Nel 1940, per concludere, «furono concessi 278 prestiti (...) recuperati mediante ritenuta del 10% sul salario di ogni lavoratore che aveva contratto il loro prestito»¹²⁴⁰.

¹²³⁵ Ibidem, p. 12.

¹²³⁶ Porto di Venezia, *Relazione sull’esercizio 1932 della Cassa di Previdenza “Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno”*, Stab. Grafico U. Bortoli, Venezia 1933, p. 10.

¹²³⁷ “La Commissione Amministrativa, preoccupata delle condizioni dolorose di tante famiglie orbate del capo e quasi sempre unico sostegno, ha creduto doveroso di portare da uno a due anni il periodo di sussidio”. Porto di Venezia, *Relazione sull’esercizio 1930 della Cassa di Previdenza dei Lavoratori Portuali “Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno”*, Stab. Grafico U. Bortoli, Venezia 1931, p. 11.

¹²³⁸ Bollettino ufficiale del Provveditorato al Porto di Venezia, febbraio 1928 – N. 2 . P. 3

¹²³⁹ Porto di Venezia, *Relazione sull’esercizio 1930 della Cassa di Previdenza*, op. cit., p. 7. Solamente dopo la crisi economica mondiale, però, il prestito fu organizzato in modo strutturale, come pratica a favore del singolo portuali dal 1933:

E’ noto che il regolamento del Fondo prestiti e Beneficenza non consentiva che prestiti collettivi alle Compagnie di lavoro. Nel corrente esercizio, su proposta della commissione Amministrativa, con l’autorizzazione del Provveditorato, venne modificato e così si è potuto provvedere anche alla concessione di prestiti individuali di lavoratori fino ad un massimo di L. 250 per ciascuno. Porto di Venezia, *Relazione sull’esercizio 1932 della Cassa di Previdenza “Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno”*, Stab. Grafico U. Bortoli, Venezia 1933, p. 13.

¹²⁴⁰ Porto di Venezia, *Relazione sull’esercizio 1940 dei lavoratori portuali “Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno”*, Stab. F.lli Pietrobon, Venezia 1941, p.13.

5.2. Il processo lavorativo dalla seconda guerra mondiale all'introduzione dei container

L'obiettivo di questa sezione è di analizzare come relazioni sociali dei portuali veneziani nel secondo dopoguerra si svilupparono attorno ai seguenti nodi: "autonomia" della Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia (CLP), trasmissione del mestiere e segmentazione della forza lavoro¹²⁴¹.

Il governo della forza lavoro si delineò in relazione alla complessità e all'irregolarità del processo lavorativo. Da un lato, la polizia locale giocò un ruolo determinante nel controllo e nella repressione dei portuali veneziani. Dall'altro, la costruzione politica della CLP fu un processo storico delineato dagli scioperi, dai rituali della comunità e dalla trasmissione della memoria storica da parte dei dirigenti della Compagnia¹²⁴².

La CLP fu l'organizzazione operaia funzionale a gestire il processo lavorativo e a controllare il mercato del lavoro. Essa si qualificò come una "cooperativa anomala", attraverso cui, da un lato, i lavorativi fornivano il loro servizio, come gruppo, ai diversi armatori, e dall'altro, era l'organizzazione che promuoveva e dirigeva le diverse forme di resistenza¹²⁴³.

L'armatore marittimo raramente era identificato come il datore di lavoro, conseguentemente i portuali svilupparono uno specifico senso d'appartenenza all'«industria», e non tanto alle imprese. La CLP era il soggetto che organizzava il processo lavorativo e le vertenze contro lo Stato, e precisamente il PPV. Nel porto di Venezia il lavoro era regolato dalla dialettica fra due strutture: PPV e la CLP. Gli armatori marittimi comunicavano le loro richieste di manodopera al PPV, che s'impegnava a richiedere alla CLP il numero di portuali necessario al carico e scarico

¹²⁴¹ Per l'approccio teorico si veda F. Cooper, *Dockworkers*, op.cit. p. 525. Jessie Chisholm, *Waterfront conflict: dockers' strategies and collective actions*, in Sam Davies, *Dockworkers*, op. Cit., p. 710. Bruce Nelson, *Etnicity, race and logic of solidarity: dock workers in international perspective*, in Sam Davies, *Dockworkers*, op. Cit. p. 657. Edward P. Thompson, *The essential E.P. Thompson*, The new Press, 2001 New York, p. 4S

¹²⁴² "Ibidem, p. 3.

¹²⁴³ Ibidem, Pp. 28-31.

di ogni nave. In merito all'organizzazione della forza-lavoro, la particolarità di tali organizzazioni va individuato nella loro capacità di produzione in *autonomia*, uno dei principi chiave delle cooperative dei lavoratori¹²⁴⁴, e della determinazione di un monopolio¹²⁴⁵.

Le difficoltà nonostante il boom economico

Dalla fine della seconda guerra mondiale al boom economico, il commercio portuale raggiunse livelli insufficienti rispetto alle potenzialità del molo veneziano e alla richiesta di lavoro dei portuali. Lo sviluppo economico si dispiegò¹²⁴⁶ senza determinare una crescita del traffico marittimo nel porto veneto, poiché la ripresa si dimostrò molto più lenta nei porti dell'Alto Adriatico¹²⁴⁷. La concorrenza fra i porti aumentò e mutò di segno: in Italia i moli con un traffico mercantile superiore alle cinque tonnellate di merce passarono da tre (Genova, Napoli e Venezia) ad otto¹²⁴⁸. La situazione di Venezia fu letta in una prospettiva internazionale dall'Assessore al Comune, Garavagnin:

Attualmente esiste un aumento dei traffici con l'Occidente e una forte diminuzione di quelli con l'oriente: ciò porta conseguentemente un grande svantaggio al porto di Venezia che è essenzialmente un porto dell'oriente e va tutto a vantaggio di Genova¹²⁴⁹.

La variabilità del commercio marittimo¹²⁵⁰ crearono le premesse a dinamiche conflittuali; nel febbraio del 1947 la dirigenza della CLP decise di portare il numero degli iscritti alla Compagnia da 610 a 850¹²⁵¹. Essa descrisse la situazione con le seguenti parole:

¹²⁴⁴ Dawe, *Labour mobility in Steel industry*, p. 86, citato in *Ibidem*, p. 158.

¹²⁴⁵ *Ibidem*, pp. 156-157.

¹²⁴⁶ G. Halafitis, *Storia marittima*, p. 17.

¹²⁴⁷ V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 140.

¹²⁴⁸ M. E. Tonizzi, *Il porto di Genova*, op. cit., p. 29.

¹²⁴⁹ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182, Anno 1960 Serie I, cat. 22, CGIL, Federazione Nazionale Portuali, Federazione Lavoratori di Venezia, Dibattito pubblico per la ripresa del traffico portuale, Riunione indetta dal Comune di Venezia, dalla Camera del Lavoro e dalla Federazione – 7 settembre 1948, Officine grafiche Carlo Ferrari, Venezia 1948.

¹²⁵⁰ Archivio Compagnia Lavoratori Portuali Venezia, 1948 citato in Girolamo Federici, *Portuali a Venezia*, op. cit., p.76.

¹²⁵¹ «Il traffico marittimo dal primo settembre 1947 al 2° semestre del 1948 registra un calo di 40.000 tonnellate in meno». ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia (AsGabPrefVen), Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22: «Lettera di Angelo Vianello alla Camera Confederale del Lavoro di Venezia, con oggetto "Vociferazioni inconsulte e dannose", in data febbraio 1947».

Dalle statistiche ufficiali del primo semestre 1947 risultò che degli attuali mille cinquanta lavoratori iscritti nei ruoli, solo seicento circa, quotidianamente, trovarono da lavorare¹²⁵².

Nel 1948 Iginò Borin¹²⁵³ evocò un'immagine molto forte, attraverso le seguenti parole:

Centinaia e centinaia di lavoratori che di buon mattino si recano nelle zone del Porto di Venezia, dove si fa la chiamata giornaliera per partecipare al lavoro e per la stessa strada, per la quale sono venuti, ritornano a casa: doloroso spettacolo quotidiano¹²⁵⁴.

Alla situazione veneta si contrapponeva la dinamica genovese, in cui l'intenso lavoro ed il commercio erano tratteggiati come uno "sfavillante spettacolo" a disposizione dello spettatore:

Nel massimo porto italiano (...) ho visto cose spettacolose. Vapori su vapori a notte fonda in ogni dove in attesa di scarico. Le banchine (...) in efficienza tutte occupate e operanti (...) vapori in arrivo e in partenza ad ogni istante. Magazzini colmi di merci, che entravano ed uscivano. Di notte ho visto il porto illuminato a giorno, tante erano le navi che lavoravano ad orario continuo senza interruzione. Non ho visto nessun lavoratore bighellonare inoperoso per le banchine e per i recinti portuali¹²⁵⁵.

Nel 1949, la situazione al porto veneto fu caratterizzata in negativo sia per la richiesta della cassa integrazione sia per la carenza di lavoro¹²⁵⁶. La locale Questura descrisse il contesto storico, con le seguenti parole:

La situazione tra i lavoratori portuali va sempre più acuendosi, per la sempre *crescente mancanza di lavoro nel porto*, ed è ormai diffusa la convinzione da parte dei lavoratori Portuali che a Venezia corrisponde un temporaneo dirottamento di navi¹²⁵⁷.

¹²⁵² Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, *Dobbiamo lavorare a Marghera*, op. cit., p. 13.

¹²⁵³ "Nelle elezioni del 1924 è eletto deputato nelle fila del PCI e inizia un lavoro di coordinamento politico dei lavoratori portuali, recandosi nelle varie città per organizzare i lavoratori comunisti di questa categoria. In seguito alla decadenza del mandato parlamentare, Borin viene arrestato il 9 novembre e assegnato al confino nell'isola di Favignana (TP). Il 23 marzo lascia la segreteria della Camera del lavoro ed è eletto plebiscitariamente alla presidenza della Compagnia lavoratori portuali di Venezia. Il 27-28 maggio del 1951 diventa consigliere provinciale nelle fila del PCI. Si veda C. Chinello, *Iginò Borin*, Venezia 1988 e *Iginò Borin* in, *Cent'anni a Venezia. La Camera del lavoro 1982-1992*, a cura di D. Resini, Venezia 1992.

¹²⁵⁴ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Intervento del consigliere comunale on. Ignazio Borin con oggetto "Urgenti bisogni portuali per il presente e per il futuro, 1948».

¹²⁵⁵ Ibidem.

¹²⁵⁶ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182, Anno 1960 Serie I, cat. 22, Fonogramma del Commissario Capo P.S., Dr. Elia Papa al Questore con oggetto "Agitazione Lavoratori Portuali" in data 10 settembre 1949 » e «Radiogramma del Prefetto Gargiulo al Ministero Interni, in data 18.10.1949».

Contro la carenza di lavoro nel porto veneziano furono organizzati diversi scioperi e manifestazioni¹²⁵⁸. La conflittualità assunse dinamiche nazionali, per quanto riguarda il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali¹²⁵⁹, ed internazionali, per via degli effetti sulle compagnie marittime oltre l'Oceano Atlantico¹²⁶⁰. La situazione di enorme difficoltà continuò per tutti gli anni Cinquanta, come fu denunciato dal convegno organizzato dalla CLP nel 1959:

Il convegno (...) rileva il carattere permanente della *depressione* in tutti questi anni del dopoguerra, depressione che è risultata aggravata durante il 1958 in relazione alla congiuntura internazionale. (...) ridare a Venezia e all'Adriatico la tradizionale funzione di collegamento e di intermediazione fra occidente ed Oriente(...) denunciarono la diminuzione di oltre il 10% del volume del traffico portuale rispetto allo scorso anno¹²⁶¹.

Tecniche lavorative e natura merceologica

Anders Björklund ha argomentato come l'evoluzione tecnologica nei porti ha seguito i seguenti passaggi: uncinco, gru, fork lift e container¹²⁶². I primi mezzi meccanici ed in particolare le primissime gru furono introdotte dai dirigenti del Provveditorato al porto nella seconda metà degli anni Venti¹²⁶³. Nel dopoguerra la

¹²⁵⁷ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, Documento: «Lettera del Commissario Capo P.S., Dr. Elia Papa Alla Prefettura, con oggetto "Lavoratori portuali", in data 8 ottobre 1949».

¹²⁵⁸ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Fonogramma del Commissario Capo P.S., Dr. Elia Papa al Questore con oggetto "Agitazione Lavoratori Portuali" in data 10 settembre 1949» e «Comunicazione del Prefetto di Venezia al Ministero dell'Interno, in data 8.10.49».

¹²⁵⁹ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Lettera del Prefetto di Venezia al Ministero degli Interni, con oggetto "Traffico navi nel Porto di Venezia – agitazione lavoratori portuali" in data 30 agosto 1949».

¹²⁶⁰ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, documento: Comunicazione dell'Ambasciata canadese al Prefetto Venezia in data 2.9.1949». La dinamica dei salari segnava un'innovazione nella metà degli anni Cinquanta. Come descritto dal Console della Compagnia, Giovanni Palleri: «Abbiamo finalmente la soddisfazione di presentare il bilancio dell'esercizio 1955 che registra ad un notevolissimo aumento del volume dei salari corrisposti ai (...) n. 666 lavoratori, iscritti al 31 dicembre Archivio della Compagnia dei Lavoratori Portuali di Venezia, Raccolta bilanci, 1955, citato in G. Federici, I portuali veneziani, p. 88.

¹²⁶¹ Compagnia Lavoratori Portuali Venezia, *Convegno per lo sviluppo dei traffici di Venezia e dell'Adriatico*, Tipografia commerciale, Venezia 19 aprile 1959, pp. 7-9.

¹²⁶² *The Dockers' Tools through 100 years of Technological Change*. I: Skarin Frykman, Birgitta & Tegner, Elisabeth (red.), *Working Class Culture*. Arbetets Museum/Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet. Norrköping 1989. 20 s III.

¹²⁶³ Provveditorato al Porto di Venezia, *Relazione sulla mano d'opera*, 1928, Stab. Grafico Umberto Bortoli, Venezia 1929, p. 18.

seconda fase era ampiamente dispiegata e dalla seconda metà degli anni Cinquanta si attuò la terza¹²⁶⁴.

Dall'analisi della merce movimentata, notiamo che il carbone fosse il principale¹²⁶⁵, seppur in costante calo, dato che nell'anteguerra costituiva il 55-60% del totale della merce movimentata nel porto veneziano, nel 1961 il 20% e negli anni Settanta meno del 5%¹²⁶⁶. Per caricare e scaricare il carbone erano usati secchi, benne e badili; e la sua lavorazione comportava un notevole impatto sulle vie respiratorie dei portuali. Le sotto-organizzazioni e le gang specializzate nella manipolazione di questa merce giocarono un ruolo importante nella vita sociale della CLP¹²⁶⁷.

I cereali rappresentarono la seconda merce ed erano trasportati all'interno dei sacchi, perciò lo spostamento dalla stiva al molo, e viceversa, si realizzava con l'utilizzo di grosse corde, che imbragavano un determinato quantitativo di sacchi.

L'arte dello stivaggio era essenziale per questa tipologia di merce; le gru applicate nelle "merci varie" continuavano a richiedere l'ausilio della manovalanza qualificata, capace di manovrare le distinte tipologie di merce¹²⁶⁸, e la difficoltà di pianificare in modo preciso le sequenze delle operazioni da compiere. Il capo-stivatore Pitteri tratteggia l'evoluzione tecnologica:

Nel dopoguerra vi erano le gru con le braccia fisse, con notevole difficoltà per movimentare la merce all'interno della nave. Dalla metà degli anni Sessanta, le gru cambiarono di grandezza e natura. Per esempio, le gru carriponte hanno consentito di arrivare più vicino nella stiva e alleviare la fatica dei portuali. Poi sono arrivati i fork-lift, che abbiamo imparato ad usare ed hanno causato una forte riduzione della manodopera¹²⁶⁹.

La divisione dei lavoratori fra scaricatori di terra e stivatori continuò a qualificare la divisione fra i portuali veneziani. Contemporaneamente, nella movimentazione di

¹²⁶⁴ F. Broeze, *The globalisation of the oceans*, op. cit., p. 242.

¹²⁶⁵ Cassa di Previdenza, *Mutua malattie: Bilanci 1951*, tip. C. Ferrari, Venezia 1953, p.11.

¹²⁶⁶ V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 166.

¹²⁶⁷ Apprendiamo da un fonogramma diretto alla Prefettura di Venezia che nella giornata di ieri è continuato lo sciopero degli addetti al trasporto di carbone», ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 116, Anno 1957, cat. I, serie 17, Fascicolo «1957: Comizi, conferenze, riunioni varie, scioperi», Sottofascicolo «Sciopero addetti al trasporto carbone», «Fonogramma al Gabinetto della Prefettura, in data 1 settembre 1957».

¹²⁶⁸ Testimonianza rilasciata all'autore da Adriano Lucchesi, (ex dipendente del PPV) Hotel Mestre, 07 agosto 2006

¹²⁶⁹ Testimonianza all'autore di Romano Pitteri, presso la sede CISL di Favaro, in data 07 agosto 2006.

queste due tipologie merceologiche la “trasformazione” dei contenitori della merce e della loro collocazione all’interno dei magazzini o dei silos rivestivano un enorme importanza, come per esempio i cereali che erano inseriti nei sacchi dalle squadre dei portuali¹²⁷⁰. Il lavoro con la merce varia era caratterizzata da un lato dagli incidenti e dall’altro da una notevole nocività di alcune tipologie merceologiche.

La durezza e i pericoli del lavoro furono elementi costitutivi dell’identità dei portuali, come emerge anche dalle parole dell’ex portuale Lucio Seno, per il quale «gli incidenti facevano parte del lavoro, si sapeva che il porto era pericoloso. [...] E per questo, il lavoro era bestiale¹²⁷¹». In particolare, durante la movimentazione dei tronchi vi furono diversi traumi con effetti nefasti sulla vita o sui corpi dei portuali veneziani:

Gli incidenti quando accadevano erano molto gravi. C’era sempre questa spada di Damocle sulla testa, i lavoratori sapevano che potevano passare cento giornate tranquille, ma poteva capitare di dover spostare i tronchi sotto la pioggia allora il rischio di incidenti mortali era elevatissima sulle banchine (...) Una stiva di merci alla rinfusa era paragonabile ad una miniera, una grossa stiva di fosfato o altra merce alla rinfusa era terribile: il fosfato si attacca e diventa molto rigido e bisogna staccarlo con la lancia, era come andare in miniera¹²⁷².

Il seguente articolo di giornale descrive la pericolosità della movimentazione del legno:

Dramma in un’umile casa a Marghera: il *capofamiglia* è morto in un incidente sul lavoro (...) La vittima è B. B. e aveva appena compiuto trentatré anni. (...) lavorava dall’età di diciassette anni al porto come scaricatore. Da anni con la Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia. L’altra mattina al molo A di Porto Marghera, impegnato nello scarico di tronchi d’albero da una nave¹²⁷³.

Per quanto la manipolazione dell’asbesto al porto, la natura dei sacchi determinavano frequentemente la rottura dei medesimi:

¹²⁷⁰ Testimonianza rilasciata all’autore da Lucio Seno (ex lavoratore CLP), inverno 2007.

¹²⁷¹ Testimonianza L. Seno.

¹²⁷² Testimonianza R. Pitteri.

¹²⁷³ Anonimo, *Giovane padre di cinque figli muore colpito da una sbarra di ferro*, in «Il Gazzettino», 10 agosto 1972.

I sacchi di amianto non solo non erano dotati di corretta chiusura tale da impedire la fuoriuscita del contenuto, ma erano costruiti con materiale permeabile e per di più soggetti a facile rottura [...] durante la movimentazione dei carichi le polveri di amianto potevano facilmente fuoriuscire dai loro sacchi¹²⁷⁴.

Un ex portuale descrive come il processo lavorativo comportasse un contatto diretto con la fibra grezza di amianto:

B. era uno scaricatore come me. Scaricavamo anche sacchi di juta contenenti amianto di circa venticinque kg [...] spesso tali sacchi durante la movimentazione con la gru si rompevano; noi eravamo sotto e la polvere ci arrivava addosso. Quando avevamo scaricato amianto facendo la doccia si vedeva che la polvere rimaneva attaccata alla pelle e al vestiario¹²⁷⁵.

Le imbragature si rompevano frequentemente, perciò la polvere ricopriva la superficie esterna dei sacchi e, in diversi casi, essi erano lacerati ancor prima della manipolazione nel porto veneziano¹²⁷⁶. La polvere permaneva nelle stive fino alla pulizia operata dai marinai della stessa imbarcazione¹²⁷⁷. La rottura dei sacchi era la causa del contatto diretto con l'asbesto, come descritto dalla memoria del portuale L.A.:

Sacchi di plastica abbastanza fragile erano collocati nelle stive alla rinfusa [...] posso dire che all'interno delle stive eravamo costantemente sotto ad una nevicata di amianto¹²⁷⁸.

La contaminazione e il contatto con l'asbesto coinvolgevano quindi le squadre di portuali impiegate sia sulla nave sia in banchina¹²⁷⁹. Gli ambienti della stiva e del magazzino erano accomunati dal contatto con le sostanze nocive, come testimonia un ex lavoratore:

¹²⁷⁴ CAA, Causa 815/04 R.G. cit., *Ricorso depositato in data 19 marzo 2004* cit., p. 7.

¹²⁷⁵ CAA, Causa 757/05 cit., *Note autorizzate depositate in data 3 dicembre 2007, presentate dall'Avv. Azzarini*, pp. 6-7.

¹²⁷⁶ CAM, Causa 1418/07 cit., *Note conclusive autorizzate, in data 15 marzo 2010*, p. 14.

¹²⁷⁷ CAM, Causa 1367/2007, Promossa da D.C.M. ved. C., C.S. e C.D., con avv. Giancarlo Moro, contro Autorità Portuale e Compagnia Lavoratori coop. A.r.l. (contumace), *Note autorizzate 22 ottobre 2009*, p. 21.

¹²⁷⁸ CAA, Causa 238/05 cit., *Memoria autorizzata depositata il 29 ottobre 2007*, p. 7.

¹²⁷⁹ CAA, Causa 815/04 R.G. cit., *C.T.U. del dottor Bruno Murer* cit., p. 15.

Ricordo che abbiamo scaricato amianto, che poi veniva portato in magazzino oppure su un camion. [...] I sacchi venivano sistemati all'interno del camion dalla squadra. [...] tutte queste operazioni venivano fatte a mano. Né in stiva né in magazzino c'erano aspiratori¹²⁸⁰.

La memoria del trasporto dell'asbesto ha assunto una sua natura specifica, anche se frequentemente le testimonianze dei lavoratori del porto veneto descrivono la molteplicità di sostanze nocive. Adriano Lucchesi, ex dipendente del Provveditorato al Porto di Venezia, partendo dall'amianto evoca diverse altre sostanze pericolose:

L'amianto si scaricava nei magazzini c'era l'amianto celeste e quello chiaro, in base al manifesto della nave tu dovevi dividerlo e con la spazzolina grattarlo, ma era nocivo. C'era la farina di ossa e di carne, [per fare] i mangimi degli animali. [...] poi c'era le pelli della mucca, per distinguerla per qualità, tu dovevi aprire e guardare il bollino, quella blu di qua e quella arancione di là. Apri e chiudi, prova a immaginare quanta polvere abbiamo mangiato noi del Provveditorato, e ancora di più quelli della Compagnia, quando arrivavano le pelli fresche, [...] c'erano i vermi che camminavano. Il nerofumo era cosa allucinante, dovevi stare sempre controvento, perché alla sera ti trovavi nero¹²⁸¹.

La molteplicità delle sostanze nocive che transitavano nei porti italiani determinò l'insorgenza di una moltitudine di malattie legate al sistema respiratorio, come mise in luce il dirigente della Federazione Unitaria Lavoratori Portuali (FULP), Vittorio Gaglione nel 1976:

I lavoratori che prestano la loro attività ai silos granari sono colpiti da irritazioni delle vie respiratorie, da bronchiti croniche e anche da vere e proprie pneumoconiosi. Allo sbarco del carbone i lavoratori vengono colpiti da antracosi polmonare [...] "rognà della farina" dovuta al contatto dei sacchi di juta, e all'esposizione a polvere di zinco, rame, zolfo, mercurio, piombo¹²⁸².

In merito al nerofumo, Romano Pitteri racconta una situazione particolare:

¹²⁸⁰ CAM, Causa 1418/07 cit., *Note conclusive* cit., pp. 18-19.

¹²⁸¹ Testimonianza rilasciata all'autore da Adriano Lucchesi, il 7 agosto 2006 a Mestre.

¹²⁸² AcLstSoc, FCdLGe, busta Misc. XXI, fasc. "FULP -1976-77", FULP, *Relazione introduttiva della Segreteria della FULP al convegno Nazionale sull'ambiente di lavoro e la prevenzione per la difesa della salute e della integrità fisica dei lavoratori dei porti, Napoli 25-26 novembre 1976, Intervento di Vittorio Gaglione*, p. 6.

Il nerofumo era cancerogeno, arrivavano questi sacchi e tu dovevi prenderli a braccia per stivarli dalla navi nei carri ferroviari, ti sporcavi tantissimo. Allora mi ricordo nel magazzino n. 3 c'erano delle balle di stoffe che arrivano dall'America, allora cercavi qualcosa di fortuna da metterti addosso. [...] Se andavi a lavorare con la tua giacca era impossibile lavarla. [...] una volta avevo finito di lavorare al nero fumo verso mezzanotte, le docce erano chiuse, e l'autista dell'autobus non mi ha fatto salire [...]. La camicia bianca dopo una settimana continuava a sporcarsi, la pelle continuava a sputare nero nonostante le docce che facevi, poi hanno scoperto che era cancerogena anche questa¹²⁸³.

Pitteri mette in luce sia la precaria condizione delle cure dei lavoratori, sia il mutamento della valutazione degli effetti del nerofumo, grazie alle ricerche mediche e agli articoli di giornale¹²⁸⁴

Competenze lavorative e squadre

Nei diversi porti del mondo, il processo lavorativo era organizzato dalle squadre dei portuali¹²⁸⁵, gruppi di lavoratori, che si coordinavano ed aiutavano per caricare e scaricare le diverse tipologie merceologiche. All'interno delle squadre, i lavoratori più giovani potevano apprendere le migliori tecniche operative osservando i più esperti e cooperando con loro¹²⁸⁶. Secondo la lettura di Sexton, in esse si sviluppava il sapere dei portuali:

Sebbene fosse classificato come lavoratore generico, il docker tuttofare (...) doveva avere l'intelligenza di un ministro, le competenze meccaniche di un ingegnere provetto e, in più, l'agilità e la prontezza mentale di una scimmia¹²⁸⁷.

L'organizzazione per squadre trasmetteva ai lavoratori una dimensione collettiva della responsabilità. Una volta avuti gli indirizzi dal capo squadra, le squadre avevano spazi

¹²⁸³ Romano Pitteri, intervista rilasciata il 7 agosto 2006.

¹²⁸⁴ Anonimo, *Per vent'anni ho scaricato sacchi di nerofumo al porto*, in "Il Gazzettino", 25 giugno 2001.

¹²⁸⁵ F. Cooper, *Dockworkers*, op. cit., p. 52.

¹²⁸⁶ G. Rossi, *Le pratiche del lavoro e dell'agire culturale e sociale*, in Patrizia Lupi, Enrico Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, op. cit., p. 73.

¹²⁸⁷ J. Sexton, *Agitator-The life of the Docks MP*, Faber and Faber, London 1936 p. 6 citato in Elisabetta Della Corte, *Il lavoro sul fronte dei porti*, p. 16.

di libertà per potersi auto-organizzare il lavoro in termini di miglorie, di cambiamenti, di creatività, come ha testimoniato un ex portuale:

Il lavoro del porto – secondo me – è un lavoro creativo. (...) questo lavoro faticoso quanto vuoi, sporco quanto vuoi, era un lavoro che *non era mai ripetitivo, non di routine, perché cambiava sempre*. Inoltre era un lavoro dove potevi esprimere del tuo, dovevi mandare via la nave, dovevi farlo in sicurezza quindi ti inventavi il lavoro con *autonomia* all'interno del gruppo¹²⁸⁸.

I portuali descrivono le diverse forme di apprendimento delle competenze come un processo collettivo e informale¹²⁸⁹. La conoscenza dell'architettura delle navi era determinante per lo stivaggio, ed in particolare la capacità di caricare e scaricare la merce avendo ben chiara la necessità di un bilanciamento della nave per evitare delle problematiche durante il viaggio in mare aperto¹²⁹⁰. Il controllo e la trasmissione dell'arte dello stivaggio era interno alla comunità operaia¹²⁹¹.

Le squadre degli scaricatori erano composte da un numero variabile di uomini selezionati dai funzionari della CLP, in base alla merce movimentata¹²⁹². Al di là delle differenze di merci da movimentare, le abilità riguardavano l'imballaggio, lo stivaggio, le semplici e faticose operazioni di trasbordo, con variazione della cooperazione interna alle squadre¹²⁹³. Le competenze dei portuali erano proporzionali al tempo passato in operatività sulle navi o sulle banchine. Frequentemente vi era una corrispondenza fra il bagaglio di competenze acquisite e l'età anagrafica. Il processo di apprendimento avveniva *in modo informale*, sulla base della una pratica denominata “rubare con gli occhi”, ovvero la capacità dei più giovani di apprendere le tecniche per eseguire al

¹²⁸⁸ G. Rossi, *Le pratiche del lavoro e dell'agire culturale e sociale*, in Patrizia Lupi, Enrico Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, op. cit., p. 76.

¹²⁸⁹ C. J. Davis, *Waterfront*, op. cit., pp. 36-37.

¹²⁹⁰ Testimonianza all'autore di Giannantonio Sambo, ex Console della CLP, Bar Centrale di Favaro, 23 agosto '06

¹²⁹¹ C. J. Davis, *Waterfront*, op. cit., p. 38.

¹²⁹² Il numero dei componenti delle squadre era oggetto di conflitto, e di difficile determinazione, sulla consuetudine presso il porto di Brooklyn, Colin J. Davis scrive «Under the union contract a normal gang should have been nineteen men, but it was common to have only twelve or fifteen. Thus the stevedore was saved money in wages and the union official received a kickback in return», C. J. Davis, *Waterfront*, op. cit., p. 102.

¹²⁹³ E. Della Corte, *Il lavoro sul fronte dei porti*, p. 17.

meglio il lavoro e limitare la fatica lavorando a fianco dei portuali anziani¹²⁹⁴. In merito Vigolo ha testimoniato quanto segue:

Quando io prendevo il badile in mano, gli anziani mi dicevano dove sbagliavo. I vecchietti erano la metà di noi, ma sapevano giocare con le balle di cotone, quando noi facevamo un notevole sforzo per spostarle con la carriola. E poi ci insegnavano a lavorare¹²⁹⁵.

Nella quotidianità, la natura dei rapporti di potere era direttamente connessa con le difficoltà di applicare i principi dello *scientific management*¹²⁹⁶. Il lavoro organizzato attraverso le squadre determinava una tipologia di cooperazione particolare, funzionale alla movimentazione dei singoli imballaggi della merce, come descrive un portuale:

Nella squadra eravamo tutti insieme, nei sacchi il primo portuale da una parte e il secondo dall'altra. Quando si stava ai tronchi ci si alternava e ci controllava a vicenda, per la sicurezza. Quando si andava a lavorare, non si era da soli, ma un legame di sei persone, noi eravamo la squadra, quel blocco di lavoratori. Ecco la differenza fra noi e gli operai della fabbrica¹²⁹⁷.

Per cui la squadra era l'ente di formazione dell'identità lavorativa e, al tempo stesso, era funzionale a garantire l'innovazione giorno per giorno, per via della specifica natura del lavoro portuale, come sostenuto dalla memoria di un portuale:

L'organizzazione del lavoro così come l'ho conosciuta io era in qualche modo legata al monopolio della forza lavoro. Del resto la squadra era in qualche modo legata al monopolio della forza lavoro. L'organizzazione della squadra e il senso di appartenenza che lì si costruiva è stato un elemento fondante dello sviluppo anche economico della Compagnia (...) coloro che erano deputati a fare i piani del lavoro (...) sapevano che le squadre avrebbero comunque risolto qualsiasi problema. Perché c'era questo senso di flessibilità interna, c'era questo senso di adattamento alle necessità, c'era questo attaccamento al lavoro, perché lo sentivi tuo il lavoro¹²⁹⁸.

¹²⁹⁴ Testimonianza all'autore di Giorgio Tassan, ex lavoratore CLP, sede CISL di Favaro, relazione scritta, 24 agosto '06.

¹²⁹⁵ Testimonianza rilasciata all'autore Sandro Vigolo, ex lavoratore CLP, sede CISL di Favaro, 31 luglio '06.

¹²⁹⁶ Nella connessione gangs-Compagnia dei Lavoratori Portuali si delineò il «sistema gestionale» che permetteva «la modifica di rapporti di potere ed economici attraverso le relazioni sociali più che di contrapposizioni contrattuale V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., P. 28. S. Davies, *Employers and dock labour*, op. cit. p. 616.

¹²⁹⁷ Testimonianza di S. Vigolo.

¹²⁹⁸ G. Rossi, *Le pratiche del lavoro*, op. cit., p. 76.

Le squadre dei portuali erano sia uno strumento di *controllo* sia un'organizzazione per costruire l'*autonomia*¹²⁹⁹. Difatti, i portuali veneziani al loro interno “si controllavano reciprocamente”, inoltre, ricercavano i colpevoli delle basse rese del gruppo, proprio per la centralità del meccanismo del cottimo¹³⁰⁰, che determinò una retribuzione dei portuali della CLP, prevalentemente cottimisti, rispetto ai gruisti del PPV¹³⁰¹. Difatti, l'impossibilità dell'applicazione di una gestione scientifica del processo lavorativo era alla base della “delega” alle organizzazioni collettive, Compagnie Portuali, del servizio alla merce. Conseguentemente, il “salario a cottimo” era strumentale a determinare forme di controllo verticali e orizzontali all'interno delle squadre e della medesima CLP.

All'interno delle squadre, i lavoratori potevano discutere le modalità ed i tempi di conflittualità e scioperi selvaggi, in nome della volontà di selezionare i lavori, evitando i più dequalificanti¹³⁰². Nel 1946, presso navi trasportanti prevalentemente grano, l'insubordinazione si dispiegò attraverso la struttura della squadra di lavoro, e non individualmente, come emerge dalla seguente cronaca:

L'Adriatic Shipping ha dovuto lamentare l'abbandono del lavoro da parte di maestranze portuali su due piroscafi di grano. (...) Propone di adottare nei confronti delle *squadre* che hanno abbandonato il lavoro i relativi *provvedimenti disciplinari*. Angelo Vianello approva quanto propone il Comandante Serra e dichiara(...) che non può in nessun caso appoggiare simili atti di insubordinazione che devono essere puniti rigorosamente¹³⁰³.

Il Monopolio

Nel dopoguerra, la fondazione della CLP assunse elementi di continuità in merito al quadro normativo¹³⁰⁴, poiché «il principio del ruolo chiuso» rimase come «elemento

¹²⁹⁹ F. Cooper, *Dock workers*, op. cit., p. 527.

¹³⁰⁰ Testimonianza di G. Sandon.

¹³⁰¹ Testimonianza di G. Sambo.

¹³⁰² C. J. Davis, *Waterfront*, op. cit. p. 111- 112.

¹³⁰³ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182, Anno 1960, Serie I, cat. 22, «Estratto del Verbale dell'8° riunione della commissione paritetica per l'esame delle tariffe in data 24/4/1946».

¹³⁰⁴ Si escludano «tutti i riferimenti all'ordinamento corporativo. V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 148.

fondamentale e caratterizzante»¹³⁰⁵ e il codice della navigazione continuò a delineare le normative generali per l'organizzazione della forza lavoro¹³⁰⁶».

Vianello descrive l'istituto del monopolio della manipolazione della merce detenuto dai portuali e la CLP come effetto delle lotte dispiegate nel periodo prefascista e socialiste:

La legge sul lavoro portuale del 1929 altro non è che una consacrazione legale degli usi costanti nei porto ben prima del fascismo, e continua a vigere a tutt'oggi perché è stata accettata dalla nuova Federazione Italiana dei lavoratori dei porti d'Italia. (...) Essa si basa sul diritto dei lavoratori portuali fissi, iscritti in ruoli speciali, e come tali, legalizzati, che devono eseguire un'opera specialissima in rapporto con le necessità e le esigenze assolute dei traffici e dei commerci in generale¹³⁰⁷.

Controllo della polizia

Nel dopoguerra, la Prefettura, la Questura, la Polizia portuale insieme al PPV condussero un'intensa attività, sia di studio specifico sulle dinamiche socio-politiche sia di riflessione teoriche e generali.

Nel dicembre del 1950, il Ministero della Marina chiese alla Prefettura veneziana di fornire i nomi di persone qualificate per «procedere alla nomina di un commissario governativo presso le Compagnie lavoratori portuali, ai sensi del r.d.l. 14 novembre 1935¹³⁰⁸». In linea con il giudizio del Prefetto, nel luglio del 1946, il Commissario straordinario in stanza al porto veneto espose il proprio giudizio negativo sull'*autogoverno* dei lavoratori portuali veneziani:

L'esperienza del cosiddetto *autogoverno della Compagnia Portuale*, iniziatosi subito dopo la Liberazione con l'approvazione del mio predecessore, si deve considerare completamente fallito, in quanto, mentre questo Provveditorato ha molto attenuato la sua funzione disciplinatrice nei confronti delle maestranze portuali, queste non hanno saputo affidare la loro

¹³⁰⁵ Luca Cosci, *Le pratiche dell'agire politico ed economico*, in Patrizia Lupi, Enrico Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, op. cit., p. 24.

¹³⁰⁶ *Ibidem*, p. 25.

¹³⁰⁷ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat 22, «Compagnia Portuale di Venezia, Memoriale su di una questione di diritto interessante tutti i porti d'Italia, e su di un dissidio sorto fra lavoratori di due diverse categorie, Stabilimento f.lli Pietrobon, Venezia 1945», p. 3.

¹³⁰⁸ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950, Sottofascicolo «Nominativi per ricoprire la carica di commissari governativi presso le compagnie portuali», Documento: «Lettera del Ministro della Marina Mercantile al Prefetto di Venezia, con oggetto “Compagnie Lavoratori Portuali”, in data 28 dicembre 1950».

sorte a persone tecnicamente capaci e tali da poterle guidare sulla giusta strada dell'ordine e della disciplina¹³⁰⁹.

Se il tema dell'autonomia era direttamente connesso con la disciplina e la conflittualità del dopoguerra, al Capitano del Porto fu consegnata la seguente comunicazione:

I dirigenti (della CLP N.d.A.) non hanno l'autorità né esercitano alcun ascendente sulle masse se non quando (provocano dei N.d.A.) disordini¹³¹⁰.

Le autorità competenti individuarono nella catena del comando¹³¹¹ e nella gerarchia della forza lavoro la via maestra per garantire la disciplina nel processo lavorativo:

E' indubbio che se i capisquadra operano come da me indicato, un immediato e notevole beneficio deriverà all'opera di risanamento dello ambiente portuale che è necessario condurre con ogni fermezza per il buon nome degli onesti lavoratori della Compagnia del Porto¹³¹².

La gerarchia lavorativa fu concepita in strettissima connessione con il lavoro di *monitoraggio permanente* degli agenti di Polizia operanti al porto, che costituivano «l'occhio vigile o il fischietto del sorvegliante atto a richiamare l'operaio ai suoi doveri¹³¹³»:

La sezione Traffico Portuale (Commissariato di P.S. Scalo Marittimo N.d.A.) provvede ad assicurare il regolare movimento di tutto il complesso portuale di Venezia: controllo

¹³⁰⁹ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Lettera del Commissario Straordinario, F. Grasso, al Ministero della Marina Mercantile, con oggetto "Compagnia portuale", in data 31 luglio 1946». A tale richiesta ministeriale, provvide a rispondere il Commissario di PS-Scalo Marittimo di Venezia. ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950, Sottofascicolo «Nominativi per ricoprire la carica di commissari governativi presso le compagnie portuali», Documento: «Lettera del Commissario di PS Scalo Marittimo – Venezia, con oggetto "Compagnie Lavoratori Portuali", in data 6 gennaio 1951».

¹³¹⁰ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Promemoria per l'ufficio al lavoro reduci – Partigiani recapitato al Capitano di Porto nell'agosto del 1946».

¹³¹¹ M. Foucault, *Sorvegliare e punire*, op. Cit., p. 150 e 193.

¹³¹² ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Lettera del Colonnello di Porto, Comandante, F. Serra Manichedda, alla Compagnia lavoratori portuali di Venezia, con oggetto "Mercato nero del lavoro" in data 7 agosto 1946», «Relazione sull'andamento dei servizi svolti dal Commissariato di P.S. Scalo Marittimo e sull'attività in genere del porto di Venezia dell'ufficio di P.S. Scalo marittimo, Polizia di Frontiera - Venezia in data 30 ottobre 1954».

¹³¹³ E. Della Corte, *Il lavoro sul fronte dei porti*, op. cit., p. 19.

al momento della *chiamata degli operai* e durante il lavoro degli stessi, vigilanza ai carri ferroviari che trovansi in porto per carico e scarico¹³¹⁴.

Nell'immediato dopoguerra, per via delle paure verso l'indisciplina, vi furono azioni dirette, tali per cui "il Provveditore (...) istituì, nel maggio 1945, un nucleo di vigilanza portuale, allo scopo di sopperire alla soppressione della milizia portuaria". Difatti, i compiti affidati al nucleo furono di sorveglianza dei natanti per garantire il rispetto della disciplina del lavoro e repressione dei furti e atti di sabotaggio¹³¹⁵". Anche nel dopoguerra, all'interno della catena del comando la figura del caposquadra era individuato fu un elemento centrale, previsto dalla normativa emanata dal PPV:

Oltre al compito fondamentale di direzione e di sorveglianza dei salariati, *i capi operai* hanno anche l'obbligo di partecipare materialmente al lavoro, ove ciò non sia di pregiudizio allo svolgimento degli altri loro compiti. Essi, quando ne siano richiesti, devono curare la tenuta dei registri, o la compilazione dei documenti relativi al personale ed al materiale. Devono sollecitamente far rapporto ai superiori diretti di ogni infrazione disciplinare dei dipendenti e di quant'altro possa interessare l'andamento del servizio, l'ordine, la sicurezza, l'igiene dei locali e degli impianti¹³¹⁶.

La mancata esecuzione di tale operazione di sorveglianza fu punita in modo preciso, dato che vigeva la seguente prescrizione:

Vanno *retrocessi (...)* *i capi operai* che, per deficiente capacità professionale o per difetto di energia e di autorità, diano prova d'inefficienza delle loro funzioni¹³¹⁷.

La testimonianza di un portuale veneziani ci trasmette la medesima dinamica, seppur da un punto di vista opposto, ovvero dal basso verso l'altro:

All'interno del Provveditorato al Porto vi era l'Ufficio Lavoro. Noi portuali prendevamo sanzioni, multe e veri e propri castighi. Come tre giorni o un mese di castigo a casa. Questa "mano" aveva bisogno del nostro lavoro, ma ci imponeva delle regole¹³¹⁸.

¹³¹⁴ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 67, «Scioperi, manifestazioni e affari generali», Serie I, Cat. 28, Fascicolo «Commissariato di PS scalo Marittimo – Venezia», andamento servizi ed attività del porto, documento: «Relazione sull'andamento dei servizi svolti dal Commissariato di P.S. Scalo Marittimo e sull'attività in genere del porto di Venezia dell'ufficio di P.S. Scalo marittimo, Polizia di Frontiera - Venezia in data 30 ottobre 1954», p. 2.

¹³¹⁵ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», Sottofascicolo «Servizio di polizia in porto», doc. «Lettera del Provveditore reggente, Luigi Martignoni, alla Prefettura di Venezia, con oggetto "Servizio di vigilanza portuale", in data 24 maggio 1946».

¹³¹⁶ Provveditorato al Porto di Venezia, *Regolamento organico del personale salariato*, Tip. Emiliana, Venezia 1950-9, art 15, p. 11.

¹³¹⁷ Ibidem, p. 24.

¹³¹⁸ Testimonianza di R. Pitteri.

Autonomia, autogestione ed autogoverno

La rottura storica fu inerente al concetto di *autogestione* sia sulle pratiche lavorative sia sul piano politico, come la seguente relazione annuale afferma chiaramente:

Nati si può dire alla luce della nuova libertà, il 29 aprile 1945, dopo ventitré anni di dominio medievale fascista (...) nel maggio 1945 sotto l'egida del Comitato di Liberazione Nazionale abbiamo iniziato in veste di Comitato aziendale. I miasmi dell'abborrito regime debbono una buona volta cessare del tutto (...) Con ordinanza del Provveditorato al Porto, fin dal 12 maggio 1945, veniva decretato lo scioglimento e la messa in liquidazione della fascista «Compagnia San Marco» che prima di noi funzionava al porto¹³¹⁹.

In particolar modo, Borin comunicava ai portuali quanto segue:

Cari compagni, il mio posto è in mezzo a voi poiché io sono stato un lavoratore della stessa vostra categoria del porto di Venezia fin dal 1910. La mia ventennale forzata assenza dal lavoro portuale è da tutti voi conosciuta¹³²⁰.

Vianello¹³²¹ si sforzò di indicare una dimensione di eredità storica e culturale:

Fin dal 1904, qualcuna di quelle barche stava per essere posta in opera. Ripetiamo, a nostra soddisfazione, che avevamo loro imposto i nomi di: «Carlo Marx», «Avanti», «Emancipazione», «Riscatto». (...) Lavoratori del porto, (...) credo che possiamo fissare la data di nascita della nostra organizzazione a quel lontano 1904 – lontano dal tempo, ma non alla nostra memoria – in cui sperimentammo per la prima volta una lotta formidabile fra capitale e lavoro. Quella lotta ci fu di grande ammaestramento. (...) recentemente nel far dono alla «Compagnia» di tutte le relazioni annuali stampate nel corso degli anni 1904-1922 dalla nostra organizzazione e da me conservate, ho scritto

¹³¹⁹ Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, *Dobbiamo lavorare a Marghera, Possiamo attendere fino al 1950??, Il lavoro del Porto nel 1946 e nel I° semestre 1947*, bilanci dell'esercizio 1946, stampa, Venezia 1947, p. 5.

¹³²⁰ Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, *Dobbiamo lavorare a Marghera*, op. cit., p. 5.

¹³²¹ Si può leggere nella pubblicazione del 1945 «Il 28 aprile 1945 ad ore antilucane in piena riscossa rivoluzionaria un nucleo di lavoratori del porto di Venezia, si riuniva una delle zone portuali (...) primo atto del Comitato fu quello di rivolgersi per richiamarlo al suo posto, al vecchio organizzatore portuale Angelo Vianello, che dalle orde fasciste il 14 settembre 1922 era stato costretto ad abbandonarlo». Sindacato Lavoratori del Porto di Venezia, *Ricordi del passato, propositi per l'avvenire*, Officine grafiche Carlo Ferrari, Venezia 1945, p. 23.

questa dedica : «Perché i lavoratori conoscano da quale albero rigoglioso essi provengono¹³²².

La medesima Compagnia descriveva la continuità storica con le cooperative prefasciste:

La bandiera della nostra vecchia Cooperativa di Miglioramento della quale ci sentiamo con legittimo orgoglio eredi, dopo vent'anni di carcerazione, l'abbiamo di nuovo fatta risplendere al sole, in occasione della festa del lavoro: Primo maggio 1946.¹³²³

Sul piano nazionale, la rottura con il ventennio fascista fu sottolineata dal congresso dei lavoratori portuali svoltosi nel settembre del 1945, in cui fu sancita *la libera scelta* dei dirigenti delle Compagnie e l'autonomia amministrativa¹³²⁴. La narrazione del passato pre-fascista assunse una funzione essenziale nella *costruzione culturale della CLP e del portuale*, sindacalizzato (nello specifico alla CGIL) e legato alla Federazione Lavoratori Portuali Italiani. Lo spirito antifascista era mostrato dagli statuti delle Compagnie di altri porti italiani¹³²⁵. Nei documenti della CLP erano evocati i concetti di “passato” e “futuro” per la costruzione del *senso storico*:

Una vita nuova s'inizia anche per i lavoratori del porto di Venezia e se essi sapranno camminare con le proprie gambe, e dirigersi con la propria testa potranno un giorno che non deve tardare, chiamarsi degni di essere annoverati fra *i pionieri dell'emancipazione del proletariato*¹³²⁶

L'autonomia

Si è vero che noi eravamo una corporazione chiusa, ma eravamo molto sensibile alle condizioni degli operai. Quando ci chiamavano, noi correvamo sempre in difesa degli oppressi. Era nel nostro DNA, eravamo anarchici, e senza padrone pensa un po'¹³²⁷.

Tale ricordo descrive la centralità della dimensione dell'indipendenza e dell'*autonomia* sviluppata nella soggettività dei portuali veneziani. La possibilità di

¹³²² Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, *Relazione morale e finanziaria per il primo periodo dopo la liberazione (28 aprile-31 dec.1945)*, Venezia 1946, testo a firma di A. Vianello, pp. 27-28.

¹³²³ Archivio della CLP, *Raccolta bilanci*, 1946, citata in Girolamo Federici, *Portuali a Venezia : cinquant'anni di storia del porto 1945-1995*, Marsilio, Venezia 1996, p. 69.

¹³²⁴ V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 142.

¹³²⁵ Luca Cosci, *Le pratiche dell'agire politico*, op. cit., P.23

¹³²⁶ Sindacato Lavoratori del Porto di Venezia, *Ricordi del passato, propositi per l'avvenire*, Officine grafiche Carlo Ferrari, Venezia 1945, p. 25. Una connessione meccanica ed esplicita fra memoria e rappresentazione del futuro è presente nella medesima pubblicazione a pagina 13: «Nella relazione per il 1910 (...) pronosticava : Non è lontano il giorno in cui i militanti delle varie ridde avanzate, riconosceranno che la vera azione redentrice e civile è quella che, praticata ogni giorno, accresce ed aumenta il valore del proletariato e delle sue organizzazioni».

¹³²⁷ Testimonianza G. Sambo.

promuovere spazi di libertà all'interno dell'organizzazione e il reclutamento furono aspetti che delinearono la vita nei porti di tutto il mondo nel dopoguerra.

Le innovazioni sociali e politiche crearono le condizioni per infiammare il clima nei principali porti europei¹³²⁸ con la volontà di determinare autonomamente i propri stili di occupazione¹³²⁹. L'istituto delle Compagnie Portuali fu costituito nel 1929 come strumento di controllo delle organizzazioni operaie e di disciplinamento dei singoli lavoratori, ridisegnando con notevole cura della catena gerarchica. Nel secondo dopoguerra, tale dinamica fu ribaltata proprio in nome dell'*autonomia*, poiché i dirigenti della CLP si impegnarono a sviluppare dinamiche d'*indipendenza* nella gestione delle chiamate e con una chiara volontà di determinare i confini della propria area di competenza, per la volontà di autodeterminare la natura del processo lavorativo, collocando la Compagnia all'interno di una rete di istituzioni indipendenti¹³³⁰. L'indipendenza assunse una valenza politica per la selezione autonoma della classe dirigente della cooperativa¹³³¹. Nel porto veneziano si registrò un mutamento della composizione dei lavoratori e il loro rapporto con il lavoro e la dimensione politica, per i seguenti elementi: «I nuovi immessi nei ruoli dopo una lunga e paziente selezione erano stati scelti fra i reduci e partigiani; fra chi, durante la guerra, fu invitato a lavorare nei porti d'oltremare¹³³²».

Tale processo, strettamente legato alla lettura sindacale e politica, era monitorato con timore dalle autorità dello Stato¹³³³. L'autonomia assunse due dimensioni; da un lato la CLP si delineò come “comunità di lavoratori” capace di autogestire la propria vita politica e dall'altro i singoli lavoratori avevano il desiderio di non divenire semplici

¹³²⁸C. J. Davis, *Waterfront Revolts*, op. cit., p. 76.

¹³²⁹ Ibidem, p. 156.

¹³³⁰ P. Lupi, E. Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, p. 12.

¹³³¹ G. Corsi precisa: «Mentre il regime fascista aveva inteso dare alla struttura del lavoro una chiara impronta corporativa prevedendo la nomina del Console e dei Viceconsoli da parte dell'Autorità Marittima, previa designazione da parte del competente sindacato dei lavoratori portuali, nel 1947, in base alla Circolare n. 3428 del Ministero della Marina Mercantile i Consoli, i Viceconsoli e i Fiduciari dovevano essere scelti con sistema elettivo diretto da parte degli stessi associati. (...) le elezioni dovevano svolgersi ogni due anni. (...) I lavoratori portuali, definiti dai dirigenti “la massa portuale” venivano chiamati alla discussione con una periodicità di sei mesi ed in tali occasioni essi, nella stragrande maggioranza dei casi, “rettificavano” i bilanci consultivi della Compagnia». Giovanna Rossi, *Le pratiche del lavoro e dell'agire culturale e sociale*, in ibidem, p. 62.

¹³³² Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, *Dobbiamo lavorare a Marghera*, Pop. Cit., stampa, Venezia 1947, p. 12

¹³³³C. J. Davis, *Waterfront Revolts*, op. cit., p. 6.

dipendenti¹³³⁴ e lottare per il controllo di parte dei mezzi meccanici. Essi concepivano il progresso tecnologico come la miglior via per alleviare le fatiche degli scaricatori e la lacerazione del loro corpo¹³³⁵. Agli occhi del Prefetto di Venezia¹³³⁶, l'autogoverno della CLP rappresentò un problema politico direttamente connesso con l'indisciplina, che nel 1946 descrisse:

Ritengo opportuno segnalare a codesto Ministero che la situazione interna della Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia può definirsi caotica (...) conseguenza dell'*autogoverno lasciato alla Compagnia* dal precedente Provveditore al Porto (...) i dirigenti (della CLP) spesso non sono ubbiditi (...) Allo scopo di ricondurre la disciplina per assicurare un regolare svolgimento di lavoro (...) ritengo necessario la nomina di un commissario straordinario presso la Compagnia dei Lavoratori Portuali di Venezia¹³³⁷.

Quindi, per poter metter a fuoco la dinamica dell'autonomia dei portuali Venezia si deve descrivere la relazione con gli armatori, che si caratterizzava per il seguente stato di cose:

La mancanza di un datore di lavoro preciso (...) la natura del lavoro che favorì il nascere di una solidarietà e di una comunità sociale; la presenza di relazioni sociali e di rapporti di potere "propri" di un sistema autogestito¹³³⁸.

Tale distanza si esplicitava nella mancanza dell'opposizione al proprietario delle navi e «la difficoltà di identificare nell'utenza marittima¹³³⁹» il datore di lavoro. Il tema dell'indipendenza fu da un lato la causa di una microconflittualità quotidiana e dall'altro il concetto chiave del processo di *costruzione culturale dei lavoratori portuali*. L'analisi dei documenti della CLP mostra la consapevolezza di avere un ruolo conferito dalla *Storia*:

¹³³⁴ "It is not always remembered that one of the classic texts of labour history E.P. Thompson's *The making of the English Working Class*, was for most of its many pages a story of how artisans struggled not to be a working class: to preserve their specific relations with crafts, to regulate specific sites of production in certain ways, to reach the best arrangements they could with merchants or landowners (...) to avoid being reduced to nothing more than the sellers of labour power Frederick Cooper, *Docworkers*, in S. Davies, *Dock workers*, op. Cit., p. 525.

¹³³⁵ Testimonianza rilasciata all'autore da Giorgio Sandon, ex lavoratore CLP, sede della CGIL Mirano, 24 luglio '06.

¹³³⁶ I porti in tutto il mondo sono stati oggetto di ripetute e precise osservazioni da parte degli uffici di polizia. Frederick Cooper, *Docworkers*, op. cit., p. 536.

¹³³⁷ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Lettera del Prefetto al Ministero della Marina Mercantile, con oggetto "Compagnia Lavoratori portuali di Venezia" in data 20 luglio 1946».

¹³³⁸ Valerio Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., p. 12

¹³³⁹ *Ibidem.*, p. 33.

I lavoratori portuali (...) sono pienamente coscienti della funzione che la *storia* assegna nel suo evolversi alla classe lavoratrice (...) fanno buona guardia affinché il «ridimensionamento» non prenda piede in porto: essi intendono invitare tutti i veneziani onesti perché ritornino a Venezia 520 mila tonnellate di traffico, perché il maggiore reddito andrà in beneficio non solo dei lavoratori portuali (...) ma delle centinaia di botteghe veneziane presso le quali i salari vengono spesi ogni giorno¹³⁴⁰.

Vi era una relazione conflittuale fra i portuali della CLP ed i dirigenti del PPV, tale conflittualità era causa di scioperi e della costruzione di contrapposti “discorsi pubblici”. Conseguentemente, la dirigenza della CLP intese mobilitarsi da un lato in difesa salari dei lavoratori portuali, ma dall’altro spinta da un giudizio esplicitamente negativo della condotta del PPV come emerse nel 1968:

E’ nostra opinione che in questo modo il Provveditorato al Porto vien a essere trasformato in un *ente padronale*, perdendo quelle caratteristiche che gli assegna la legge: di vigilare sui lavoratori ma al tempo stesso di difenderli dalle speculazioni¹³⁴¹.

Il Controllo del territorio, occupazioni e “scioperi alla rovescia”.

La categoria dei portuali aveva sviluppato la coscienza del proprio status in relazione allo *spazio portuale* e la determinazione del *confine* dell’area di pertinenza, quindi l’istituzione operaia affrontò il tema della geografia del lavoro come centrale.

La questione dell’“autonomia funzionale” rivestì un’enorme importanza in Italia, per via della scelta strategica di collocare ingenti investimenti industriali presso le aree portuali.¹³⁴² e per la nascita di grandi centri industriali costieri nei decenni successivi¹³⁴³, con un forte sviluppo della chimica¹³⁴⁴. Fino ai primi anni Novanta, la selezione quotidiana del lavoro al porto fu gestita dal personale della Compagnia, a cui l’art. 110 del Codice della Navigazione riservava le operazioni svolte dagli scali marittimi. Con il termine «autonomie funzionali» s’indicava l’istituto che concedeva ad alcune imprese l’autorizzazione a svolgere le operazioni di carico/scarico con personale

¹³⁴⁰ Compagnia dei Lavoratori Portuali Venezia, *Argomenti per un dibattito cittadino*, Ca’Giustinian 29 agosto 1954, p. 18.

¹³⁴¹ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 473 «Scioperi e vertenze», Anno 1968, Fascicolo «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», «Odg della Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, riunitosi in assemblea straordinaria. in data 10/05/1959».

¹³⁴² Rolf Petri, *La frontiera industriale: territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano 1990.

¹³⁴³ E. Musso, C. Ferrari, M. Benacchio, E. Bacci, *Porti, Lavoro, Economia, op. cit.*, p. 19.

¹³⁴⁴ *Ibidem*, p. 22.

proprio. La facoltà era subordinata alla condizione che tali imprese avessero propri cicli produttivi nell'area limitrofa del porto¹³⁴⁵. Il tema assunse un'enorme importanza nel dibattito della portualità veneziana, per cui gli industriali operanti a Marghera si opposero al monopolio della CLP:

L'autonomia funzionale di Porto Marghera non è affatto un privilegio ma è un diritto naturale; se mai un privilegio è quello della Compagnia portuale di poter eseguire in esclusiva, ovverosia in monopolio, le operazioni di carico e scarico nei porti commerciali. Privilegio che diventerebbe odioso se si intendesse estenderlo anche laddove non esistono i motivi di ordine giuridico, storico ed economico¹³⁴⁶.

In antitesi, la CLP condusse una descrizione del territorio veneziano esplicitando la propria avversione al monopolio industriale¹³⁴⁷, sostenendo che tale situazione avvantaggiava soltanto le industrie monopolistiche¹³⁴⁸. I dirigenti della CLP, prettamente di origine veneziana, intesero presentare il Petro chimo di Porto Marghera come prodotto di un corpo «esterno» al territorio veneto:

Porto Marghera è sorta non come sviluppo di un'attività economica veneziana in espansione, ma come iniziativa di capitale esterno che ha trovato a Marghera un'occasione favorevole investimento. Sono i gruppi monopolistici di Milano e Torino che hanno insediato la grande fabbrica a Venezia, non è la piccola e media industria veneziana¹³⁴⁹.

In tale rappresentazione, la CLP¹³⁵⁰ evocava il *sentimento comunitario*, alimentatosi con altri fattori: il radicamento geografico, il senso di alterità degli

¹³⁴⁵ D. Sacchetto, *Fabbriche galleggianti*, op. cit., p. 228.

¹³⁴⁶ ASV, AsGabPrefVen, B. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», «Documento prodotto dall'Associazione tre le industrie di Marghera per lo studio dei problemi economici, inviato al Ministro della Marina Mercantile, in data 28 dicembre 1949 a firma del direttore, Mario Galli», Memoria dall'Associazione tre le industrie di Marghera per lo studio dei problemi economici con titolo «Autonomia funzionale nelle operazioni di carico e di scarico da bordo dei piroscafi», p. 19.

¹³⁴⁷ Compagnia Lavoratori Portuali Venezia, *Convegno per lo sviluppo dei traffici di Venezia e dell'Adriatico*, Tipografia commerciale, Venezia 19 aprile 1959, p. 16.

¹³⁴⁸ Compagnia dei Lavoratori Portuali Venezia, *Argomenti per un dibattito cittadino*, Ca'Giustinian 29 agosto 1954, p. 8.

¹³⁴⁹ Compagnia Lavoratori Portuali, *Convegno per lo sviluppo dei traffici di Venezia e dell'Adriatico*, Venezia, 19 aprile 1959, p. 26.

¹³⁵⁰ Possiamo leggere da una pubblicazione della Compagnia nell'immediato dopoguerra: ««Il pensiero dei lavoratori è molto semplice. Essi chiedono puramente la revoca del Decreto Ministeriale del 1936 che contrasta con le disposizioni del Decreto legge del 1929. In questa loro azione essi sono sostenuti dalla Federazione Italiana Lavoratori dei Porti». Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, *Dobbiamo lavorare a Marghera, Possiamo attendere fino al 1950??. Il lavoro del Porto nel 1946 e nel I° semestre 1947, bilanci dell'esercizio 1946*, stampa, Venezia 1947, p. 11.

industriali e l'instabilità del mercato del lavoro¹³⁵¹. I dirigenti della Compagnia erano impegnati nel mantenere e sviluppare la loro capacità d'azione in modo autonomo dal controllo del PPV¹³⁵². Nella presente analisi, le autonomie funzionali rappresentano un prisma per poter indagare la formazione dei portuali in relazione al confine. Come fu esplicitato dai dirigenti della CLP:

Con l'escludere i lavoratori portuali dalle zone industriali dei porti si *restringe il loro campo* di lavoro così che per assicurare una adeguata media retribuzione si viene in definitiva a gravare notevolmente sulle tariffe che pesano sul rimanente traffico¹³⁵³.

La comunicazione della CLP mostrò come la specifica determinazione di questo confine poteva garantire il benessere del traffico nella sua complessità. Nel 1950 i portuali veneziani promossero diverse mobilitazioni, per difendere i loro confini lavorativi:

I componenti la Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia hanno recentemente effettuato uno sciopero per protesta contro il provvedimento del Ministero della Marina Mercantile che proroga per quindici anni, con decorrenza 1° gennaio 1950, l'autonomia funzionale (...) al porto industriale di Marghera; la Compagnia predetta rivendica da tempo l'esclusività nella esecuzione di dette operazioni¹³⁵⁴.

L'ambizione di potere dei portuali veneziani comportò azioni dirette, similari allo "sciopero al rovescio", per il ripristino dell'esclusività su tutta la portualità veneziana, per cui nel luglio del 1946 i membri della Compagnia Lavoratori Portuali «occupavano un piroscafo carico di carbone destinato a Marghera, allo scopo di effettuare la discarica, sostituendosi alle maestranze dello stabilimento industriale destinatario¹³⁵⁵».

¹³⁵¹ Per una riflessione metodologica sul caso francese vedasi Michel Pigenet, La nascita dei sindacati d'industria: le ambiguità francesi, in Maurizio Antonioli e Luigi Ganapini (a cura di), *I sindacati occidentali dall'800 ad oggi in una prospettiva storica*, BFS edizioni,

¹³⁵² ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 473.

¹³⁵³ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, Compagnia Lavoratori Portuali (a cura di), Memoriale, Il diritto al lavoro delle maestranze portuali a bordo i piroscafi nella zona industriale di Marghera, Venezia, Grafiche U. Spalmagh, Venezia 1949.

¹³⁵⁴ Nel porto di Genova è in corso uno sciopero da parte di quelle Compagnie Lavoratori Portuali proclamato dietro istruzioni della FILP. Risulta a questo ufficio che astensioni del lavoro si succedono in altri porti, non è improbabile che i lavoratori veneziani, minutamente tenuti aggiornati sui fatti di Genova, abbiano disposizioni di entrare in sciopero, tanto più che i provvedimenti adottati per Cornegliano hanno dei punti di contatto con vessata questione del lavoro portuale negli stabilimenti Industriali di Porto Marghera". ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950.

¹³⁵⁵ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Promemoria del commissario straordinario – Ispettore Superiore nel Ministero del Tesoro – F. Grasso – Venezia, 14 luglio 1946».

Azioni simili furono attuate su piroscafi statunitensi diretti allo stabilimento Vetro coke di Marghera¹³⁵⁶, generando anche dinamiche di attrito con la medesima componente operaia dello stabilimento¹³⁵⁷. La condanna dell'utilizzo dell'«autonomia funzionale» da parte del Sindacato dei lavoratori portuali¹³⁵⁸ fu enunciata in una sua comunicazione del 1952:

Il Presidente (della CLP N.d.A.) ha precisato che un Ufficio della Marina Mercantile è stato particolarmente rigido ed ha fatto entrare in porto maestranze estranee per effettuare lo scarico. Ha aggiunto che se ciò dovesse ancora accadere sarebbe molto pericoloso perché la Compagnia prenderebbe posizione per la tutela dei propri interessi¹³⁵⁹.

Per cui, il sindacato era impegnato nella formazione dell'identità dei portuali, attraverso la definizione dei confini di divisione fra porto commerciale e quello industriale, contro l'«autonomia funzionale» a Porto Marghera¹³⁶⁰ e l'ingerenza delle società private¹³⁶¹ in difesa dell'autorità della CLP¹³⁶².

Nel medesimo anno, un'azione simile fu realizzata per una causa differente. Tali proteste erano sempre frutto della volontà di determinare la natura del lavoro e spostate in avanti il *confine* del territorio controllato dall'istituto operaio:

Le operazioni scarico dei sacchi di orzo del piroscavo “Dora Chandris” non sono iniziate per il rifiuto dei lavoratori portuali di prestare la loro opera (...) Rifiuto originato dal

¹³⁵⁶ ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Lettera del Colonnello di Porto, Comandante, F. Serra Manichedda, al sig. Prefetto della Provincia di Venezia, con oggetto “Piroscavo americano “Raimondo Ingersol” occupazione da parte dei lavoratori portuali in data 25 agosto 1946».

¹³⁵⁷ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Ordine del Giorno dei consigli di gestione di fabbrica e commissioni interne di fabbrica delle aziende vetrocke, Piombo e Zinco, Montecatini, INA, SAVA, ILVA in Marghera 26 luglio 1946».

¹³⁵⁸ V. Mazzariol, *Osservazioni*, op. cit., pp. 150-151.

¹³⁵⁹ ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950», Sottofascicolo «Assemblea straordinaria dei lavoratori portuali di Venezia», Documento: «Lettera del Commissario di Ps Scalo Marittimo – Venezia alla Prefettura di Venezia, con oggetto “Assemblea straordinaria dei Lavoratori Portuali di Venezia”, in data 9 giugno 1952».

¹³⁶⁰ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Lettera della federazione Italiana Lavoratori dei Porti – Compagnia lavoratori Portuali di Venezia – al Prefetto di Venezia – in data 3 giugno 1946 – con oggetto “Maestranze portuali disoccupate e lesione loro diritti».

¹³⁶¹ Girolamo Federici, *Portuali a Venezia : cinquant'anni di storia del porto 1945-1995*, Marsilio, Venezia 1996, p. 66.

¹³⁶² ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 473 «Scioperi e vertenze», Anno 1968, «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», «Lettera del Commissario Capo di P.S. – scalo marittimo -, Amato, alla Prefettura di Venezia – con oggetto “Compagnia lavoratori Portuali. Sindacato FILP – CGIL, in data 5.12.1960».

fatto che le maestranze portuali pretendono eseguire, oltre le operazioni di scarico, anche quelle di stivaggio, invece sulle barche di portata inferiore alle cento tonnellate spetta al personale dei natanti¹³⁶³.

Scioperi

Nella dinamica storica di costruzione della comunità dei lavoratori, la capacità di praticare gli scioperi in modo unanime assunse una notevole importanza, come emerge dalle parole l'ex console portuale Molinari:

Si faceva sciopero in occasione della scadenza del contratto di lavoro. La CLP era l'unico organismo diretto dai lavoratori, quando facevamo sciopero eravamo compatti, bastava un fischio e ci muovevamo¹³⁶⁴.

Difatti, studiando le cronache di Polizia degli scioperi dei portuali veneziani a cavallo fra anni Cinquanta e Sessanta, la compattezza dei portuali nell'adesione agli scioperi fu costante. Come accadde nel dicembre del 1959¹³⁶⁵ quando aderirono 213 su 213 dipendenti della Cooperativa Lavoratori Portuali del Molo A di porto Marghera¹³⁶⁶. Anche nel dicembre del 1960 vi fu adesione totale, come l'Ufficio Politico di Venezia comunicò:

Le agitazioni sindacali dei portuali veneziani riprese nel pomeriggio di ieri con la proclamazione di un altro sciopero con inizio alle ore 15 (...) hanno aderito 570 su 570 unità¹³⁶⁷.

La medesima dinamica di adesione unanime allo sciopero si verificò nell'ottobre¹³⁶⁸ e nel dicembre del 1962¹³⁶⁹ e nel 1964¹³⁷⁰. In merito agli scioperi svolti

¹³⁶³ ASV, AsGabPrefVen, B. n. 44, Serie I, Categoria 17, «Scioperi e vertenze varie», Anno 1952, Fascicolo «N. 874 - Vertenza circa lo scarico di sacchi di orzo dal piroscampo "Dora Chandria"», «Lettera del Questore alla Prefettura di Venezia, in data 13 maggio 1952».

¹³⁶⁴ Renato M., ex Console della Compagnia Lavoratori Portuali, intervista dell'autore, Venezia, 02 aprile 2008.

¹³⁶⁵ ASV, AsGabPrefVen, B. n. 473 «Scioperi e vertenze», Anno 1968, Fasc. «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», «Fonogramma del Commissario Capo di P.S., Amato, alla Prefettura e Questura, in data 16.12.1958».

¹³⁶⁶ ASV, AsGabPrefVen, B. n. 473, Busta n. 473 «Scioperi e vertenze», Fascicolo «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», Promemoria dell'Ufficio politico, Questura di Venezia, in data 17.12.1958 ».

¹³⁶⁷ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 473 « Scioperi e vertenze», Anno 1968, «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», « Promemoria dell'Ufficio politico, Questura di Venezia, in data 15 dicembre 1960».

nel 1968 presso il porto veneziano, l'astensione dal lavoro del 20 giugno vide l'adesione di 428 su 743 presso il PPV e di *1001 su 1009* presso la Compagnia Lavoratori Portuali¹³⁷¹. Ancora più chiara la comparazione nel novembre del 1969, come emerge dalla comunicazione del PPV:

Dei n. 1150 dipendenti della Compagnia Lavoratori Portuali nessuno si è presentato alla "chiamata lavoro", dei n. 65 dipendenti della Cooperativa Controllori del Porto nessuno si è presentato alla "chiamata lavoro" e dei n. 218 dipendenti del Provveditorato al porto n. 200 hanno scioperato¹³⁷².

Tutto ciò attesta la peculiare natura degli scioperi organizzati dai portuali¹³⁷³. Nel biennio 1968-'69 le due categorie intrecciarono le proprie manifestazioni con l'attestazione di solidarietà¹³⁷⁴.

¹³⁶⁸ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 473, Busta n. 473 « Scioperi e vertenze», Fascicolo «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», «Fonogramma da Commissario di PS Marghera at questura di Venezia, in data 19.12.1962».

¹³⁶⁹ ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 473, Busta n. 473 « Scioperi e vertenze», Fascicolo «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», «Lettera del tenente colonnello comandante del gruppo, Legione territoriale carabinieri di Padova, Gruppo di Venezia, in data 20 dicembre 1962».

¹³⁷⁰ ASV, , AsGabPrefVen, Busta n. 473, Busta n. 473 « Scioperi e vertenze», Fascicolo «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», «Fonogramma Da commissario P.S. Marghera at Questura Venezia, in data 4.6.1964 ».

¹³⁷¹ ASV, , AsGabPrefVen, Busta n. 473, Busta n. 473 « Scioperi e vertenze», Fascicolo «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», « Telegramma dirigente POLM/ARIA Vicequestore Caccamo, in data 20 giugno 1968 ».

¹³⁷² ASV, , AsGabPrefVen, Deposito, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto»,

¹³⁷³ ASV, , AsGabPrefVen, Deposito, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Telegramma dal porto, Prefetto Nicosia, alla Prefettura di Venezia, in data 27/02/1969». Tale dinamica degli scioperi con adesione totale dei portuali veneziani erano comprensibili con la relazione con i temi di interessi comuni e identità, enunciati da M. van der Linden. Marcel van der Linden, *Workers of the World*, op. Cit., p. 191.

¹³⁷⁴ ASV, , AsGabPrefVen, Deposito, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Fonogramma da Provveditorato di Venezia a Capitaneria Porto Venezia, 31.12.1969». Anonimo, *In sciopero i portuali trenta navi bloccate*, «Il Gazzettino», 8 gennaio 1969.

5.3. Dimensione politico-sindacale: CGIL e Pci

Il legame fra le Compagnie Portuali e la CGIL rivestì un'enorme importanza, il rapporto strettissimo si manifestò con la pubblicazione frequente nel dopoguerra di documenti che riportavano entrambi i simboli. Il legame alla CGIL, in antitesi alla CISL, fu un elemento che qualificò l'identità della CLP¹³⁷⁵.

Se nel 1951 «i lavoratori portuali iscritti alla Fe.Na.L. porti aderenti ai Sindacati Liberi furono sono ventinove, mentre quelli iscritti alla FILP, 851¹³⁷⁶». Nel biennio 1954-'55 il numero dei portuali non aderenti alla CGIL diminuì ulteriormente dato che «dei 706 cooperatori (...) soltanto sedici scaricatori aderirono alla Federazione Nazionale Lavoratori Porti (Fe.Nal.Porti) facente capo alla CISL¹³⁷⁷». Perciò, il prefetto di Venezia sostenne che tale dinamica era «dovuta al timore di rappresaglie ed attività propaganda svolta dagli elementi più accesi dalla Compagnia Portuale¹³⁷⁸». Nel 1950 il Ministro F. Simonini, per la preoccupazione verso le attività della CLP espone la seguente analisi:

Si osserva (...) che i lavoratori portuali hanno (...) *sviato la funzione delle Compagnie* da scambiare la natura di organismi economici in quella di organismi politico-sindacali (...) tale fatto è motivo quindi di azione da parte delle Autorità per garantire la libertà sindacale delle minoranze, azione che mira a ricondurre le Compagnie alle svolgimento di quest'attività per cui furono costituite¹³⁷⁹.

¹³⁷⁵ Giovanna Rossi, *Le pratiche del lavoro e dell'agire culturale e sociale*, in Patrizia Lupi, Enrico Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, op. cit., p. 65. Sulla relazione fra mestiere e sindacato in Gran Bretagna, con diversi passaggi sui portuali, vedasi Noel Whiteside, *Proteggere il mestiere: l'organizzazione sindacale in Gran Bretagna prima della Grande Guerra*, in Maurizio Antonioli e Luigi Ganapini (a cura di), *I sindacati occidentali dall'800 ad oggi in una prospettiva storica*, BFS edizioni,

¹³⁷⁶ ASV, AsGabPrefVen, B. n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», Fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950», Sottofascicolo «compagini lavoratori portuali - attività», documento: «Lettera del Prefetto di Venezia al Ministero degli Interni, con oggetto “Lavoratori portuali”, in data 12 maggio 1951».

¹³⁷⁷ ASV, AsGabPrefVen, B. n. 67, «Scioperi, manifestazioni e affari generali», Serie I, Cat. 28, , Fascicolo «Commissariato di PS scalo Marittimo – Venezia», andamento servizi ed attività del porto, documento: «Relazione sull'andamento dei servizi svolti dal Commissariato di P.S. Scalo Marittimo e sull'attività in genere del porto di Venezia dell'ufficio di P.S. Scalo marittimo, Polizia di Frontiera - Venezia in data 30 ottobre 1954», p. 4.

¹³⁷⁸ ASV, AsGabPrefVen, b. f. B. n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», Fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950», sottofascicolo «compagini lavoratori portuali - attività», Documento: «Lettera del Prefetto di Venezia al Ministero degli Interni, con oggetto “Lavoratori portuali”, in data 12 maggio 1951».

¹³⁷⁹ ASV, AsGabPrefVen, B. n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», Fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950», Sottofascicolo «compagini lavoratori portuali - attività», Documento : «

Nel 1960 la CGIL giunse a conquistare dodici seggi su tredici presso la Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia¹³⁸⁰, dato che dei 610 iscritti alla CLP 472 votarono la lista del FILP-CGIL¹³⁸¹. L'enorme peso della CGIL fu dimostrato dal fatto che nel 1968 «la Camera del Lavoro contava ancora 510 iscritti¹³⁸²» fra i membri della CLP¹³⁸³. Per via di tale votazione, l'Ufficio Politico di Venezia giunse ad esprimere la propria preoccupazione per la collocazione politica dei rappresentanti eletti:

Le cariche in seno alla Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e Marghera (...) Tutti gli eletti militano nelle file della Filp-Cgil e sono iscritti o simpatizzanti per i partiti di estrema sinistra, ad eccezione di B. P., che fa parte della Filp-Autonoma¹³⁸⁴.

La complessità di analisi è insita nel mutamento del rapporto fra queste istituzioni. La critica di alcuni sindacalisti verso la i dirigenti della CLP aumentò progressivamente, divenendo esplicita dalla seconda metà degli anni Sessanta, sino ad accusare la compagnia di aver assunto una “natura corporativa¹³⁸⁵”. Negli anni Sessanta

Lettera del Ministro, F. Simonini, al Provveditorato al Porto di Venezia, con oggetto “Attività sindacale”, in data 1 settembre 1950».

¹³⁸⁰ Anonimo, *Il rinnovo delle cariche sociali della Compagnia Portuali di Venezia, Maggioranza schiacciante alla CGIL (12 su 13 seggi)*, «L'unità», 13 dicembre 1961.

¹³⁸¹ L'ufficio Politico della Prefettura di Venezia redigeva il seguente promemoria «Si comunica che nei giorni 7 ed 8 corrente si sono svolte le operazioni di voto (...) in seno alla Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e Marghera per accertare quali di essi intendono aderire al Sindacato scissionistico e quali invece alla Filp-Cgil. Il referendum ha dato i seguenti risultati: Lavoratori iscritti alla Compagnia nr 610; Voti attribuiti alla Filp-Cgil 472; Voti attribuiti alla Filp- Autonoma 71; Voti in contestazione 3; Schede bianche 5; Astenuti 59». ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, b. f. Busta n. 444, Serie I, Categoria 22, Anno 1967, Fascicolo «Finanziamento per le opere marittime del porto commerciale di Venezia», Sottofascicolo ««Compagnia Lavoratori Portuali – Rinnovo cariche sociali», Documento: «Promemoria, dell'Ufficio Politico, Questura di Venezia, in data 9/6/1960».

¹³⁸² ASV, , AsGabPrefVen, Busta n. 473 « Scioperi e vertenze», Anno 1968, Fascicolo «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», Documento: «Promemoria dell'Ufficio politico, Questura di Venezia, in data 16/5/1960».

¹³⁸³ Possiamo leggere dalla missiva del Prefetto di Venezia «Il 3 e 6 u.s. nella sede della segreteria della Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia hanno avuto luogo le elezioni per il rinnovo delle cariche sociali, vevoli per il biennio 1962-'63. Dei 567 hanno votato 499 unità. Dei 13 eletti, uno è iscritto alla CISL e 12 alla CGIL, che ha guadagnato due seggi». Archivio Storico di Stato di Venezia (ASV), Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, b. f. Busta n. 444, Serie I, Categoria 22, Anno 1967, Fascicolo «Finanziamento per le opere marittime del porto commerciale di Venezia», Sottofascicolo ««Compagnia Lavoratori Portuali – Rinnovo cariche sociali», Lettera del Prefetto al Gabinetto del Ministero dell'Interno, con oggetto “Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia”, in data 16 dicembre 1961».

¹³⁸⁴ ASV, , AsGabPrefVen, b. f. Busta n. 444, Serie I, Categoria 22, Anno 1967, Fascicolo «Finanziamento per le opere marittime del porto commerciale di Venezia», Sottofascicolo «Compagnia Lavoratori Portuali – Rinnovo cariche sociali», Documento: «Promemoria, dell'Ufficio Politico, Questura di Venezia, in data 12/12/1961».

¹³⁸⁵ G. Federici, *I portuali veneziani*, op. cit., p. 94.

emersero elementi di frizione politica fra la leadership della CLP e quella della CGIL è dimostrato dalla seguente cronaca:

Il segretario provinciale della FILP, Placido Tescari, ha svolto una relazione in cui sono state avanzate aspre critiche ai dirigenti della Compagnia per lo scarso interessamento dimostrato nella tutela degli interessi di categoria¹³⁸⁶.

In tale periodo, difatti, emerse in modo esplicito la conflittualità fra i lavoratori occasionali e la leadership della Compagnia¹³⁸⁷.

L'analisi delle elezioni dei rappresentanti dei lavoratori del Provveditorato al Porto ci offre una fotografia ben diversa delle maestranze, con una netta maggioranza della CISL fra gli impiegati ed un contenuto peso della CGIL fra gli operai del medesimo Istituto¹³⁸⁸, dato che nel 1960 «al sindacato della FILP-CGIL aderirono 380 dei 1100 dipendenti del PPV¹³⁸⁹».

Partito Comunista Italiano a Venezia

Il Partito Comunista Italiano (PCI) ebbe una stretta relazione con la CLP, vista la capacità del primo di sviluppare la propria “egemonia politica” sull'organizzazione operaia e l'investimento per la crescita culturale dei portuali, ed in particolare della classe dirigente della CLP¹³⁹⁰. Il legame fra le due organizzazioni destò forti preoccupazioni nelle locali Autorità di Polizia¹³⁹¹. Nel gennaio del 1954, il questore di Venezia presentò la seguente relazione:

¹³⁸⁶ ASV, , AsGabPrefVen, Busta n. 473 « Scioperi e vertenze», Anno 1968, Fascicolo «Sciopero ed agitazioni del personale dipendente dal Provveditorato al Porto di Venezia», Sottofascicolo «Sciopero lavoratori portuali», Documento: «Promemoria dell'Ufficio politico, Questura di Venezia, in data 30/7/1960».

¹³⁸⁷ Il futuro lavoro di descrizione di tale aspetto dovrà essere inserita nello sforzo di descrizione del governo di forza lavoro, in cui la definizione del rango e della gerarchia era essenziale per garantire l'ordine nel lavoro e pratiche di concessione del consenso.

¹³⁸⁸ ASV, AsGabPrefVen, b. f. Busta n. 444, Serie I, Categoria 22, Anno 1967, Fascicolo «Finanziamento per le opere marittime del porto commerciale di Venezia», Documento: «Lettera del Prefetto di Venezia al Gabinetto del Ministero dell'Interno, con oggetto “Provveditorato –Commissione interna” in data 3 giugno 1961».

¹³⁸⁹ Anonimo, *Sciopero al porto un terzo del personale*, in «Il Gazzettino», 25 marzo 1969.

¹³⁹⁰ Testimonianza di G. Sandon.

¹³⁹¹ Le medesime preoccupazioni in merito all'intervento dei comunisti erano vissute ed oggetto d'osservazione da parte della polizia londinese. Colin J. Davis, *Waterfront*, op. cit. p. 119. con diversi elementi di affinità con il principale porto inglese. “The dockers’ militancy was framed by prewar casual era where where the protection of jobs was based upon the clarion call “one out, all out”. Again, a

Il nuovo Presidente, Palleri Giovanni, già vice Presidente e a capo servizio della sezione Carboni di Porto Marghera, iscritto al PCI, è elemento di scarsa cultura; è pratico al lavoro portuale e gode di ascendente sulle maestranze. Il vicepresidente Ballarin Giuseppe, che è iscritto al PSI, è ritenuto persona seria, capace ed è ben visto dai portuali. Gli altri eletti sono tutti simpatizzanti o militanti nei partiti di sinistra; sono iscritti alla federazione Italiana Lavoratori dei Porti (FILP), aderente alla CGIL¹³⁹².

Nel medesimo periodo, la sezione marittima della polizia si mostrò sorpresa del fatto che il caos non si fosse dispiegato, nonostante la composizione politica dei portuali:

Sebbene la gran parte dei lavoratori sia di tendenza politica di sinistra, la situazione è stata finora sempre controllata dal Commissariato e nessuna emergenza si è avuto modo di rilevare in questi tempi¹³⁹³.

La complessità della relazione delle due organizzazioni fu qualificata dal fatto che la locale struttura del PCI si pose differenti obiettivi. Da un lato, esso assunse il ruolo di sostegno politico delle vertenze dei portuali e dell'altro favorì la moderazione e il controllo della rabbia dei lavoratori. Nello specifico tale azione era stata svolta da Borin, come spiega la seguente relazione prefettizia:

Ex on. Borin et Scarpa, Presidente e Vicepresidente Compagnia Lavoratori Portuali, hanno riunito Casa Portuale circa trecento lavoratori non impegnati, invitandoli alla calma ed ascoltare disciplinatamente il Comandante Capitaneria Porto¹³⁹⁴.

Il dirigente comunista fece la seguente comunicazione ai lavoratori veneziani:

Quale anziano organizzatore sindacale devo muovervi due appunti. Il primo è che si rende necessario che siate più disciplinati, il secondo che abbiate uno spirito più comprensivo delle necessità del momento e del vostro valore sociale¹³⁹⁵.

Communist presence played a catalytic role, resulting in a series of strikes and work stoppages in the postwar era”, Colin J. Davis, *Waterfront*, op. cit., p. 238.

¹³⁹² ASV, , AsGabPrefVen, B. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950», Sottofascicolo :«Traffici portuali, deficienza lavoro porto commerciale», «Relazione del Questore Dr. U. Durante, in data 6.1.1954, con oggetto Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia – Elezioni alle cariche sociali per il biennio 1954 – 1955».

¹³⁹³ ASV, , AsGabPrefVen, Busta n. 67, «Scioperi, manifestazioni e affari generali», Serie I, Cat. 28, , Fascicolo «Commissariato di PS scalo Marittimo – Venezia», andamento servizi ed attività del porto, documento: «Relazione sull’andamento dei servizi svolti dal Commissariato di P.S. Scalo Marittimo e sull’attività in genere del porto di Venezia dell’ufficio di P.S. Scalo marittimo, Polizia di Frontiera - Venezia in data 30 ottobre 1954», p. 4.

¹³⁹⁴ ASV, , AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat 22, «Fonogramma del Commissario Capo P.S., Dr. Elia Papa Alla Prefettura in data 13 settembre 1949».

¹³⁹⁵ Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, *Dobbiamo lavorare a Marghera*, op. cit., p. 7, p.5.

Il rapporto fra PCI e CLP fu particolarmente complesso¹³⁹⁶, poiché da un lato la seconda era legata agli ideali del primo, ma sempre molto attenta alla propria autonomia ed indipendenza decisionale.

Rapporti internazionali

Nel 1951 la locale Prefettura, inoltre, si preoccupò dei legami con strutture internazionali, come è chiaro dalla missiva del Prefetto di Venezia:

Comunico che la costituzione del Comitato dei partigiani della pace nel porto di Venezia, come negli altri maggiori porti italiani, è dovuta ad iniziativa prese all'estero, in quanto risulta che nel dicembre (1951 N.d.A.) si riunirono a Marsiglia e successivamente in città polacca (pare Danzica) i dirigenti delle federazioni europee dei lavoratori portuali di ispirazioni comunista, al fine di formare nei maggiori scali marittimi d'Europa occidentale dei comitati direttivi allo scopo di provocare scioperi di protesta ed eventualmente atti di sabotaggio, in caso di sbarco di armi PAM destinate a Paesi aderenti al Patto Atlantico. (...) riunione del predetto comitato nella sede della Compagnia lavoratori Portuali¹³⁹⁷.

Il 16 febbraio 1950 in una riunione dei capi sezione e capi squadra della Compagnia fu discusso il problema dello scarico delle armi, in cui la maggioranza dei partecipanti si dichiarò contrario¹³⁹⁸ a tali operazioni portuali. Il boicottaggio delle armi dell'esercito nordamericano qualificarono la capacità dei portuali veneziani di avere un impatto su dinamiche politiche e belliche globali.

Dopo lo sciopero del 1959, vi furono diverse manifestazioni di solidarietà nei confronti dei marinai. La particolarità del biennio 1968-'69 fu qualificata dalla propensione dei lavoratori portuali di scioperare e inscenare azioni in difesa dei marittimi¹³⁹⁹. Vi sono state occasioni in cui la comunicazione avvenne in direzione

¹³⁹⁶ Livorno trovava nella trasmissione del ruolo attraverso le relazioni famigliari un tema di attrito fra le due strutture. Luca Cosci, *Le pratiche dell'agire politico ed economico*, in Patrizia Lupi, Enrico Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, op. cit., P. 27.

¹³⁹⁷ ASV, , AsGabPrefVen, b. f. Busta n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950», Sottofascicolo: «Compagnini lavoratori portuali - attività», Documento: «Lettera del Prefetto di Venezia al Ministero degli Interni, con oggetto “Lavoratori portuali”, in data 12 maggio 1951».

¹³⁹⁸ ASV, , AsGabPrefVen, b. f. Busta n. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», fascicolo «Compagnia dei Lavoratori Portuali – 1950», Documento: «Lettera del Questore di Venezia al Prefetto di Venezia, con oggetto “Compagnia Portuali”, in data 17 febbraio 1950».

¹³⁹⁹ ASV, Archivio del Gabinetto di Prefettura, Deposito, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Telegramma Dirigente Polmare Polaria Venezia Vice questore Caccamo alla Prefettura di Venezia, in data 10.12.1969». Gli elementi della comunità portuale agiscono

opposta, destando la preoccupazione del PPV¹⁴⁰⁰, come emerge nella seguente cronaca de “Il Gazzettino”:

Il caso della “Song Jiang”, la nave della Cina comunista, il cui equipaggio è stato bloccato a bordo, l’altro pomeriggio, dalle Autorità Portuali che avevano scoperto su alcune lavagne (vi erano scritte N.d.A.) inneggianti al pensiero di Mao, è stato felicemente risolto(...) i primi quattro membri dell’equipaggio hanno ricevuto il permesso di scendere a terra (...) Le due contestazioni hanno fatto supporre quindi tra i quaranta uomini dell’equipaggio ci potesse essere qualche elemento intenzionato a diffondere, anche fuori dalla nave, la propaganda maoista¹⁴⁰¹.

Il porto si qualificò come luogo di veicolazione di idee in una dimensione globale e di interazione fra i portuali italiani e marinai provenienti da tutto il mondo. Oltre a tale evento, chiaramente politico, sino agli anni Ottanta era normale che le navi stessero circa una settimana in città, promuovendo una forte interazione fra i portuali ed i marinai, come ha raccontato il portuale Seno:

Le navi che trasportavano i tonni erano piccolissime, stavano a Venezia una settimana. Andavano in giro per la città con questi odori fortissimi per coprire il puzzo del pesce. C’erano i commerci assurdi: pappagalli e scimmie. C’erano le navi indiane con centinaia di marinai. E noi andavamo a mangiare con loro, andavamo dal cuoco a cercare gli scarti. Poi con le bananiere ti mangiavi un casco di banane¹⁴⁰².

Mercato del lavoro: dimensione quotidiana

Il reclutamento quotidiano dei portuali era legata alla natura irregolare del commercio marittimo, come mostra la seguente cronaca della CLP:

sia sul luogo di lavoro, sia all’esterno dei cancelli portuali, nei tempi di non lavoro, i valori condivisi sono quelli che una sola battuta vengono espressi nel motto “uno fuori tutti fuori”; e che nella prassi quotidiana si traducono in aiuto reciproco, ad esempio nel preservare il compagno di lavoro dai possibili infortuni, nelle forme di aiuto ai portuali vittime di incidenti o alle loro famiglie, nella partecipazione compatta alle lotte pena l’esclusione della comunità con il marchio di “crumiri” per quelli che spezzavano l’unità della lotta E. Della Corte, *Il lavoro sul fronte dei porti*, p. 18.

¹⁴⁰⁰ “Il caso della “Songjiang”, la nave della Cina comunista, il cui equipaggio è stato bloccato a bordo, l’altro pomeriggio, dalle Autorità Portuali che avevano scoperto su alcune lavagne inneggianti al pensiero di Mao, è stato felicemente risolto(...) i primi quattro membri dell’equipaggio hanno ricevuto il permesso di scendere a terra (...) Le due contestazioni hanno fatto supporre quindi tra i 40 uomini dell’equipaggio ci potesse essere qualche elemento intenzionato a diffondere, anche fuori dalle nave, la propaganda maoista”. Anonimo, *Attracca senza strepiti una nave cinese a Marghera*, “Il gazzettino”, 21 settembre 1967

¹⁴⁰¹ Anonimo, *Sono sbarcati i cinesi*, “Il Gazzettino”, 23 luglio 1967.

¹⁴⁰² Testimonianza di Lucio Seno.

I lavoratori portuali vivono esclusivamente di questa loro opera; devono perciò rimanere sempre a disposizione per la pronta ed immediata esecuzione del lavoro, in qualunque ora, di giorno o di notte, di domenica o di altre feste, in qualunque luogo del proprio ambito portuale, in qualunque luogo si trovi il natante¹⁴⁰³.

In merito all'organizzazione della forza-lavoro, Rossetto¹⁴⁰⁴ ricorda quanto segue:

Mi presentavo presso la sala chiamata della CLP [...] mi presentavo lì ogni mattina intorno alle 6.30 le 7.00 e lì un dirigente della CLP e un funzionario dell'autorità portuale chiamavano i lavoratori della lista, la chiamata iniziava dai portuali con maggiore anzianità di servizio¹⁴⁰⁵.

La funzione della CLP era quella di organizzare e controllare il reclutamento della forza lavoro, in un settore dove la manovalanza necessaria variava notevolmente da stagione a stagione. Con un gruppo di lavoratori occasionali, che nei mesi di scarsa attività si occupavano in altri settori con mansioni precarie¹⁴⁰⁶

5.4. Le famiglie e il mercato del lavoro

Nei diversi porti del mondo, il *processo di riproduzione sociale* dei portuali assunse un ruolo importantissimo. Nei porti anglosassoni, l'origine geografica e la segmentazione "etnica" determinarono la natura specifica della composizione e della segmentazione dei lavoratori¹⁴⁰⁷.

A Venezia, nel secondo dopoguerra la relazione padre-figlio fu molto importante, perchè molte famiglie garantivano il passaggio del lavoro ad altri componenti maschili della rete familiare (figli, nipoti e cugini). Molinari., un ex leader della CLP, ci spiega quanto segue:

¹⁴⁰³ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, Compagnia Portuale di Venezia, *Memoriale su di una questione di diritto interessante tutti i porti d'Italia, e su di un dissidio sorto fra lavoratori di due diverse categorie*, Stabilimento f.lli Pietrobon, Venezia 1945.

¹⁴⁰⁴ Lorenzo Rossetto è un ex socio della Compagnia Portuali di Venezia, avendo lavorato dal 1968 al 1996.

¹⁴⁰⁵ CAA, Causa 815/04 R.G. cit., *Memoria autorizzata depositata in data 29 giugno 2007*, p. 5.

¹⁴⁰⁶ Testimonianza di G. Sambo.

¹⁴⁰⁷ Colin Davies, *Waterfront*, op. cit., pp. 12-13 e 17.

Sono entrato ufficialmente nel 1947, io prima andavo perché portavo da mangiare a mio padre, che non voleva mangiare in mensa. Io vedevo il lavoro, ed ho incominciato ad inserirmi come aiuto di mio padre, non come avventizio. Quando è caduto un carico di merce, lui si è trovato (nel posto sbagliato N.d.A.) ed ha detto solo “mamma mia”, comunque i suoi colleghi hanno sentito. Il suo compagno si è salvato, ma poi mio padre non ha mai voluto più lavorare. Mi hanno assunto dopo una settimana. *Loro mi hanno insegnato tutto*. Quando hanno mandato via i menomati, poi hanno sostituito i vecchi con i giovani, figli di portuali. Una volta i genitori aiutavano il figlio, anche se era un avventizio, quando un papà sentiva che il figlio non si comportava male lo pestava¹⁴⁰⁸.

Mentre un altro ex portuale descrive le dinamiche sociali, con le seguenti parole:

Io sono nato a Venezia. La mia famiglia era collegata al porto, mio padre era un portuale, mio nonno era un portuale, nello specifico membro della cooperativa San Giorgio. Io penso che a Venezia c'era una particolare situazione: circa l'80% dei veneziani aveva un qualche tipo di relazione con noi, come figli, cugini o altri tipi di parentele¹⁴⁰⁹.

A Venezia la composizione era prettamente di residenti, dato che «i portuali erano reclutati nella città di Venezia¹⁴¹⁰», con una presenza irrisoria di migranti meridionali¹⁴¹¹. Le famiglie assunsero un ruolo centrale nella riproduzione della forza lavoro anche sul piano culturale e non solo materiale. Come spiega R. Pitteri:

Io sono figlio e nipote di portuali. Quando bevevo il caffelatte da piccolino, sentivo parlare del porto e di problemi portuali. Quindi sono cresciuto con questa cultura e il lavoro portuale non è stato tanto una scelta. Poiché io ho iniziato a girare all'interno del porto quando non avevano l'età per lavorare¹⁴¹².

Difatti «i lavoratori portuali da 560 unità nel 1945 salirono nel 1947, superando il numero complessivo delle unità in forza nel 1939, a ben 1021 scaricatori, includendo in questa cifra anche un cospicuo numero di figli di lavoratori portuali¹⁴¹³». Nell'agosto del 1946 fu denunciato al Capitano di Porto nell'agosto del 1946 che «i lavoratori di ruolo di sovente si facevano sostituire nel lavoro dai loro figli, facendo così precedere a

¹⁴⁰⁸ Renato M., ex Console della Compagnia Portuale di Venezia, intervistato dall'autore, Venezia 2 aprile 2008.

¹⁴⁰⁹ Testimonianza di G. Sandon.

¹⁴¹⁰ Devi Sacchetto, *Fabbriche galleggianti*, op. cit., p. 224.

¹⁴¹¹ Testimonianza di G. Sandon.

¹⁴¹² Testimonianza di R. Pitteri.

¹⁴¹³ ASV, AsGabPrefVen, B. 181 – serie I, cat. 22, «Provveditorato al Porto», «Documento prodotto dall'Associazione tre le industrie di Marghera per lo studio dei problemi economici, inviato al Ministro della Marina Mercantile, in data 28 dicembre 1949 a firma del direttore, Mario Galli», p. 2.

tutti gli avventizi¹⁴¹⁴». Tali dinamiche destarono le preoccupazioni del Colonnello di Porto, Comandante, F. Serra Manichedda sul sottile confine esistente fra l'aiuto fornito dai figli e «l'illegittima sostituzione del padre, ormai anziano¹⁴¹⁵». Difatti la pratica della collaborazione fra il padre, membro della CLP, ed il figlio disoccupato era una consuetudine in voga nel porto di Venezia, la natura di tale dinamica sociale era ampiamente difesa dai dirigenti della CLP:

Le uniche sostituzioni di lavoratori di cui siamo a conoscenza riguardano esclusivamente quelle fra padre e figlio e crediamo che non vi sia alcunché di irregolare se qualche lavoratore anziano si fa aiutare dal figlio (che in tal modo fa anche apprendistato) tanto più che il guadagno viene assegnato al padre che non pensiamo possa fare in tal maniera speculazioni sul lavoro¹⁴¹⁶.

Nel 1947 esisteva una «quota di quarantadue lavoratori figli di portuali permanenti o deceduti (ammessi ad operare in Compagnia dal padre) riconosciuti dalla CLP, ma non dalla autorità portuale. Inoltre nel marzo del 1949 l'assemblea della CLP richiese che «i figli fossero immessi nei ruoli a copertura delle vacanze che si fossero verificate negli stessi¹⁴¹⁷» nonostante l'avversione del Sindacato dei Lavoratori Portuali e della locale Camera del Lavoro. A Venezia l'ingresso dei figli era connesso alla capacità di controllo del collocamento, e qualificante del suo governo¹⁴¹⁸.

Durante le vertenze del secondo dopoguerra i lavoratori erano rappresentati non tanto come singoli, ma come *breadwinner* e rappresentante delle rispettive famiglie. Il comitato direttivo della Federazione Lavoratori del Porto di Venezia invocò tale concetto:

¹⁴¹⁴ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Promemoria per l'ufficio al lavoro reduci – Partigiani recapitato al Capitano di Porto nell'agosto del 1946».

¹⁴¹⁵ Difatti in una sua missiva il Comandante del Porto scriveva «anziché di un aiuto sul lavoro il figlio presta al padre, si trattasse invece di una vera e propria sostituzione di persona in lavoro ne deriverebbe la logica conclusione che il lavoratore di ruolo non darebbe più come è tenuto la sua attività». ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 182 Anno 1960 Serie I, cat. 22, «Lettera del Colonnello di Porto, Comandante, F. Serra Manichedda, alla Compagnia lavoratori portuali di Venezia, con oggetto "Mercato nero del lavoro" in data 7 agosto 1946».

¹⁴¹⁶ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182, Anno 1960, Serie I, cat. 22, Lettera della Federazione Italiana Lavoratori dei Porti – Compagnia lavoratori Portuali di Venezia al Sign. Prefetto della Provincia di Venezia con oggetto "Mercato nero del lavoro, in data 5 agosto 1946.

¹⁴¹⁷ V. Mazzarol, *Osservazioni*, op.cit., pp. 163 e 171.

¹⁴¹⁸ In modo simile, V. H. Jensen ha messo in luce l'importanza del controllo del registro dei lavoratori nel porto di Londra. V. H. Jensen, *Decasualization and Modernization*, op. cit., p. 19 e 41.

I risultati ottenuti non sono sufficienti a dare ai milleseicento capi-famiglia interessati un guadagno indispensabile al fabbisogno (...) delibera di riprendere l'agitazione¹⁴¹⁹.

Alla fine degli anni Cinquanta, la mancanza di lavoro al porto per i portuali fu descritto come un problema ben più ampio, in cui «l'inattività delle gru e delle attrezzature portuali» determinava «la mancanza di (...) tranquillità economica per le famiglie¹⁴²⁰». Con la medesima terminologia, Borin presentò le difficoltà economiche dei lavoratori al Prefetto di Venezia:

Complessivamente sono circa duemila capi-famiglia che dal Porto quotidianamente aspettano il guadagno necessario al mantenimento delle proprie famiglie¹⁴²¹.

Tale rappresentazione dei lavoratori come *breadwinner* non fu presente solo nella comunicazione dei sindacalisti, ma anche nelle relazioni di polizia:

Oggi presso sede Sindacati, lavoratori Portuali (...) riunito Consiglio Cooperativa habet deliberato che commissione composta da 6 scaricatori (...) prescelti fra capi-famiglie numerose, si presenti at S.E. De Gasperi occasione Congresso Democrazia Cristiana protestare crisi lavoro porto Venezia¹⁴²².

Nella seconda metà degli anni Sessanta, come già enunciato, si svilupparono dinamiche conflittuali fra occasionali e dirigenti della Compagnia. Oltre ad essere legate a dinamiche di divisioni interne alla CLP, esse si svilupparono come scontri intergenerazionali. Le famiglie erano costituite da relazioni gerarchiche, dove tradizioni ed etica del lavoro rivestivano un ruolo centrale. Per questa ragione, la storia di uno sciopero selvaggio alla fine degli anni sessanta è utile per comprendere le dinamiche interne alle famiglie dei portuali:

Eravamo un'ottantina di figli di portuali, si caricava granulato, come dei sassi per fare i pavimenti in America. C'erano vagoni e treni con dei sacchetti da trenta kg, ci si fermava solo per mangiare. Era un lavoro faticoso, ma alla fine tutti i lavori erano faticosi, e alle dieci di sera dalle otto del mattino, abbiamo chiesto ai capi quando si finiva e loro chi

¹⁴¹⁹ ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 182, Anno 1960, Serie I, cat. 22, Documento: «Ordine del giorno del Comitato Direttivo della Federazione Lavoratori del Porto di Venezia, in data 27 agosto 1949».

¹⁴²⁰ Compagnia dei Lavoratori Portuali Venezia, Argomenti per un dibattito cittadino, Ca' Giustinian 29 agosto 1954, p. 3.

¹⁴²¹ ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 182, Anno 1960, Serie I, cat. 22, «Lettera di Flecchia – Borin, Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia al Prefetto di Venezia, in data 12 agosto 1949».

¹⁴²² ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 182, Anno 1960, Serie I, cat. 22, «Fonogramma del Commissario capo di P.S., Dr. Elia Papa, alla Prefettura di Venezia, in data 2 giugno 1949».

hanno detto “Fra poco”. Ed allora io sono andato in coperta ed ho visto tre o quattro treni di roba. Eravamo stanchi ma stanchi da vero, avevo diciotto anni, allora sono andato giù. C’era anche Pitteri, poi c’era anche un altro viceconsole, fatalità quelli di quella stiva lì, noi siamo diventati poi dirigenti della CLP anni successivi. La mattina dopo io ero a casa a letto perché ero stanco. Ed è venuto mio padre ed ha chiesto «Ma tuo figlio cosa ha combinato?» Diceva a mia mamma. Ed io “Papà parla con me!». E lui «Che non si permetta più», parlando sempre con mia mamma, «Noi siamo una onorata famiglia, noi siamo gente che non ha mai fermato una nave». Una filippica, e mia madre: «Cosa hai combinato?». Sai come sono le mamme. Ed il giorno dopo siamo andati a lavorare, ed eravamo tutti sospesi¹⁴²³.

Questa testimonianza ci mostra la complessità delle relazioni lavorative. Le famiglie aiutavano i figli ad esser immessi nel lavoro portuale; si formò un’*identità generazionale* per le differenti condizioni lavorative, dato che i più giovani erano costretti a svolgere le mansioni più pesanti. Secondo Federici “dentro le famiglie si rompeva la continuità ereditaria tra vecchi e giovani e nel porto si sgretolavano i modelli di vita e di lavoro¹⁴²⁴”. Per cui, quando essi si ribellavano a tale stato di cose le loro azioni generavano effetti direttamente sulle relazioni interne alle famiglie.

5.5. Le gerarchie e la segmentazione dei portuali della CLP

Analizzare i conflitti interni, significa mettere a fuoco quali furono a livello locale le dinamiche contro la segmentazione della forza lavoro¹⁴²⁵. Al medesimo tempo tale conflittualità è leggibile all’interno della dinamica per l’egualitarismo, particolarmente diffusa nella conflittualità operaia dalla seconda metà degli anni Sessanta. Fin dall’immediato dopoguerra i malumori erano causati per l’esclusione dall’attività lavorativa degli occasionali:

I 114 vecchi occasionali (...) data la persistente contrazione del traffico, sono rimasti esclusi dal lavoro, mentre era nello spirito dell’accordo consacrato dal verbale, di far turnare nel lavoro. Ciò ha causato un forte malumore nei predetti lavoratori, tanto più essendo a loro

¹⁴²³ Testimonianza di G. Sambo.

¹⁴²⁴ G. Federici, *I portuali veneziani*, op. cit., p. 122.

¹⁴²⁵ G. Phillips e N. Whiteside, *Casual labour*, op. Cit.

conoscenza che parecchi dei permanenti raggiungono tuttora, per ragioni varie, guadagni considerevoli¹⁴²⁶.

Circa un mese, nell'agosto del 1946, i dirigenti del Sindacato Portuali italiani, narrano come le ribellioni nascessero in seno al "gruppo" degli occasionali:

Non è esatto quanto si afferma circa la partecipazione dei lavoratori di ruolo alla invasione della zona di San Basilio del giorno 29 (luglio 1946 N.d.A.) (...) né i lavoratori di ruolo né quelli provvisoriamente ammessi avevano bisogno di ribellarsi alle disposizioni (...) I ribelli sono stati gli occasionali, o per meglio dire la massa sconosciuta ed incontrollabile che è giocoforza adibire al lavoro in questi giorni per far fronte all'intenso traffico¹⁴²⁷.

A Venezia, come negli altri porti¹⁴²⁸, vi erano divisioni dei lavoratori in sottocategorie: permanenti, avventizi ed occasionali, sia all'interno della CLP che nel PPV¹⁴²⁹. Difatti «con i decreti del Provveditore al Porto di Venezia, 3 marzo 1947 n. 167 e 168 e 27 giugno 1947 n. 188, venivano sistemati i ruoli dei lavoratori permanenti e avventizi in questa proporzione definitiva: 900 permanenti e 150 avventizi. Veniva pure composto il ruolino di occasionali¹⁴³⁰». Questi ultimi erano costretti ad accettare i lavori rifiutati dai primi, per cui il lavoro più sporco e meno remunerato era svolto dai più giovani, agli avventizi ed occasionali fu istituito¹⁴³¹».

In tale contesto, il cosiddetto «tocco» era una pratica consuetudinaria di attribuzione del lavoro, che «non avveniva sempre in pacificamente», e descritta nei verbali della Compagnia:

Quando siano necessari lavoratori per compiere lavori in Sezioni differenti dalla propria, il sistema di avviamento al lavoro è il seguente: a) tocco separato fra i presenti di ogni Sezione (Tiraggio, Facchinaggio, Carboni) assegnando ad ogni Sezione un numero di lavoratori proporzionato ai presenti; b) secondo tocco fra tutti i favoriti della sorte, per

¹⁴²⁶ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182, Anno 1960, Serie I, cat. 22, «Lettera del Provveditorato al Porto di Venezia al Prefetto di Venezia, con oggetto "Maestranze portuali di Venezia, in data 3.07.1946».

¹⁴²⁷ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 182, Anno 1960, Serie I, cat. 22, «Lettera della Federazione Italiana Lavoratori dei Porti – Compagnia lavoratori Portuali di Venezia al Sign. Prefetto della Provincia di Venezia con oggetto "Mercato nero del lavoro, in data 5 agosto 1946».

¹⁴²⁸ Marco Janni, *Critica operaia del modello svedese : gli scioperi spontanei dei portuali e dei minatori* (1969-1970), De Donato, Bari 1972, p. 32.

¹⁴²⁹ Provveditorato al Porto di Venezia, *Regolamento organico del personale salariato*, Tip. Emiliana, Venezia 1950-9, p. 5.

¹⁴³⁰ Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, *Dobbiamo lavorare a Marghera, Possiamo attendere fino al 1950??, Il lavoro del Porto nel 1946 e nel I° semestre 1947, bilanci dell'esercizio 1946*, stampa, Venezia 1947, p. 12.

¹⁴³¹ Anonimo, *Sono diminuiti i traffici nei due settori portuali*, in «Il Gazzettino», 13 novembre 1972.

stabilire l'ordine di precedenza; c) tale personale deve essere assegnato dal capo-battello¹⁴³².

Gli occasionali, inoltre, erano esclusi dall'elezione delle cariche sociali della CLP¹⁴³³. Nella seconda metà degli anni Sessanta, essi furono in grado di sviluppare diversi scioperi, diversi dei quali "selvaggi", ovvero senza preavviso alcuno. Il percorso professionale per divenire portuale permanente e la gerarchizzazione interna veniva abbozzata con le seguenti parole dal Console Molinari nel 1969:

Pochi sanno quale filtro debbono superare i portuali per passare di ruolo. Il tirocinio degli occasionali è duro e molto lungo, il loro lavoro molto incerto: ogni mattina si devono presentare al Tronchetto e lavorano se c'è bisogno di loro : la precedenza del lavoro spetta ai lavoratori di ruolo e agli avventizi(...) agli occasionali non spettano gli assegni famigliari¹⁴³⁴.

Nei primi mesi del 1969 gli avventizi organizzarono sia delle manifestazioni¹⁴³⁵ che sia delle «astensioni dalla chiamata¹⁴³⁶». Per esempio, il 29 gennaio, avendo «rinnovato manifestazione al piazzale Tronchetto presso la sede della Compagnia Lavoratori Portuali, una delegazione delle maestranze fu ricevuta dal Console della Compagnia¹⁴³⁷». Nell'ottobre «quattrocento occasionali lavoratori portuali (...) rifiutarono di rispondere regolarmente alla chiamata per richiedere l'immissione ruolo aventi diritto¹⁴³⁸» e bloccando l'attività lavorativa presso le navi¹⁴³⁹. G. Sandon ricorda così quella fase:

¹⁴³² Archivio Compagnia Lavoratori Portuali, Verbali, citato in G. Federici, I portuali veneziani, op. cit. p. 82.

¹⁴³³ Difatti leggiamo dal Fonogramma del capo di Polizia: «Elezioni svoltesi 30 marzo habet dichiarato nulle assegnazioni cariche sociali cooperativa Lavoratori Portuali, dalle quali era risultato presidente ex on. Borin Gino, attuale segretario locale Camera Lavoro. Annullamento est stato determinato da partecipazione al voto anche 270 lavoratori occasionali». ASV, Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia, Busta n. 182, Anno 1960, Serie I, cat. 22, «Fonogramma del commissario capo di Ps – scalo marittimo di Venezia - alla Prefettura di Venezia in data 22.04.1947».

¹⁴³⁴ Anonimo, Diventano inabili al lavoro per i troppi "straordinari", in «Il Gazzettino», 2 febbraio 1969.

¹⁴³⁵ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Telegramma dal Dirigente Polmare Polaria e Vicequestore Caccamo alla Prefettura di Venezia, in data 28.01.1969».

¹⁴³⁶ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Fonogramma dell'Ing. Toniolo alla Prefettura di Venezia, in data 28.01.1969».

¹⁴³⁷ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Telegramma dal Dirigente Polmare Polaria e Vicequestore Caccamo alla Prefettura di Venezia, in data 29 gennaio 1969».

¹⁴³⁸ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Telegramma del Comm. Sic. R. Biddau alla Prefettura di Venezia, in data 16.10.1969».

Io ho fatto prima l'occasionale e poi l'avventizio. Negli anni caldi della storia d'Italia, dal 1967 al 1969, ci siamo guardati negli occhi e ci siamo chiesti quale fosse il nostro avvenire. Allora abbiamo fatto una battaglia per avere il salario garantito¹⁴⁴⁰.

Gli avventizi, inoltre, furono in grado di imporre alla dirigenza della CLP l'apertura di una trattativa in merito alle loro condizioni, avendo la «solidarietà degli occasionali¹⁴⁴¹». Nel 1970 la composizione numerica della divisione interna era la seguente: Permanenti n. 750; Avventizi n. 789; Occasionali n. 79¹⁴⁴²». Tale segmentazione della forza lavoro, presente anche nei porti del nordeuropea¹⁴⁴³, impose sia nuove assunzioni sia nuove forme di assistenza monetaria ai lavoratori precari, attraverso il salario garantito. L'assunzione dei quattrocento era stata proceduta da una riunione del Consiglio del Lavoro Portuale, il 24 aprile 1969 che apriva il concorso per i ruoli dei lavoratori avventizi¹⁴⁴⁴.

Per cui nell'aprile del 1973 il Consiglio di amministrazione del PPV comunicava quanto segue:

Il Consiglio del lavoro si è pronunciato in modo favorevole sullo schema in parola, approvando in particolare l'immediato ampliamento dell'organico della Compagnia Lavoratori Portuali dalle 750 unità a 1150 unità. I quattrocento nuovi porti disponibili saranno coperti da altrettanti lavoratori avventizi¹⁴⁴⁵.

¹⁴³⁹ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», :«telegramma Dirigente Polmare Polaria alla Prefettura di Venezia, in data 16.10.1969».

¹⁴⁴⁰ Testimonianza rilasciata da Giorgio Sandon all'autore, nella sede della CGIL di Mirano, 24 Luglio 2006.

¹⁴⁴¹ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Telegramma del Comm. Capo sic. F. Gullà alla Prefettura di Venezia in data 29.01.2009».

¹⁴⁴² ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 716, anno, Anno 1976, Serie I, categoria 22, «Provveditorato al Porto», «Lettera del Provveditorato – Presidente, gen. Sergio Stocchetti, alla Prefettura di Venezia in data 27 gennaio 1970».

¹⁴⁴³ M. Janni, *Critica operaia*, p. 38.

¹⁴⁴⁴ G. Federici, *I portuali veneziani*, op. cit., p. 156.

¹⁴⁴⁵ ASV, AsGabPrefVen, B. 715, Provveditorato al Porto di Venezia, *Riunione consiglio d'Amministrazione*, 19 aprile 1973.

5. La containerizzazione e il lavoro nel porto di Venezia. Ritardo storico e gestione internazionale del terminal container

(1967-1989)

L'obiettivo del presente capitolo è di analizzare come a Venezia la logistica intermodale abbia indotto il cambiamento della logistica portuale e dell'organizzazione del lavoro.

6.1. Note sul traffico portuale

Negli anni Settanta, il commercio portuale registrò un calo dai 3.604 del 1970 ai 3.514.536 del 1977. Le relazioni del Console evidenziarono una rilevante flessione del traffico nel 1971 e 1972¹⁴⁴⁶.

Nei primi anni Ottanta, i prodotti principali (legname e cotone) del porto veneziano furono in calo, all'interno di dati altalenanti del porto veneto, a favore degli altri porti dell'Adriatico. Dalla prima metà degli anni Settanta, i container e i roll-on/roll-off furono utilizzati presso il porto di Venezia; conseguentemente la nuova modalità assunse sempre più importanza a scapito delle tecniche tradizionali, seppur lentamente. I container segnarono un notevole incremento dal 1977 (37.012) al 1984 (109.478), quando iniziò un declino durato alcuni anni. Dal 1980, nel settore dei container, il cabotaggio fu la tecnica principale, come rivelano i seguenti dati:

Nel settore contenitori (il porto di Venezia sviluppa differenti rapporti commerciali con le distinte aree del mondo N.d.A.) le relazioni mediterranee costituiscono il 64% dell'attività complessiva, il 32% con i paesi del Medio Oriente, il 4% con tutto il resto.

Da un lato, la concorrenza con gli altri porti del Mediterraneo era particolarmente dura, dall'altro le dinamiche politiche dell'Africa settentrionale avevano una ricaduta diretta sul porto veneto¹⁴⁴⁷. La concentrazione della movimentazione dei container

¹⁴⁴⁶ G. Federici, *Portuali*, op. cit., p. 160.

¹⁴⁴⁷ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, Provveditorato al Porto di Venezia, *Riunione consiglio di amministrazione*, giovedì 24 giugno 1982. Nel 1989 vi furono trattative per acquisire una linea marittima "Caltram" per la Libia e l'Algeria per un traffico di circa 5.000 container all'anno. B. 71, doc. Provveditorato al Porto di Venezia, *Rapporto mensile*, Maggio 1989, p. 19.

determinava l'enorme impatto dello spostamento di alcune compagnie marittime, come la Hong Kong Container Line nel 1982.¹⁴⁴⁸

Tabella n. 12. Porti del Nord Italia e porto di Venezia. Migliaia di tonnellate di merce. 1979

	1979 – via porti Nord Italia T x 1.000	1979 Via Venezia
Cereali, semi, farine	5.120	920
Tronchi e tavole	1.602	400
Fosfati	244	140
Contentori per 000 Teu	980	88
Rottami e ghisa	1.264	135
Altri prodotti siderurgici	1.672	132
Cellulosa e paste di carta	930	-

La porzione di merce movimentata dal porto veneziano all'interno del gruppo dei moli del Nord mostra il seguente dato: il 25% del legno del legno giunto nei porti settentrionali passava da Venezia, mentre per i container la percentuale si limita al 10% circa. La comparazione mostra chiaramente il peso limitato della containerizzazione dei traffici a Venezia rispetto agli altri.

¹⁴⁴⁸ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, Provveditorato al Porto di Venezia, *Riunione consiglio di amministrazione*, 24 Giugno 1982.

Tabella n. 13. Porto di Venezia. Numero di container transitati. (1977-1986)

Anno	Numero di Container
1977	37.012
1978	75.515
1979	91.899
1980	91.144
1981	92.356
1982	83.545
1983	106.624
1984	109.478
1985	95.765
1986	69.720

6.2. La containerizzazione osservata da Venezia (1967-1976)

La caratteristica maggiormente affascinante della storia marittima risiede nell'indagine della dimensione globale del viaggio delle navi e dell'attraversamento dei confini nazionali¹⁴⁴⁹. In questa sezione, s'intende analizzare lo "sguardo" degli attori sociali veneziani.¹⁴⁵⁰ e il loro sforzo di *seguire le tracce* della sperimentazione dei traffici di container lontano dal veneto. Il PPV iniziò a studiare le dinamiche internazionali dello sviluppo dei commerci intermodali in merito ai seguenti aspetti: organizzazione del tempo, competizione con i porti e opposizione dei portuali alle trasformazioni sociali.

Dalla seconda metà degli anni Sessanta, il PPV indagò come negli *Stati Uniti* la l'introduzione della containerizzazione fosse avanzata, sostenendo che i container

¹⁴⁴⁹ Maria Fusaro, *Maritime History as Global History? The methodological challenges and a future research agenda*, in Fusaro M, Polonia A (eds) *Maritime History as Global History*, St. John, Newfoundland, Canada: IMEHA, 2011, 267-282.

¹⁴⁵⁰ Con tale espressione si indicano genericamente: PPV, CLP, partiti politici, sindacati e "Il Gazzettino".

rappresentavano “i trasporti del futuro”. La nuova tecnica, dispiegata fra il Giappone e il Nord America, mostrava, infatti, le seguenti possibilità: riduzione dei costi, crollo dei piccoli furti e del danneggiamento della merce trasportata¹⁴⁵¹. Nel 1970 il quotidiano locale «Il Gazzettino» dedicò una speciale rubrica periodica al tema del porto commerciale, dove i giornalisti sostenevano la portualità italiana scontasse un notevole ritardo rispetto ai moli nordamericani¹⁴⁵².

Attraverso la lettura della rivista svedese “Transbladet”, il PPV descrisse lo sviluppo del *gigantismo navale* e l’incremento degli investimenti degli armatori nordamericani nella costruzione di navi portacontaineri¹⁴⁵³. Quindi, nel 1971, all’interno del dibattito locale si affermò l’idea che “la tecnica dei container richiedeva un maggiore *investimento di capitali*”¹⁴⁵⁴. Diversi armatori erano così indotti alla costituzione di confederazioni, come ad esempio l’Atlantic Container Line (ACL)¹⁴⁵⁵.

Agli inizi degli anni Settanta, il PPV dedicò le proprie energie per analizzare l’innovazione del rapporto con la categoria di *tempo*. In prima istanza, esso aveva illustrato la riduzione della permanenza della nave presso il porto marittimo¹⁴⁵⁶. Dagli anni Sessanta, infatti, andò affermandosi una nuova filosofia della logistica finalizzata alla diminuzione dei cosiddetti “tempi morti.”¹⁴⁵⁷. Nel 1967 nella rivista del PPV espose la seguente analisi:

In tempi lontani, *il fattore tempo* non aveva l’importanza che ha oggi (...). Diminuire i tempi è stato, invece, negli ultimi anni, l’assillo più forte del mondo marittimo, da qui è nata l’idea del contenitore, il suo uso è volto al risparmio di tempo nello scarico e carico¹⁴⁵⁸.

¹⁴⁵¹ *Il traffico dei «containers»*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», 1967 Marzo – Aprile, n. 3-4, pp. 72-73.

¹⁴⁵² Anonimo, *Distanza tecnologica*, «Il Gazzettino», serie «I nostri porti», 26 febbraio 1970.

¹⁴⁵³ *Al nord eccedenza il traffico di container Rivista*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Gennaio – Febbraio 1971, pp. 60-61.

¹⁴⁵⁴ *L’alto Adriatico ed i trasporti di containers*, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Giugno–Luglio 1971, p. 6.

¹⁴⁵⁵ *In tutti i settori dei trasporti è in aumento l’uso dei containers*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Gennaio-Aprile, n.1-2-3-4, pp. 50-51.

¹⁴⁵⁶ *L’alto Adriatico ed i trasporti di containers*, in “Rivista del Provveditorato al porto”, Giugno –Luglio 1971, p. 6

¹⁴⁵⁷ D. Sacchetto, *Fabbriche galleggianti*, op. cit., p. 19.

¹⁴⁵⁸ *Il traffico dei «containers»*, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», 1967 Marzo – Aprile, n. 3-4, pp. 72-73.

Nel 1968, il direttore del Llyod Triestino, Livio Trauner, affrontò il tema della containerizzazione con le seguenti parole: «l'armatore lotta con il tempo, ogni ora, ogni minuto di ritardo costituisce una grossa spesa della nave»¹⁴⁵⁹. La diminuzione dello stazionamento della nave in porto fu proporzionalmente connessa alla riduzione della forza lavoro nordamericana, così descritta nel 1968:

Prima, per il carico e scarico delle stive effettuato pezzo per pezzo, occorre ventuno scaricatori per diciassette tonnellate di carico in un'ora; con i containers, quattro uomini possono caricare quaranta tonnellate di merci in tre minuti¹⁴⁶⁰.

Perciò, l'attenzione del PPV si diresse all'opposizione dei sindacati dei portuali nordamericani contro gli effetti sociali della diffusione dei container¹⁴⁶¹ e al porto di Liverpool, dove fu sperimentato un "elaboratore elettronico" battezzato "Portia" per rispondere all'esigenza di incrementare la rapidità dell'attracco, scarico e partenza dei container presso la Seaforth, terminal specializzato per le navi portacontainer¹⁴⁶². Mentre il Mare del Nord fu assunto come modello per la rete di roll-on/roll-off, capace di utilizzare questa tecnica per il cabotaggio, con risultati quattro volte superiore al bacino del Mar Mediterraneo¹⁴⁶³.

L'innovazione del trasporto marittimo assunse una strettissima correlazione con le nuove dinamiche produttive in terraferma¹⁴⁶⁴ ed il fenomeno della delocalizzazione della produzione industriale. Nel dibattito pubblico, si delineò l'idea del mutamento della *geografia del lavoro*; da un lato la mappa degli accosti portuali mutò, nel modello tradizionale vi erano molti attracchi e spesso a "spina di pesce" mentre per le full

¹⁴⁵⁹ *Tavola rotonda sui problemi del porto prospettive sul traffico «containers»*, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Marzo-Aprile 1968, n.3-4, p. 3.

¹⁴⁶⁰ *In tutti i settori dei trasporti è in aumento l'uso dei containers*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Gennaio-Aprile, n.1-2-3-4, pp. 50-51.

¹⁴⁶¹ «Le associazioni sindacali dei lavoratori portuali e marittimi nordamericani hanno deciso di opporsi ad un'ulteriore estensione della containerizzazione al convegno di Chicago. Secondo i sindacalisti, le società di navigazione hanno il "il dovere di evitare che i progressi tecnologici vadano a carico dei lavoratori». *Contro i «containers» i sindacati americani*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Agosto 1970. B. J. Cudahy descrive l'impegno diretto di McLean nella lotta contro la resistenza nei portuali in Venezuela e a New York. B. J. Cudahy, *How Container*, pp. 72-73.

¹⁴⁶² «Nelle rotte nord Atlantico – Liverpool va adeguandosi un progetto per la costruzione della Seaforth per le navi portacontainers (...) per facilitare il passaggio rapido di ogni container attraverso il porto», *Elaboratore elettronico per il porto di Liverpool*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Agosto 1970, p. 34.

¹⁴⁶³ F. Vergnano, *L'unitizzazione delle merci e il futuro dei servizi ro-ro*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Marzo-Aprile, n. 2, p. 25.

¹⁴⁶⁴ D. Sacchetto, *Fabbriche galleggianti*, op. cit., p. 91.

container erano necessari attracchi specializzati con un piazzale molto esteso dove collocare i container. Dall'altro lato, si passò dal "porto-emporio" ad un porto di attraversamento, dove il fine aziendale era quello di promuovere l'inoltro rapido della merce negli interporti o presso i destinatario finale¹⁴⁶⁵.

6.3. Innovazione logistica

La prima linea di commercio di container fra l'America e l'Europa fu inaugurata nel maggio del 1966 presso il porto di Rotterdam¹⁴⁶⁶, mentre a Genova fu costruito il primo terminal container nel 1969. Anche a Venezia, le innovazioni furono indotte dall'arrivo dei container trasportate dalle navi tradizionali o dalle full container provenienti da altri continenti¹⁴⁶⁷.

Gli armatori stranieri condussero pressioni sul PPV e presentarono richieste specifiche ai portuali veneziani. Nell'aprile del 1969, marittima «Shipping Corporation of India» di Bombay realizzò una prova di spedizione di container, in tale occasione, l'impresa asiatica lamentò la mancanza di manodopera adeguata e specializzata¹⁴⁶⁸. Nell'ottobre del 1972, la *Sea Containers* di Londra presentò un nuovo tipo di container refrigerato all'imprenditoria veneta, in lingua inglese, l'azienda inglese comunicò al PPV l'impellenza di realizzare un'innovazione logistica in tempi rapidi¹⁴⁶⁹.

Nel 1969, un servizio di collegamento settimanale di navi ro-ro iniziò a trasportare merce da e per i porti greci, grazie alla nave "Vento del Golfo" della società Grendi-Torres. In modo simile, il trasporto della verdura dalla Sardegna fu realizzato con i container, con modalità roll-on/roll-off. In occasione della cerimonia svolta presso la Camera di Commercio di Venezia, il dr. Musso, in nome della Società Grendi-Tarros, sostenne che il container era "il nucleo di un'intera trasformazione

¹⁴⁶⁵ In *The box, la scatola che ha cambiato il mondo* la figura dell'imprenditore è presente in tutta la narrazione, ma nello specifico vi è dedicato un capitolo denominato *Il camionista* dove gli è definito «magnate dell'autotrasporto dalle origini umili», il quale «finita la guerra gestiva una florida azienda di sessantadue camion», capace di crescere tra il 1947 e il '49 «usando il governo degli Stati Uniti come finanziatore involontario». Levinson, *The box*, op. cit pp. 33-49.

¹⁴⁶⁶ S. Bologna, *Di camion e di porti*, in Cesare Bermani (a cura di), *La rivista*, op. cit., p 138.

¹⁴⁶⁷ Anonimo, *La linea d'azione per superare la crisi del porto*, in «Il Gazzettino», 21 febbraio 1970.

¹⁴⁶⁸ Anonimo, *Una prova di spedizione di «container» rinviata per scarsità di personale al porto*, in «Il Gazzettino», 30 aprile, 1969.

¹⁴⁶⁹ *Una presentazione di frigo-containers nel porto di Venezia*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Settembre - Ottobre 1972, n. 8-9-10, pp. 18-19.

industriale del servizio door-to-door”. Toniolo, Presidente PPV, esternò “la necessità di un adeguamento del porto alle crescenti esigenze dei traffici in vista del trasporto oceanico dei containers”.¹⁴⁷⁰

Nella prima metà degli anni Settanta, l’innovazione fu adottata dagli armatori italiani, difatti «alla fine di maggio 1972, fu varata la prima nave portacontainer del Llyod Triestino, (...) segnando l’inizio di una nuova attività della flotta italiana nel settore del trasporto delle merci¹⁴⁷¹». La Tirrenia organizzò il servizio di ro-ro per l’esportazione della componentistica di trattori destinati all’Africa Settentrionale e al Medio Oriente; la tecnica era particolarmente apprezzata per la sua celerità. Il presidente della società spiegò che divenne possibile spedire la merce in *just-in-time* e con notevole velocizzazione delle operazioni. Inoltre, egli sostenne quanto segue “il servizio rappresentò di fatto, un’estensione dell’autostrada, grazie al trasporto della merce porta a porta delle merci su camion”¹⁴⁷². Nel 1975, diverse linee di viaggio dei container furono attivate, in particolare dalla società israeliana ZIM, che iniziò un nuovo servizio Venezia-Tripoli-Bengasi, effettuato dalla società Castelsarda. A giugno, l’American Export Lines diede inizio a una linea regolare full-containers Venezia-Atene-New York.¹⁴⁷³ nel 1976 fu inaugurato un servizio diretto “full containers” da Venezia ai porti degli Stati Uniti (New York, Filadelfia e Norfolk)¹⁴⁷⁴ allestito dalla Radonicich con unità Jugolinijia¹⁴⁷⁵. Nel 1981, fu stipulata «la proroga dell’accordo commerciale in atto con la "Hong Kong container line”¹⁴⁷⁶».

Oltre alle connessioni internazionali disegnate dai viaggi delle navi, la dimensione globale dell’introduzione dei container fu qualificata dalla veicolazione

¹⁴⁷⁰ *I containers a Venezia*, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Ottobre 1969, n. 10.

¹⁴⁷¹ Anonimo, *Incomincia dal container la nuova flotta Finmare*, «Il Gazzettino», 21 giugno 1972.

¹⁴⁷² F. Vergnano, *L’unitizzazione delle merci e il futuro dei servizi ro-ro*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Marzo-Aprile, n. 2, p. 25.

¹⁴⁷³ ASV, *Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia*, Busta n. 825, Serie I, Categoria 22, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d’amministrazione, in data 27 maggio 1975», p. 7.

¹⁴⁷⁴ *Containers per il nord America*, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Marzo-Aprile, n. 2, p. 8.

¹⁴⁷⁵ Anonimo, *Schiarita sul porto*, in «Il Gazzettino», 23 febbraio 1976.

¹⁴⁷⁶ ASV, AsGabPrefVen, B. 861, Categoria 22, Serie I, Anno 1980, «Provveditorato al Porto», Busta n. 861, Categoria 22, Serie I, Anno 1980, «Provveditorato al Porto», «Lettera del Provveditore di Venezia al Prefetto di Venezia, con oggetto “Riunione Consiglio di Amministrazione lunedì 27 febbraio 1981, in data 16 marzo 1981».

delle idee dall'Inghilterra a Venezia. I dirigenti del PPV presero contatti con «W.B. Eden, già direttore della “*Container division*” del porto di Felistowe», per rispondere al bisogno «di una persona particolarmente qualificata per una consulenza sulla conduzione del nuovo terminal container¹⁴⁷⁷». Nell'aprile del 1972 i tecnici erano coscienti del ritardo del Veneto:

In un incontro svoltosi recentemente con la partecipazione dei rappresentanti delle categorie marittime maggiormente interessate, si è giunti comunque alla conclusione che sia indispensabile attrezzarsi per poter affrontare questo nuovo tipo di lavoro, tanto che quasi tutti gli altri porti italiani vi hanno già provveduto (...) La decisione di accelerare i tempi (...) trae origine dal fatto che la Società Lloyd Triestino ha annunciato che tra circa un anno metterà in linea due navi portacontainers destinate a servire due porti adriatici e due porti tirrenici¹⁴⁷⁸.

Il PPV ricordava la sperimentazione dei container a Venezia, con le seguenti parole:

Non neghiamo che il porto di Venezia si è inserito tardivamente nel settore dei trasporti combinati. Tale ritardato inserimento ha le sue ragioni in motivi storici, tecnici e organizzativi. (...) Le operazioni (di carico e scarico della merce N.d.A.) sempre più celeri e la stessa organizzazione del lavoro ha subito un notevole evoluzione. (...) Esistono navi full container della terza generazione, che non possono essere soddisfatte nel nostro porto¹⁴⁷⁹.

Qualche anno dopo, l'innovazione del porto veneziano fu descritta come la risposta alle esigenze degli armatori marittimi, precisamente nel gennaio del 1976 il Provveditore alla Porto di Venezia, Sergio Stocchetti, mostrò il suo impegno

¹⁴⁷⁷ ASV, AsGabPrefVen, B. 825, Serie I, Categoria 22, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d'amministrazione, in data 8 giugno e 14 giugno 1976.

¹⁴⁷⁸ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 715, Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d'Amministrazione, 21 aprile 1972, p. 9.

¹⁴⁷⁹ *Il Porto di Venezia e i trasporti combinati – Relazione letta dall'ing. Gottardo, Direttore Generale del Provveditorato al porto al Convegno “Transadria” 80 tenutosi a Trieste nei giorni 8 e 9 ottobre, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Novembre-Dicembre 1980.*

nell'«adeguare il porto alle nuove tipologie di traffico alle necessità sia dagli operatori economici sia dagli armatori¹⁴⁸⁰».

Seppure l'idea nel novembre del 1967, i tecnici del PPV comunicarono l'idea di installare le strutture per *l'attracco delle navi container*¹⁴⁸¹ per la sua inaugurazione gli armatori dovettero attendere sette anni. La sua realizzazione fu oggetto di dibattito presso il Consiglio della Provincia di Venezia¹⁴⁸². Nel marzo del 1968, la locale Camera di commercio organizzò una tavola rotonda per analizzare le innovazioni della logistica marittima, determinate dai contenitori»¹⁴⁸³.

Nel 1971 il PPV individuò l'area di circa 154.000 mq, in cui pianificare l'installazione del terminal dei container¹⁴⁸⁴ ed intraprese le prime iniziative; nel maggio del 1973 il piazzale dedicato giunse a 25 ha, con l'installazione di un terminal ferroviario e una gru con un braccio da trentacinque m¹⁴⁸⁵.

Nel 1974 il PPV inaugurò la banchina dedicata con fondali di 12,5 m e una gru “portainer” e nel 1975, i fondi nazionali furono utilizzati per pianificare l'estensione e l'acquisto di mezzi adeguati¹⁴⁸⁶. Le sperimentazioni esposte indussero la necessità d'investimenti del PPV, per esempio con «l'acquisto di una gru di portata variabile fino a 150 t.¹⁴⁸⁷». Il porto veneziano costruì il terminal container con un ritardo di cinque anni rispetto a Genova.

Il progetto per il traffico containers prevedeva la creazione di accosti specializzati lungo la banchina Emilia e un alto fondale. In linea generale, furono stabiliti accosti diversi per il traffico oceanico (navi fino a 35.000 ton) e per il traffico Mediterraneo

¹⁴⁸⁰ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 825, Serie I, Categoria 22, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d'amministrazione, 13 gennaio 1976».

¹⁴⁸¹ Anonimo, *Un molo per i «containers»*, in «Il Gazzettino», 5 novembre 1967.

¹⁴⁸² Anonimo, *Il «punto» di Natali sul porto-containers*, in «Il Gazzettino», 12 dicembre 1967.

¹⁴⁸³ Anonimo, *Il porto sarà predisposto per i trasporti dei container*, in «Il Gazzettino», 9 marzo del 1968. Il presidente della Camera di Commercio – Usigli – 26 Ottobre del 1967 la necessità che Venezia sia attrezzata al più presto per ricevere il traffico container.

¹⁴⁸⁴ Anonimo, *Le idee per un terminal ci sono ma quando le vedremo realizzate?*, in «Il Gazzettino», serie «I nostri porti», 26 febbraio 1970.

¹⁴⁸⁵ *Il punto sui lavori in porto*, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Maggio-Giugno 1975, n. 3, p. 51.

¹⁴⁸⁶ *Meglio servito il terminal container*, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Novembre-Dicembre 1976, p. 18.

¹⁴⁸⁷ ASV, AsGabPrefVen, B. 825, Serie I, Categoria 22, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d'amministrazione, in data 24 aprile del 1975».

(feeder ship), la costruzione di un ponte-gru “container” di tipo moderno. Nel gennaio del 1977 fu nominata una «commissione per l’aggiudicazione dell’appalto-concorso per la fornitura e montaggio in opera di n. 5 gru a cavalletto su ruote gommate per containers portata 40 t.¹⁴⁸⁸». Presso la banchina Aosta il PPV costruì *una banchina dedicata ai ro-ro* nel 1974.¹⁴⁸⁹ ed il PPV vantava di poter “caricare una nave in sole tre ore”.

L’introduzione della containerizzazione determinò il profilarsi di una nuova tipologia di *competizione* fra i porti europei, poiché dal settembre del 1967 a Milano-Rogoredo giunse il primo treno-container da Anversa ed entrò in servizio un collegamento simile con il porto di Rotterdam, consentendo l’invio della merce dall’Olanda e dalla Germania¹⁴⁹⁰. L’innovazione del sistema di trasporto marittimo della merce, attraverso i container, ristrutturò la geografia in terraferma: rendendo meno importanti porti storici, Londra, e creando i presupposti per l’ascesa di nuovi nodi portuali, Felistowe in Gran Bretagna¹⁴⁹¹. In modo simile, nell’Adriatico vi fu l’ascesa di un porto: Ravenna, che nel biennio 1975-1976 registrò il raddoppio dei container movimentati¹⁴⁹². La città romagnola, nonostante il fatto che fosse storicamente un porto fluviale ebbe la capacità di essere competitivo per quanto concerne il traffico di container, che sarebbero potuti essere sfruttati da Venezia.

¹⁴⁸⁸ ASV, AsGabPrefVen, Busta n. 825, Serie I, Categoria 22., «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d’amministrazione, in data 21 gennaio 1977»

¹⁴⁸⁹ *Il punto sui lavori in porto*, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Maggio-Giugno 1975, n. 3, p. 51.

¹⁴⁹⁰ *Il primo treno containers è arrivato a Milano*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Settembre-Ottobre 1967, pp. 45-47.

¹⁴⁹¹ Per un approfondimento su questo aspetto vedasi: E. Musso, C. Ferrari, M. Benacchio, E. Bacci, *Porti*, op. cit., p. 16.

¹⁴⁹² *Ravenna 20 Ottobre: raddoppiato l’apporto dei containers*, “Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto”, Dicembre 1976, p. 37.

6.4. Il governo della forza lavoro

L'obiettivo di questa sezione è di mostrare come il lavoro dei portuali mutò per via della containerizzazione. Secondo l'analisi di Anna Green, nelle diverse fasi storiche nuovi strumenti e macchinari furono aggiunti presso il porto, ma sino alla containerizzazione l'organizzazione del lavoro fu basata sui medesimi principi¹⁴⁹³. La mia ricerca analizza le modificazioni dell'organizzazione del lavoro a Venezia, contemplando sia le innovazioni tecnologiche sia la dimensione politica.

Sino alla prima metà degli anni Ottanta, le istituzioni operaie furono in grado di accrescere la propria capacità di controllare il processo lavorativo (3.1), nonostante che il concetto di “tempo” mutò la propria natura (3.1.1.) insieme con quello dello spazio (3.1.2.) e alle competenze dei lavoratori (3.1.3.) Dalla seconda metà degli anni Ottanta sino agli anni Novanta, si svilupparono contemporaneamente due dinamiche: il crollo del numero dei soci della CLP (3.1.4.) e la definizione di un nuovo modello di governo della forza lavoro, che trovò nel terminal container il campo principale della sperimentazione (3.2.).

Gestione pubblica, “ciclo unico di banchina” e squadre

L'11 novembre 1972, Il console Tacchia propose il salario collettivo, denominato anche “pignaton”, sotto la spinta dei lavoratori avventizi. Questo nuovo istituto redistribuiva il cottimo in modo egualitario¹⁴⁹⁴.

Dal 1975, le lotte operaie imposero un incremento del potere dei soci della Compagnia per quanto concerne il controllo dei mezzi meccanici a scapito delle aziende private, progressivamente eliminate dal porto veneziano¹⁴⁹⁵. Il carattere pubblico del porto non fu messo in discussione, mentre il tema dell'autogestione trovò appoggio in diversi partiti politici, difatti nel 1978 il Psi veneziano espose la seguente teoria:

Il porto rimane il posto di lavoro, dove si hanno le maggiori possibilità di dare avvio all'esperienza di autogestione. (...) La ricomposizione del processo tra lavoro direttivo e

¹⁴⁹³ A. Green, *The work process*, in S. Davies (a cura di), *Dock Workers*, op. cit., p. 575.

¹⁴⁹⁴ G. Federici, *Portuali*, op. cit., p. 166.

¹⁴⁹⁵ Relazione del Segretario provinciale della FILP-CGIL, Gianni Trevisan, tenuta presso la Casa del Potuale di Venezia, 18 Ottobre 1975, “Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto”, Ottobre 1975, pp. 19-42.

esecutivo, tra lavoro manuale e intellettuale, (è possibile N.d.A.) autogestendo il controllo del processo economico portuale. La ricomposizione consente di accorpate le conoscenze “direttive e intellettuali”: (...) va rotta l’attuale situazione che mantiene la divisione fra potere e autogestione.¹⁴⁹⁶

Binomio

Il “binomio” era un concetto sostenuto dai diversi partiti politici e dei sindacati confederali. L’architettura su cui si fondava il binomio, prevedeva compiti precisi per tre strutture: PPV, CLP e Centro Unitario per la Programmazione (CUP).

Il PPV manteneva il controllo di tutte le fasi delle operazioni portuali e del personale. La CLP divenne responsabile del ciclo operativo di banchina e della corretta esecuzione del lavoro; inoltre essa deteneva i registri del personale e stabiliva i criteri per l’avviamento al lavoro. La CUP raccoglieva e riuniva i dati per la programmazione operativa, programmava e decideva di massima le operazioni portuali, proponeva gli accosti¹⁴⁹⁷.

Nella dialettica fra CLP e PPV «all’interno del *ciclo di banchina* s’incentrava in un rapporto di autonomia e decisionalità (della CLP N.d.A.) circa il numero dei membri delle squadre¹⁴⁹⁸» e perché dall’intervento di Sambo sulla composizione delle squadre rivendicava «la chiara posizione della Compagnia Lavoratori Portuali in difesa della propria *autonomia*¹⁴⁹⁹». La proposta dei sindacati faceva leva sull’idea che il modello di governo del lavoro aveva prodotto un “allargamento dell’improduttività”¹⁵⁰⁰. Essi esposero la seguente posizione:

Binomio, ciclo unico, professionalità e mobilità sono strumenti attraverso cui è possibile operare per modificare il tradizionale e ottocentesco modo di essere dei lavoratori in un’attività portuale che non può più procedere in questa direzione.

¹⁴⁹⁶ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 72, PSI (Venezia), *Porto*, 1978, p. 40.

¹⁴⁹⁷ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 71, doc “Accordo PPV, CLP e OO.SS”, in data 29 Ottobre 1982.

¹⁴⁹⁸ ASV, *Archivio del Gabinetto di Prefettura di Venezia*, Busta n. 863, Anno 863, Categoria 22, Serie I, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio di amministrazione, 5 aprile 1982», Intervento di Zannaro, p. 25.

¹⁴⁹⁹ ASV, *Archivio del Gabinetto di Prefettura di Venezia*, Busta n. 863, Anno 863, Categoria 22, Serie I, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio di amministrazione, 5 aprile 1982», Intervento di Tonolo, p. 26.

¹⁵⁰⁰ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 72, La segreteria provinciale della federazione CGIL-CISL-UIL, Segreteria provinciale della federazione unitaria Lavoratori provinciali -1978.

In merito all'innovazione dell'organizzazione del lavoro, il Pci sosteneva che il "binomio rappresentava un passo in avanti".¹⁵⁰¹

Ciclo unico di banchina

All'interno della dicitura "ciclo unico di banchina" si definì una modalità operativa, secondo la quale la CLP assunse la direzione di tutte le operazioni dalla nave alla banchina, attraverso il controllo delle gru e l'assunzione dei gruisti, con la finalità di abbassare le tariffe pagate dagli utenti del porto¹⁵⁰². L'innovazione è ricordata da Pitteri con le seguenti parole:

Avevamo inventato il "ciclo unico di banchina", ma per fare questo erano necessari i mezzi ed (assumere N.d.A.) i gruisti dell'autorità, addirittura abbiamo preso i commessi. Proprio, per avere tutti gli strumenti necessari per essere autosufficienti¹⁵⁰³.

. Nel 1984, il ciclo unico di banchina fu prorogato¹⁵⁰⁴ grazie alla mobilitazione della CGIL, che, a differenza della CISL, indisse scioperi nell'aprile del 1984¹⁵⁰⁵ con l'appoggio del Pci veneziano¹⁵⁰⁶. Con il 16 marzo 1987 cessò la formula operativa sperimentale del "ciclo unico di banchina"; conseguentemente è rientrato presso l'Ente il personale gruista che era posto in aspettativa presso la CLP¹⁵⁰⁷.

Questo schema operativo e l'assunzione dei gruisti da parte della CLP rappresentò da un lato l'attestazione di potere della Compagnia e dall'altro la manifestazione del mutamento del processo lavorativo.

¹⁵⁰¹ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 72, Pci, *Schema in preparazione del convegno sul porto*, 20.11.1978.

¹⁵⁰² Testimonianza di Nironi.

¹⁵⁰³ Testimonianza di R. Pitteri.

¹⁵⁰⁴ Luccini, b 74, fasc. 3, Verbale n. 335/17, PPV, 30 Ottobre 1984.

¹⁵⁰⁵ Ecco i punti su cui c'è contrasto, "Il Gazzettino", 14 aprile 1984.

¹⁵⁰⁶ Esodo e debiti, i nodi da sciogliere, "Il gazzettino", 12 aprile 1984.

¹⁵⁰⁷ Ettore Luccini, Fondo Camera del Lavoro di Venezia, Box. 74, Provveditorato al Porto di Venezia, Rendiconto generale per l'esercizio finanziario, 1987, p. 2.

6.4.1. Organizzazione del tempo e geografia del lavoro

I traffici crescenti dei container e ro-ro misero in discussione l'organizzazione tradizionale¹⁵⁰⁸. Nei diversi porti italiani, la meccanizzazione del lavoro produsse due effetti: organizzazione del tempo di lavoro per turni e «l'introduzione di un turno di lavoro, quello notturno legato alla velocizzazione implicita al processo di movimentazione¹⁵⁰⁹».

Difatti, all'interno della seduta del consiglio d'amministrazione del PPV del 19 aprile 1973 furono trattati la costruzione di «un nuovo accosto specializzato per containers¹⁵¹⁰» ed una prima riorganizzazione dell'orario di lavoro¹⁵¹¹.

Il 10 marzo del 1975, gli orari continuativi entrarono in vigore al porto di Venezia per incrementare la merce movimentata e utilizzare vettori veloci. Concretamente, i nuovi turni sperimentati nei settori specializzati furono i seguenti: I° turno (8.00 –14.30) e II° turno – 14.30- 21.00. Nel maggio del 1976 il regime dei doppi turni di lavoro fu generalizzato, prevedendo solo per le *navi particolari* il terzo, dalle 21.00 alle 2.00 di notte¹⁵¹².

L'introduzione del turno notturno si evince dall'intervento del PPV, in merito al personale della CLP:

Il Presidente informa che, in occasione del rinnovo delle cariche sociali per il biennio 1982-1983, la Compagnia ha ristrutturato il proprio quadro dei dirigenti operando alcune innovazioni sia nella procedura di designazione, sia nelle mansioni assegnate (...) la Compagnia stessa ha richiesto l'aumento di un'unità dei propri dirigenti per sopperire alle esigenze del terzo turno (...) se pur normativamente previsto, non era in pratica

¹⁵⁰⁸ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 72, PPV, Bozza documento, 1978.

¹⁵⁰⁹ Giovanna Rossi, *Le pratiche del lavoro e dell'agire culturale e sociale*, in Patrizia Lupi, Enrico Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, op. cit., p. 76.

¹⁵¹⁰ ASV, *Archivio del Gabinetto di Prefettura di Venezia*, Busta n. 715, Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d'Amministrazione, 19 aprile 1973, p. 4.

¹⁵¹¹ «Accanto al normale orario di lavoro in atto (8-12, 14-18 a marittima; 8-12, 13.30-17.30 a Marghera) verrà sperimentato ed istituito, dal lunedì al venerdì, il doppio turno di lavoro (dalle 8 alle 14.30 e dalle 14.30 alle 21) nel quale si avvicenderanno per ciascun turno 9 mani di lavoratori portuali». ASV, *Archivio del Gabinetto di Prefettura di Venezia*, Busta n. 715, Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d'Amministrazione, 19 aprile 1973, p. 4.

¹⁵¹² *Lavoro portuale: Il regime dei doppi turni generalizzato*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Marzo-Aprile, n. 2, p. 25.

consolidato. *L'estensione di tale turno notturno, dai traffici iniziali delle navi porta-containers e ro-ro, cui era riservato, (...) ha confermato la validità di tale richiesta*¹⁵¹³.

Per quanto concerne la pianificazione delle operazioni, l'innovazione principale era rappresentata dalla capacità del PPV di stabilire tempi medi per il processo di lavoro standardizzato. Per esempio l'ente dichiarò quanto segue: «l'operazione di sbarco dei container è stato il più interessante: un tempo medio di sei minuti e trenta secondi per ogni container¹⁵¹⁴». In generale, la permanenza della nave presso il porto crollò¹⁵¹⁵. Nello specifico, l'analisi delle fonti sindacali ci presenta un piano particolarmente complesso su tale aspetto. Da un lato «le nuove tecniche di trasporto con container consentivano la riduzione radicale dei tempi di scarico e carico» e dall'altro la CGIL descriveva la dimensione reale:

L'aggravarsi di situazioni incresciose e paradossali, per cui per la semplice formazione o inoltro di convogli di container sbarcati in porto sono stati impiegati da quattro a venti giorni¹⁵¹⁶.

La mancanza di un servizio di trasporto ferroviario efficiente fu indicata dal PPV come fattore di mancata velocizzazione delle operazioni, insieme alla congestione stradale, per via dei limiti dei collegamenti del trasporto su gomma dal Veneto alla Germania¹⁵¹⁷.

La nuova geografia del commercio comportò un cambiamento della geografia del lavoro. Perché «i traffici aumentarono, ma le operazioni portuali si “standardizzarono”

¹⁵¹³ ASV, *Archivio del Gabinetto di Prefettura di Venezia*, Busta n. 863, Anno 863, Categoria 22, Serie I, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio di amministrazione, 5 aprile 1982», «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione Consiglio di Amministrazione, 16 luglio 1982», p. 22. Tale dimensione d'indagine è utile per mostrare come il nuovo sistema di lavoro abbia pianificato il mutamento dei tempi biologici degli uomini, in modo parallelo all'innovazione della rivoluzione industriale indagato da E. P. Thompson. E. P. Thompson, *Rivoluzione industriale e classe operaia in Inghilterra*, Il saggiaatore, 1999 Milano, p. 367.

¹⁵¹⁴ *Il punto sui lavori in porto*, in «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Maggio-Giugno 1975, n. 3, p. 54.

¹⁵¹⁵ Testimonianza di un marinaio, in D. Sacchetto: «Il lavoro ha subito un grosso processo di svalorizzazione, il tempo in banchina si è ridotto notevolmente e questa è la peggiore disgrazia per i marittimi; in porto si arriva e si parte, la comunicazione è solo verso l'esterno, le soste sono ridotte all'osso e si pensa solo a fare soldi. Vedo una grande stanchezza fisica e mentale che si collega a una diminuita sicurezza sul lavoro». F. A. marinaio italiano, Venezia, ottobre 2001, in *Ibidem*, p. 38.

¹⁵¹⁶ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 72, FIST-CGIL, *Piano regionale trasporti*, 01.12.1978.

¹⁵¹⁷ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio di amministrazione – giovedì 24 giugno 1982.

e (...) sempre più le merci “attraversarono” il porto senza fermarsi e indurre occupazione¹⁵¹⁸».

La destrutturazione dell'arte dello stivaggio fu possibile grazie alla standardizzazione del contenitore e allo spostamento del lavoro fuori dal porto. La novità principale fu rappresentata dagli interporti nell'entroterra, una struttura pubblica al servizio dei trasporti per ridurre le rotture di carico, caricare e scaricare la merce nei container, lontano dal porto marittimo¹⁵¹⁹.

La nascita degli interporti¹⁵²⁰ determinò una nuova collocazione del commercio nello spazio, determinando la crisi del tradizionale rapporto dei portuali con lo spazio. L'interporto di Padova fu scelto agli inizi degli anni Settanta, quando la tecnica intermodale era lungi dall'aver acquisito la maggioranza di consensi¹⁵²¹. Nel 1976, lo studio Betelle commissionato dalla Regione Veneto individuò due spazi: il terminal di Padova e il centro TIR di Verona. Lo sviluppo delle tecniche intermodali presuppose la costituzione di grandi aree terminali dove organizzare il trasbordo dei container

Il container non coinvolse solo i traffici marittimi ma tutti i settori del trasporto delle merci, compresi quelli del settore terrestre¹⁵²², con il mutamento della relazione fra il porto e il suo entroterra¹⁵²³. Nel 1971 il presidente del PPV, l'ing. Toniolo, mostrò la sua preoccupazione per la possibile delocalizzazione del lavoro:

¹⁵¹⁸ “Il piano quantitativo e quello qualitativo nella “rivoluzione dei container” creò effetti opposti rispetto al contributo dell'introduzione del motore a vapore nei trasporti marittimi, alla base della rivoluzione dei trasporti della seconda metà del XIX secolo “E. Musso, C. Ferrari, M. Benacchio, E. Bacci, *Porti, Lavoro, Economia*, op. cit., p. 39.

¹⁵¹⁹ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 72, FIST-CGIL, *Piano regionale trasporti*, 01.12.1978, p. 6.

¹⁵²⁰ Bologna propone la seguente analisi “Il signor Malcom McLean doveva conoscere bene le incognite della rottura di carico; la sua filosofia dell'intermodalità porta con sé sin dall'origini una chiarissima impronta di «classe», siamo nell'epoca del fordismo, quando la maggior parte delle innovazioni di carattere organizzativo e tecnologico aveva come primo obiettivo quello di ridurre l'impiego di forza lavoro e di scardinare quei passaggi della catena produttiva e della catena di trasporto maggiormente vulnerabili rispetto a un'azione di protesta sindacale. (...) non è stato McLean a inventare il container (...) ma quello che è forse ha colto e saputo sfruttare meglio l'intero ventaglio dei vantaggi dell'intermodalità”. S Bologna, *Le multinazionali del mare*, op. cit.

¹⁵²¹ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 72, FIST-CGIL, *Piano regionale trasporti*, 01.12.1978.

¹⁵²² Rivista del Provveditorato al porto (Gennaio – febbraio 1971), *Container e trasporti integrati*, p. 69.

¹⁵²³ In generale Gelina Harlaftis sostiene che «i porti sono parte di uno scacchiere molto più ampio», nel caso specifico dei container scrive che «gli anni Settanta sono stati la decade chiave del sistema portuale mondiale» perché «da allora la navigazione di linea è diventata un anello della catena globale dei trasporti» e le «compagnie marittime di linea sono diventate l'archetipo della compagnia globalizzata multinazionale» ed «i collegamenti stradali e ferroviari si sono dimostrati vitali per la prosperità o la

Il centro container veneto delle ferrovie andrà a finire a Padova, addirittura nella zona industriale, mentre sembrerebbe più opportuno che esso facesse capo al porto di Venezia (...) osserva poi che la scelta di Padova per la creazione del centro ferroviario container si tradurrà in aggravio di spese per Venezia¹⁵²⁴.

Intorno al 1975, per evitare lo spostamento del lavoro fuori dal recinto dell'area portuale, sindacati veneziani individuarono un'area all'interno della zona portuale di Marghera dove collocare l'interporto. Difatti, In merito all'innovazione geografica, Virgilio Gallo presentò la seguente rappresentazione:

Il processo tecnologico va riducendo gli scali marittimi a mere strutture di transito della merce (...) la fuoriuscita dal da porto di notevoli quantità di lavoro offre tra l'altro *nuove occasioni d'intermediazione, sfruttamento e lavoro nero*. (...) La compagnia portuali non possono considerarsi estranee ad un disegno che ha alla base l'unità dei lavoratori e il superamento degli antichi steccati. L'innovazione tecnologica ha ridotto la presenza umana nei porti¹⁵²⁵.

L'unitizzazione, intesa come accorpamento di partite di merci diverse fra loro, fu alla base sia del commercio intermodale sia della trasformazione del porto in un luogo maggiormente "fluidico", destrutturando il peso della forza lavoro. Quindi nella memoria dei portuali permane il senso di "sottrazione" di occasioni di occupazione, visto che il caricamento dei container si trasferì nelle fabbriche e negli interporti¹⁵²⁶. Nel 1986, Tonolo fornì la seguente analisi sulla trasformazione del concetto di spazio : "i porti sono ormai divenuti luoghi di transito, non sono più empori, come erano anni orsono"¹⁵²⁷. Al medesimo tempo, la rottura storica si è realizzata proprio per la

decadenza di un porto». G. Halaftis, *Storia marittima e storia dei porti*, in «Memoria e Ricerca», n. 11, 2002, pp. 18-19.

¹⁵²⁴ ASV, *Archivio del Gabinetto della Prefettura di Venezia*, Busta n. 715, Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio d'Amministrazione, 15 luglio 1971, Discussione per il "Rendiconto generale per l'esercizio 1970", p. 37.

¹⁵²⁵ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 72, Convegno dei dirigenti delle compagnie portuali – Ravenna 12-13 Dicembre 1978 – Relazione introduttiva di Virgilio Gallo – Segretario generale FILP-CGIL", pp.6-21.

¹⁵²⁶ Testimonianza di Lucchesi.

¹⁵²⁷ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 74, fasc. 3, Verbale n. 335/17, PPV, 30 Ottobre 1984, pp.69-70.

declinazione dei porti come «parte della catena del trasporto intermodale.¹⁵²⁸» a Venezia, come negli altri porti italiani.

Per il Ministero della Marina Mercantile era indispensabile recuperare il gap con i porti del Nord Europa, quindi intese promuovere la riqualificazione del porto, come luogo di transito e meno come area di stoccaggio della merce¹⁵²⁹.

I containers resero inutili moltissimi magazzini presenti nei porti e richiesero fondali sempre più profondi ed enormi spazi per la movimentazione dei container per mezzo di gru, e il loro trasporto attraverso i camion.

Il porto di Venezia era caratterizzato dalla divisione fra la Marittima e Porto Marghera, “le due sezioni erano percepite come appartenenti a due porti distinti” con distinte caratteristiche logistiche e pratiche lavorative¹⁵³⁰. Per quanto concerne le banchine del porto veneziano, la containerizzazione fu una delle cause, che promossero lo spostamento dei traffici e del lavoro da Marittima a Porto Marghera. Infatti, la disponibilità di spazio e della fuoriuscita rapida di treni e tir divenne centrale nel commercio intermodale¹⁵³¹, e la Marittima non era consona alla nuova tecnica, a differenza di Porto Marghera.

Le tradizionali competenze persero progressivamente d'importanza e ne furono richieste di nuove per movimentare i mezzi gommati¹⁵³².

In merito alle nuove abilità, nel 1978 il PPV espresse la seguente necessità: “dovranno essere stabilite le abilitazioni dei manovratori e promuovere il raggiungimento di una complessiva professionalizzazione del personale”¹⁵³³. Le nuove tecnologie indussero il mutamento di mansione e la riorganizzazione del lavoro dei dipendenti del PPV¹⁵³⁴. Le full container determinarono un'innovazione delle

¹⁵²⁸ R. Piccini, *La Compagnia portuale dall'autogestione al futuro*, in Patrizia Lupi, Enrico Mannari (a cura di), *Il filo della memoria*, op. cit., P. 100.

¹⁵²⁹ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 71, doc “Relazione del Ministero della Marina Mercantile, 1982”.

¹⁵³⁰ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 71, *Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia*, Bozza.

¹⁵³¹ Testimonianza di A. Lucchese.

¹⁵³² Un'altra questione centrale è rappresentata dal fatto che «la nuova organizzazione del lavoro tende a destrutturare le squadre tradizionali di lavoro che si fondavano sulle abilità di mestiere». E. Della Corte, p. 10.

¹⁵³³ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 72, PPV, *Bozza documento*, 1978, p. 4..

¹⁵³⁴ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 71, doc. “Provveditorato al Porto di Venezia, Rapporto mensile, Maggio 1989, p. 15.

competenze¹⁵³⁵ e la CLP sentì la necessità di istituire dei corsi di riqualificazione professionale incentrati sulle nuove tecniche operative¹⁵³⁶. La nuova forma di qualificazione del personale rompeva la classica relazione fra anziani e giovani, poiché i secondi potevano acquisire competenze più importanti dei primi. Si passò dall'apprendimento in banchina, o sulla nave, a corsi in classe, dove i portuali ricevevano le prime indicazioni sulla movimentazioni dei container, preparandosi a periodi di apprendistato. Il riconoscimento formale delle conoscenze era simboleggiato dalle patenti utili utilizzare i mezzi gommati necessari per impilare i container.

L'innovazione tecnologica consentì la riduzione degli elementi delle squadre dei portuali¹⁵³⁷. Nel 1982, il PPV affermò che il numero dei portuali che componevano la squadra era eccessivo rispetto alle reali esigenze delle tecniche specializzate¹⁵³⁸. L'innovazione tecnologica impose che all'interno del medesimo turno di lavoro i portuali erano tenuti alla mobilità fra il lavoro in banchina e quello in nave¹⁵³⁹.

Crollo occupazionale

Le tecniche specializzate (roll-on/roll-off e container) comportarono un notevole incremento della produttività dei lavoratori portuali e la riduzione della domanda di forza lavoro¹⁵⁴⁰.

Negli anni Settanta, questo fenomeno causò il crollo degli avviamenti e delle giornate di lavoro per ogni singolo lavoratore portuale, difatti nella prima metà degli anni Ottanta i portuali trovavano impiego circa dieci giorni al mese¹⁵⁴¹.

Nel 1982, il Console della CLP preoccupato dalla dinamica in atto per via dell'introduzione dei container, si oppose alla «rideterminazione degli organici¹⁵⁴²» e dichiarò quanto segue: «la diminuzione pura e semplice delle tariffe o di una riduzione

¹⁵³⁵ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 71, doc «Accordo PPV, CLP e OO.SS», in data 29 Ottobre 1982.

¹⁵³⁶ AsCeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 71, Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, Bozza.

¹⁵³⁷ Costante Degan, *Porto di Venezia*, in «Provincia di Venezia», p. 5

¹⁵³⁸ ASV, *Archivio del Gabinetto di Prefettura di Venezia*, Busta n. 863, Anno 863, Categoria 22, Serie I, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio di amministrazione, 5 aprile 1982», p. 23.

¹⁵³⁹ B. 74, Accordo sindacati e PPV.

¹⁵⁴⁰ Relazione del Segretario provinciale della FILP-CGIL, Gianni Trevisan, tenuta presso la Casa del Potuale di Venezia, 18 Ottobre 1975, «Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto», Ottobre 1975, pp. 19-42.

¹⁵⁴¹ Testimonianza di G. Sandon.

¹⁵⁴² ASV, *Archivio del Gabinetto di Prefettura di Venezia*, Busta n. 863, Anno 863, Categoria 22, Serie I, : «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio di amministrazione, 5 aprile 1982», p. 21.

delle squadre non potrà pertanto che essere respinta¹⁵⁴³». In antitesi, il PPV si pose l'obiettivo di abbattere il numero degli operai ed incrementare il rapporto uomini/tonnellate di merce: concretamente nel 1981 fu avanzata l'ipotesi di "una riduzione degli avviamenti del 43,50%".¹⁵⁴⁴

Negli anni Ottanta, a Venezia vi fu una riduzione del personale rilevante. Difatti, il calo dei soci della CLP calarono di 116 unità dal 1971 (1.421 portuali) al 1981 (1.305) fu di . Mentre l'esodo iniziò dal 1984, determinando una riduzione rilevante dal 1986, difatti dal 1988 al 1991, l'organico della CLP passò da 702 a 437¹⁵⁴⁵. Quindi, dal 1981 al 1991 i portuali veneziani diminuirono del 66,51%.

In merito al processo di riduzione del personale, Venezia seguì una dinamica particolare, come esplicitò Di Ciò:

Mentre gli altri porti esitavano a ridurre il personale del 20/30% (...) Venezia tagliava del 60% (i dipendenti N.d.A.) dell'ente e del 50% (i portuali N.d.A.) della Compagnia, attraverso l'esodo volontario"¹⁵⁴⁶.

¹⁵⁴³ ASV, *Archivio del Gabinetto di Prefettura di Venezia*, Busta n. 863, Anno 863, Categoria 22, Serie I, «Provveditorato al Porto di Venezia, Riunione consiglio di amministrazione, 5 aprile 1982», p. 21.

¹⁵⁴⁴ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, Provveditorato al Porto, *Documento programmatico* 02.12.1981, p. 14.

¹⁵⁴⁵ *Accordo fra il provveditorato al porto, la Compagnia Lavoratori Portuali e le organizzazioni sindacali sulla ristrutturazione del porto di Venezia*, 25 agosto 1988.

¹⁵⁴⁶ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 79, Testimonianza di Di Ciò, Presidente dell'ente Porto di Venezia al convegno nazionale, *Trasformazione della managerialità in imprenditorialità*, Palermo, 26-27 settembre 1991.

Tabella n. 14. Porto di Venezia. Merce varia movimentata (senza petrolio) e numero dei soci della CLP.

Anno	Tonnellate: Porto commerciale, senza petrolio	Numero dei portuali della CLP
1965	3.256.4980	1.530
1966	3.397.884	1.311.
1967	3.330.818	1.307
1968	3.479.862	1.467
1969	3.593.662	1.616
1970	3.604.309	1.569
1971	3.375.182	1.421
1972	3.281.988	1.392
1973	3.510.844	1.509
1974	3.131.734	1.490
1975	3.015.185	1.486
1976	3.419.209	1.459
1977	3.514.536	1.428
1978	3.621.737	1.399
1979	3.754.872	1.368
1980	2.996.593	1.349
1981	3.931.663	1.305

6.4.2. L'innovazione nel terminal container: la Vecon

Nella prima metà degli anni Ottanta, diversi attori sociali manifestarono la necessità di rivedere la natura del governo della forza lavoro; conseguentemente, analizzarono i seguenti temi: autogestione , ruolo della CLP , conflittualità operaia e ingresso dei privati nella gestione del porto.

Tabella n. 15. Porto di Venezia. Migliaia di tonnellate di merce movimentata in tre settori ed i relativi avviamenti lavorativi. Anno 1979.

Tipologia	1000XTonn. 1979	Avviamenti 1979
Merci varie	683	125.169
Legnami	399	41.140
Container	579	23.887

Fonte: PPV, *Documento programmatico*, 02.12.1981¹⁵⁴⁷.

Nel dibattito pubblico, lo stato di crisi della portualità italiana era un elemento acquisito da diversi soggetti sociali. Difatti i sindacati confederali descrissero la portualità italiana con le seguenti parole:

L'intero comparto dell'economia marittima sta attraversando un periodo di crisi (...) che tende a emarginare il sistema marittimo portuale italiano nel contesto internazionale¹⁵⁴⁸.

La squadra dei portuali è stato uno degli elementi caratterizzanti dell'organizzazione del lavoro al porto in antitesi con la fabbrica. La standardizzazione delle operazioni annullò l'enorme molteplicità di circostanze operative, che rendevano necessaria la classica cooperazione per determinarne una nuova tipologia.

Il processo di privatizzazione va letto come la descrizione normativa dello spostamento del controllo del processo lavorativo, e l'instaurazione di un nuovo regime di comando del medesimo¹⁵⁴⁹. A livello globale tale mutamento si realizzò attraverso l'attacco ai sindacati dei lavoratori portuali¹⁵⁵⁰. Davis ci offre una narrazione dell'introduzione dei container in Gran Bretagna, intrecciando il processo di privatizzazione, dispiegatosi a livello globale dalla seconda metà degli anni Ottanta¹⁵⁵¹, con il mutamento dell'organizzazione del lavoro. La privatizzazione nel contesto inglese fu possibile solo dopo l'abolizione *The National dock Labor Scheme* nel 1899¹⁵⁵². La containerizzazione e l'innovazione del dibattito politico favorirono la

¹⁵⁴⁷ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, Provveditorato al Porto, *Documento programmatico* 02.12.1981.

¹⁵⁴⁸ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 71, Federazione CGIL, CISL, UIL, FLM, Federazione Trasporti, *La proposta del sindacato per il superamento della crisi strutturale dell'economia marittima*, 1983.

¹⁵⁴⁹ Ibidem, p. 158.

¹⁵⁵⁰ Ibidem, p. 154.

¹⁵⁵¹ C. J. Davis, *The politics of Ports. Privatization and the World's Port*, «International Labor and working-class History», n. 71 Spring 2007, p. 154.

¹⁵⁵² Ibidem.

revisione di questi elementi. Nel 1983 il Psi nazionale assunse l'obiettivo di riformulare il governo del porto, ritenendo che il vecchio modello mostrasse tutti i suoi limiti sul piano della produttività¹⁵⁵³. Questo partito iniziò a innovare i concetti generali, che qualificarono il governo dei porti sino a quel momento.

Durante un convegno organizzato da “giovani imprenditori” sui costi del porto veneziano, il professor Calogero Mascara, ordinario di geografia economica, dichiarò che il problema dei porti era generato dalla struttura organizzativa, come spiegò con le seguenti parole:

Ognuno deve tornare a svolgere la propria funzione: gli imprenditori quella imprenditoriale ed i lavoratori quella di lavorare, altrimenti si giunge all'autogestione¹⁵⁵⁴.

Nel 1982, i propositi del PPV erano i seguenti:

Aumento della produttività è l'obiettivo (...) squadre commisurate all'effettivo bisogno, mobilità della forza lavoro, automazione di determinati settori. Gli aspetti negativi risiedono nel costo del lavoro, abbisogna di una riforma radicale perché le funzioni dell'ente sono mutate¹⁵⁵⁵.

Secondo i dirigenti del PPV, la partecipazione privata alla gestione di alcuni servizi poteva rinnovare l'organizzazione del lavoro portuale, in modo da assicurare gli aumenti di traffico¹⁵⁵⁶. Inoltre, tale innovazione appariva una strada obbligata anche per la stampa locale¹⁵⁵⁷.

Nel 1984 nei documenti del PPV si prese in considerazione la possibilità di istituire delle società aperte alla presenza di aziende private per la gestione di diversi servizi portuali¹⁵⁵⁸. Nel 1986, Di Ciò guardava con interesse alle sperimentazioni in atto a Genova, la ridefinizione della struttura di governo del porto attraverso l'organizzazione in sottostrutture, concessionari di servizi¹⁵⁵⁹. Secondo Di Ciò,

¹⁵⁵³ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 74, Convegno portualità, 21.09.90. Relazione di Giuseppe Giurgola, Direttore generale Lavoro portuale del Ministero della Marina Mercantile, pp.10-12.

¹⁵⁵⁴ Anonimo, Tavola rotonda organizzata dai giovani imprenditori. Venezia. Il porto soffocato dai costi eccessivi, «Il Gazzettino», 25/03/1980».

¹⁵⁵⁵ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, Provveditorato al Porto di Venezia, *Riunione consiglio di amministrazione*, Giovedì 24 giugno 1982, p. 16.

¹⁵⁵⁶ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, Provveditorato al Porto, *Documento programmatico*, 02.12.1981.

¹⁵⁵⁷ Bruno Tagliapietra, *Maxicura dimagrante per il porto*, «Il Gazzettino», 4 novembre 1986.

¹⁵⁵⁸ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 74, fasc. 3, PPV, *Verbale n. 335/17*, 30 Ottobre 1984.

¹⁵⁵⁹ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 74, Ogd del PPV, 29 gennaio 1986, verbale n. 368/1, approvato con deliberazione n. 66/1986 – c.a. 18.12.1986.

all'inizio della sua presidenza vi era una conflittualità operaia eccessiva e vi era una bassa affidabilità del servizio alla nave, per cui gli armatori spesso preferivano trasferirsi a Ravenna¹⁵⁶⁰. Il PPV sosteneva che la crisi del porto veneziano avesse origine sia all'interno che all'esterno¹⁵⁶¹. L'innovazione delle banchine del porto veneziano non fu sufficiente ad attrarre gli armatori marittimi stranieri¹⁵⁶² e cambiare la mentalità dei lavoratori portuali¹⁵⁶³. Al medesimo tempo, su "Il Gazzettino", alcuni anonimi lavoratori del PPV denunciarono le pratiche assenteistiche dei soci della CLP e l'uso distorto del salario garantito¹⁵⁶⁴. Il cambiamento del rapporto con la Compagnia fu descritto dal suo Console:

La compagnia viene attaccata (...) la compagnia viene aggredita molto più duramente di quando pesava sul traffico e sui costi portuali (...) per anni le responsabilità dei malanni del porto si sono cercati in basso, fra gli operai delle officine, fra i lavoratori delle stive¹⁵⁶⁵.

Negli anni Ottanta, a Venezia vi fu una riduzione del personale rilevante, e dal 1986 con crollo occupazionale rispetto agli altri porti italiani. I portuali erano chiamati ad avere nuove competenze in linea con il sistema intermodale.

¹⁵⁶⁰ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 79, Testimonianza di Di Ciò, Presidente dell'ente Porto di Venezia al convegno nazionale, *Trasformazione della managerialità in imprenditorialità*, Palermo, 26-27 settembre 1991.

¹⁵⁶¹ "Il porto commerciale ha un volume di traffico che da oltre dieci anni appare costante intorno ai 3,5 milioni di tonnellate; certo vi sono cause esterne (...) ma riteniamo che vi siano anche cause interne che vanno insieme". AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 72, Senato della Repubblica. Incontro "Occasione per un rilancio del problema" promosso dal Comitato Centrale dei Giovani Imprenditori dell'Industria e organizzato dall'Associazione Giovani Imprenditori della Provincia di Venezia. Relazione del Sen. Alfonso Tanga, Presidente della Commissione Lavori Pubblici del Senato, Venezia 29 Settembre 1978.

¹⁵⁶² Nel 1981 il PPV mostrava quali fossero i problemi del porto veneziano da aggredire: "I mali di Venezia sono i servizi prestati in modo non rispondente al mercato (...) incertezza assoluta nei tempi e sul modo di operare (...) Venezia non è stata aiutata dalle conferenze nella sua designazione come *terminal container port*, pur avendo banchine modernissime". AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, PPV, Programmazione, 02.12.1981.

¹⁵⁶³ "Non è un male solo veneziano veneziano, l'ing. Colautti, Direttore generale del porto di Trieste, durante la sua relazione alla conferenza portuale del settembre '79 lamenta che nei porti alla evoluzione tecnologica delle strutture non è mai seguita un'evoluzione di mentalità, il livello professionale non si è adeguato alle nuove tecnologie" AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 73, PPV, Programmazione, 02.12.1981

¹⁵⁶⁴ "Se la compagnia vuole produrre di più cominci a smetterla con le mute, cominci lavorare tutte le 6 ore e mezza e non 2 o 3 al massimo. Cominci ad avviare le persone che servono e non il doppio o il triplo ed allora i costi diminuiranno". (...) "Se un lavoratore non viene avviato va in salario garantito. Anonimomo, "Quelli della Compagnia devono lavorare", "Gazzettino", 24 gennaio 1984.

¹⁵⁶⁵ Lettera aperta del console Sambo, "Il G 27 gennaio 1984)

Nel luglio del 1987, il PPV intraprese la strada per la costituzione di una Spa, denominata Vecon per la gestione dei traffici containerizzati, e ricevette l'autorizzazione dal Ministro della Marina Mercantile a Novembre¹⁵⁶⁶.

La mission doveva essere perseguita da una società composta dai seguenti elementi: PPV (51%), Furness Withy Terminal LTD (39%), la Schweizerische Reederei und neptun Ag (5%) e la Magrini Galileo Meccanica spa¹⁵⁶⁷ (5%). Il consiglio d'amministrazione della Vecon fu composto da undici membri: sei designati dal PPV, tre dalla Furness ed uno da ciascuno degli altri soci.

Il PPV concesse alla spa le aree demaniali, ove vi era il Terminal container, ed i mezzi meccanici, in cambio di un canone annuale¹⁵⁶⁸ e si assunse l'impegno di "sviluppare i contatti con il sistema bancario italiano e ottenere investimenti dal Governo italiano". La Furness Withy deteneva il controllo di nove terminal container nei diversi continenti, tra cui Long Beach, Hong Kong e Felistowe, grazie ai quali movimentava circa tre milioni di container all'anno. Essa era controllata dalla Orient Overseas Holding, società fondata dalla famiglia Tung ad Hong Kong nel 1969, raggiungendo risultati d'eccellenza nel trasporto marittimo. La speranza del Presidente Di Ciò era la seguente:

I soci internazionali devono fornire supporto tecnologico, secondo la propria esperienza; essi devono integrare il più possibile il terminal nei propri attuali sistemi internazionali di traffici¹⁵⁶⁹.

La Schweizerische Reederei und neptun Ag operava nel porto di Basilea nel trasporto dei container lungo il fiume, da e per Rotterdam e Amburgo.

Il consigliere Toniolo diede voce al malessere alle imprese locali, per via dell'esclusione nel consiglio d'amministrazione e dal progetto in genere.

Attraverso la costituzione della Vecon, il PPV si pose i seguenti obiettivi:

¹⁵⁶⁶ Ettore Luccini, B. 74, Lettera di Alessandro di Ciò a tutti i consiglieri di amministrazione in data 2 novembre 1987.

¹⁵⁶⁷ La Magrini Galileo Meccanica s.p.a. era specializzata nella produzione di apparecchiature di sollevamento ad alta tecnologia.

¹⁵⁶⁸ ACeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 74, Vecon, *Feasibility Study*, Venezia 02 ottobre 1987.

¹⁵⁶⁹ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 74, *Potenziamento e internazionalizzazione del terminal container di Porto Marghera, Relazione del Presidente al Consiglio di Amministrazione del 30 Luglio 1987.*

Modernizzare il terminal container, grazie a personale altamente qualificato, inserire il porto veneto nelle tratte internazionali dei traffici marittimi e reggere la concorrenza dei terminal privati in Italia e stranieri¹⁵⁷⁰.

Le imprese veneziane, congiuntamente alla CLP e agli autotrasportatori costituirono un comitato e si rivolsero direttamente al Ministero della Marina Mercantile per richiedere di essere ammessi come azionisti della Vecon¹⁵⁷¹.

La Vecon iniziò la propria attività nel gennaio del 1988, con personale PPV e forza lavoro nuova, qualificata per gestire un sistema del terminal totalmente computerizzato, con un notevole investimento nel biennio 1988-1989¹⁵⁷². L'assunzione dei portuali presso la Vecon seguì le indicazioni del contratto privato e la prestazione dei soci della CLP fu definita come "eventuale"¹⁵⁷³, quindi si sperimentò il superamento del monopolio della CLP, definito dall'art. 110. Quindi, i portuali veneziani ricordano questo passaggio come la riduzione di potere della loro categoria e l'inizio della divisione dello spazio portuale¹⁵⁷⁴. La produttività era concepita come riduzione del personale, difatti, l'obiettivo era quello di passare dal rapporto 190 uomini/1.000t a 12 unità/1.000t in quattro anni. La Vecon predispose un corso di addestramento formale¹⁵⁷⁵. Nel 1988, il presidente del PPV ricevette dal terminal di Long Beach le informazioni richieste sulla gestione del personale nei terminal container, in merito ai seguenti aspetti: turni di lavoro, utilizzo dei computer, numero del personale e struttura della manodopera¹⁵⁷⁶.

La Vecon fu un luogo di sperimentazione dell'informatica applicata alla movimentazione dei container¹⁵⁷⁷. La computerizzazione entrò massicciamente nelle

¹⁵⁷⁰ Ibidem.

¹⁵⁷¹ ACeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B 75, *Lettera della CLP al Ministero della Marina Mercantile*, in data 18 febbraio 1988.

¹⁵⁷² "La Vecon prevede investimenti, per la modernizzazione e la computerizzazione degli impianti, per circa 12 miliardi, da effettuarsi nel biennio 1988-1989. ACeSPaL, Fondo CGIL DI Venezia, B. 74, *Vecon – Feasibility Study*, Venezia 2 ottobre 1987.

¹⁵⁷³ ACeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 74, *Accordo per la costituzione della Vecon*.

¹⁵⁷⁴ Testimonianza di G. Sandon.

¹⁵⁷⁵ ACeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 75, *Accordo fra il provveditorato al porto, la Compagnia Lavoratori Portuali e le organizzazioni sindacali sulla ristrutturazione del porto di Venezia*, in data 25 agosto 1988.

¹⁵⁷⁶ ACeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 75, *Telefax di Dino Rossi (Vecon - Long Beach) al Dottor Di Cid*, in data 10 Ottobre 1988.

¹⁵⁷⁷ Della Corte specifica che «in virtù delle nuove tecnologie, l'unificazione sinergica delle operazioni di lavoro è pianificata, gestita, imposta *by technology*. Il punto nodale dell'innovazione non riguarda tanto

banchine e nei magazzini¹⁵⁷⁸, grazie ai notevoli investimenti presso il molo B di Porto Marghera¹⁵⁷⁹.

Il mutamento del governo della forza lavoro e della mentalità fu promossa anche da ricambio della dirigenza, per via della sostituzione della vecchia con una nuova proveniente dall'industria privata¹⁵⁸⁰. Nel maggio del 1989, la CLP organizzò diversi scioperi, ed in particolare il blocco delle attività notturne, contro i decreti Prandini. I sindacati dei portuali non condividevano i contenuti delle circolari ministeriali e le disposizioni del 06 giugno 1989¹⁵⁸¹. Nel quadro italiano, i decreti Prandini formalizzarono il superamento della capacità delle Compagnie Portuali di controllare il mercato del lavoro e il processo lavorativo¹⁵⁸². Dall'analisi delle cronache giornalistiche emerge che la conflittualità dei portuali veneziani fosse stata di gran lunga inferiore a quella dei colleghi genovesi.

il fatto che la tecnologia veicola un certo tipo di organizzazione del lavoro diversa da quella delle fasi precedenti, bensì la circostanza per cui, nella nuova forma organizzativa, gli strumenti necessari alla produzione sono contemporaneamente dispositivi di controllo sugli operai». E. Della Corte, *Fronte del Porto*, op. cit. p. 9.

¹⁵⁷⁸ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 79, *Testimonianza di Di Ciò*, Presidente dell' ente Porto di Venezia al convegno nazionale, *Trasformazione della managerialità in imprenditorialità*, Palermo, 26-27 settembre 1991.

¹⁵⁷⁹ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 79, PPV, *Previsione quinquennale*, 02 Ottobre 1987.

¹⁵⁸⁰ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 79, *Testimonianza di Di Ciò*, Presidente dell' ente Porto di Venezia al convegno nazionale, *Trasformazione della managerialità in imprenditorialità*, Palermo, 26-27 settembre 1991.

¹⁵⁸¹ AsCeSPaL, Fondo CGIL di Venezia, B. 71, Provveditorato al Porto di Venezia, *Rapporto mensile*, Maggio 1989, p. 2.

¹⁵⁸² Roberto Piccini, *La Compagnia portuale*, op. cit., P. 101.

Bibliografia

- AA.VV, *Fermi al primo approdo, le navi d'Italia ferme nei porti di tutto il mondo per il più grande sciopero dei marittimi italiani*, EDS, Roma 1960
- Allegra Luciano, *The Making of the English Working Class di Edward P. Thompson*, in "Contemporanea", XI, (2008)
- Arnesen Eric, *Biracial waterfront unionism in the age of segregation*, in Cal Winslow (a cura di), *Waterfront workers: new essays on race and class*, University of Illinois Press, Illinois 1998, pp. 19-61
- , *Race and labour in a southern U.S. port: The case of New Orleans, 1860-1930*, in Davies Sam, C. Davis, D. De Vries, L. Heerma Van Voss, L. Hesselink, and K. Weinbauer, eds., *Dock workers, Comparative International History of Dock Labor, c. 1790s-1970s*, Ashgate, Edinburgh 2000, pp. 38-56
- , "To Rule or Ruin: New Orleans Dock Workers' Struggle for Control, 1902-1903," *Labor History* 28, No. 2 (Summer 1987), pp. 139-66
- , *Waterfront workers of new Orleans: race, class and politics 1823-1923*, Oxford University Press, Oxford 1991.
- Arrighi Giovanni, *Adam Smith in Beijing, lineages of the twenty-first century*, Verso, Londra 2007.
- , *Antisystemic movements*, Il Manifesto Libri, Roma 1992.
- , *Il lungo XX secolo*, Il Saggiatore, Milano 1999.
- e Beverly Silver, *Caos e governo del mondo. Come cambiano le egemonie e gli equilibri planetari*, Bruno Mondadori, Milano 2006.
- Arvati Paolo, P. Rugafiori, *Storia della Camera del lavoro di Genova. Dalla Resistenza al luglio '60*, EDS, Roma 1983
- Baldis Ettore, *La Compagnia Unica dei Lavoratori portuali di Genova: crisi, conflitti e grandi trasformazioni*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Parma, Facoltà di economia e commercio, Anno accademico, 1994-1995, relatore: Emilio Reyneri.

- Bartolini Franco, *Storia del container*, «Primo Maggio», n.12 inverno 1978-'79.
- Benvenuti Antonio, *Ruolo e funzioni dell'art. 17 nell'organizzazione del lavoro portuale nel porto di Genova*, in Autorità Portuale di Genova, *Numero monografico*
- Bergholm T., L. R. Fischer, M. E. Tonizzi,, *Making Global and Local Connections: Historical Perspectives on Ports*, Research in Maritime History, Vol. 35.
- e Kari Teras, *Women on the waterfront, Chances in the gendered structures on the working life on Finland*, in International Journal of Maritime History, XI, No. 2 December 1999 pp. 77- 88
- Bermani Cesare (a cura di), *Introduzione alla storia orale*, vol. I e II, Odradek, Roma 1999.
- Bert Antena e van der Linden Marcel, *De-industrialization : social, cultural, and political aspects*, Cambridge university press, Cambridge 2002.
- Bettini Ermanno, Cartechini Fernando, *I porti*, Unione tipografico, Editrice torinese, Torino 1932
- Björklund Anders, *The Dockers' Tools through 100 years of Technological Change*. I: Skarin Frykman, Birgitta & Tegner, Elisabeth (red.), *Working Class Culture*. Arbetets Museum/Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet. Norrköping 1989.
- , *Collecting Maritime Culture in Sweden – SAMDOK and the Maritime Museum*. I: Björklund, Anders (red.), VII:s International Congress of Maritime Museums, Proceedings 1990. Stockholm 1990. 10 s. Ill.
- , *Tactics and Strategies. Forms of Resistance among Swedish Dock Workers*. I: Kettunen, Pauli (ed.), *Strike and Social Change*. Turku Provincial Museum, Publication Series 7. Turku 1993. 11 s.
- , *The Lathwood Lassies. Women in male dominated occupation*. 10 s. Ill. I: Harbour. X International Baltic Seminar in Kotka. Kotka 1996
- Bloch March, *Apologia della storia o mestiere di storico*, Einaudi, Torino 2009.
- Boliolo Gino, *Sindacato camalli: organizzazione del lavoro e dei lavoratori portuali a Savona e in Italia*, FILT-CGIL, Savona 1994

Bologna Sergio, *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Egea Editore, Milano, 2010

—, *Ceti medi senza futuro?*, Derive e Approdi 2007

—, «*Nel corso del tempo*», ovvero *sulla solitudine del maschile, riflessione di uno che ha pagato il biglietto per assistere al capolavoro di Van Wenders*, «Quaderni Piacentini», n. 74, pp. 85-84

—, *I porti del sud dal transhipment alla logistica*, in CNEL, *Il trasporto internazionale di container, la portualità italiana, la logistica*, rapporto annuale 2001

—, (a cura di), *Per una società degli «storici militanti»*, Rosenberg & Sellier, Torino 1980

Branch Alan E., *Economics of Shipping Practice and Management*, Chapman and Hall, London 1988

Braverman Harry, *Lavoro e capitale monopolistico : la degradazione del lavoro nel XX Secolo*, Einaudi, Torino 1978

Broeze Frank, *The globalisation of the oceans: containerisation from the 1950s to the present*, in «Research in Maritime History “No. 23 (2002)

—, *Militancy and Pragmatism, An International Perspective on Maritime Labour, 1870–1914*, in “International Review of social History”, Agosto 1991, n. 36, pp. 165-200

Caligari M., *Il porto di Genova, oltre l'emporio. La trasformazione del concetto di spazio di fronte alla rivoluzione dei container* in G. Garzella, R. Giulianelli, I. Simonella, O. Vaccari, Garzella G., Giulianelli R., Simonella I., Vaccari O.. *I porti della penisola Italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*. Ospedaletto-Pisa. Pacini Editore 2012.

—, *L'amianto al porto di Venezia attraverso i processi civili*, in Ariella Verrocchio (a cura di), *Storia/storie di amianto*, Roma Ediesse, pp. 91-118.

La memoria dell'amianto dei portuali veneziani, in Antonella De Palma e Sandra Savogin

- (edt), *Una città. Venezia, la memoria dell'acqua*, Temporale, Venezia 2009, pp. 311-333.
- , *La ridefinizione del concetto di tempo, I portuali di Genova di fronte all'introduzione dei container(1969-1989)*, «Storia e problemi contemporanei», n. 63, maggio 2013.
- Casellato Alessandro e Zazzara Gilda (a cura di), *Operai in croce : inchiesta sul lavoro malato*, Numero monografico di «Venetica», n. 18, Cierre, Caselle di Sommacampagna 2008
- Cerasi Laura, Petri Rolf , Petrungraro Stefano, *Porti di frontiera : industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008.
- Chinello Cesco, *Gino Borin (1890-1954)*, Arsenale Editrice, Venezia 1988.
- , *Porto Marghera, 1902 – 1926, Alle origini del “problema di Venezia”*, Marsilio Editore, Padova 1979.
- , *Storia di uno sviluppo capitalistico porto Marghera e Venezia, 1951 – 1973*, Editori Riuniti, Roma 1975.
- Davis J. Colin, *The politics of Ports. Privatization and the World's Port*, «International Labor and working-class History», n. 71 Spring 2007
- D'Aste Gianbattista, *Il lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94. Analisi e temi di riflessione*, in Autorità Portuale di Genova, *Numero monografico sul lavoro portuale 2011*, Quaderni portuali.
- Doria Marco, *Genova: da polo del triangolo industriale a città in declino*, in “Atti della Società ligure di storia patria”, XXXVII, fasc. 2, Genova 1997, pp. 369-408
- , *Il porto di Genova nella Grande Guerra. Le strutture e gli uomini*, “Ricerche storiche”, maggio-dicembre 1982, n. 2-3, pp.491-523
- , *Les dockers de Genes. Le travail entre économie et politique de 1800 à la seconde guerre mondiale*, in “Dockers de la Méditerranée à la Mer du Nord. Des quais et des hommes dans l'histoire”, Édisud, Aix-en-Provence 1999, pp. 15-43
- Collettivo Operaio Portuale, *I portuali di Genova*, “Primo Maggio”, Novembre 1977

- Consorzio autonomo del porto di Genova, *Archivio storici*, Sagep, Genova 1989
- Cooper Frederick, *On the African waterfront: urban disorder and the transformation of work in colonial Mombasa*, Yale University Press, London 1987
- Davies Sam ed altri (a cura di), *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Ashgate Press, Aldershot 2000
- , “Three on the Hook and Three on the Book”: Dock Labourers and Unemployment Insurance between the Wars’, «Labour History Review», vol. 59, 1994, pt. 3
- Davis J. Colin, *Waterfront workers of new Orleans: race, class and politics 1823-1923*, Oxford University Press, Oxford 1991
- Della Corte Elisabetta, *Il lavoro sul fronte dei porti : telematica e organizzazione del lavoro a Gioia Tauro, Southampton e Felixstowe*, Rubettino, Soveria Mannelli 2002.
- G. De Vito Christian (a cura di), *Global labour history, La storia del lavoro al tempo della “globalizzazione”*, Ombre Corte 2012.
- , La storia del lavoro al tempo della “globalizzazione”. La proposta della Global labour history', in “Passato e Presente, 30 (2012), 85, pp. 177-188.
- , New perspectives on global labour history. Introduction, in “Workers of the World, Workers of the World, Volume I, Number 3, May 2013, pp. 7-29.
- Dubbeld Bernard, *Breaking the Buffalo: The Transformation of Stevedoring Work in Durban Between 1970 and 1990*, «Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis», (2003)
- Federici Girolamo, *Portuali a Venezia: cinquant'anni di storia del porto 1945-1995*, Marsilio, Venezia 1996
- Foster J. Bellamy, *On the waterfront: Longshoring in Canada* in Craig Heron and Robert Storey, *On the job, Confronting the Labour Process in Canada*, McGill- Queen's University Press, Kingston and Montreal 1986.
- Foucault Michel, *Archivio Foucault : interventi, colloqui, interviste*, Feltrinelli, Milano 1998
- , *Bisogna difendere la società*, Feltrinelli, Milano 1998. Idem, I Corsi al Collège de France. I Résumés (1989), Feltrinelli, Milano 1999

- , *Microfisica del potere. Interventi politici*, Einaudi, Torino 1977
- , *Sorvegliare e punire*, Einaudi, Torino 2008. Idem, *Microfisica del potere. Interventi politici*, Einaudi, Torino 1977.
- Fusaro Marian, *Maritime History as Global History? The methodological challenges and a future research agenda*, in Fusaro M, Polonia A (eds) *Maritime History as Global History*, St. John, Newfoundland, Canada: IMEHA, 2011, 267-282.
- Gambioli Guido, *L'ordinamento del lavoro nei porti in regime corporativo*, Tip. Agostiniana, Roma 1935
- Garzella Gabriella et al., *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pisa, Pacini 2011
- Luigi Ganapini (a cura di), *I sindacati occidentali dall'800 ad oggi in una prospettiva storica*, BFS edizioni, Milano.
- Losada Monica Clua, *Solidarity, global restructuring and deregulation: the Liverpool Dockers' dispute (1995-'98)*, PhD thesis, University of York, Department of politics, September 2010
- Mazzariol Valerio, *Osservazioni su una esperienza di autogestione "reale". La Compagnia lavoratori portuali di Venezia come sistema produttivo autogestito*, Facoltà di Sociologia, Trento, 1978-79
- Majbritt Greve, Michael Wendelboe Hansen, Henrik Schaumburg-Müller, *Container shipping and economic development: A case study of A.P. Moller - Maersk in South East Asia*, Copenhagen Business School Press, 2007
- Halaftis Gelina, *Storia marittima e storia dei porti*, «Memoria e Ricerca», n. 11, 2002
- Simon Gunn, *History and cultural theory*, Pearson Education, Edinburgo 2006
- Heerman Lex e van der linden Marcel (a cura di), *Class and Other Identities: Gender, Religion and Ethnicity in the Writing European Labour History*, Berghan Books, Oxford-New York 2002.
- Hill S., *The dockers: class and tradition in London*, Heinemann, London 1976.

- Linebaugh Peter e Rediker Marcus, *I ribelli dell'Atlantico: la storia perduta di un'utopia libertaria*, Feltrinelli, Milano 2004.
- Levinson Marc, *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*, Princeton University Press, Princeton 2006.
- Lombardi Giorgio, *La disciplina del lavoro portuale*, Fratelli Bozzi, Genova 1983
- Lucassen Jan(a cura di), *Global Labour History, A State of the Art*, Peter Lang, Berna 2006.
- Jan Lucassen, M. van der Linden, *Prolegomena for a Global Labour History*, IISH, Amsterdam, 1999, in <http://www.iisg.nl/publications/prolegom.pdf>.
- P. Jackson Michael , *Labour Relations on the Docks*, Lexington Books
- Janni Marco, *Critica operaia del modello svedese : gli scioperi spontanei dei portuali e dei minatori (1969-1970)*, De Donato, Bari 1972.
- Jensen Vernon H, *Hiring of dock workers: and employment practices in the ports of New York, Liverpool, London, Rotterdam, and Marseilles*, Cambridge, Mass 1964.
- , *Decasualization and Modernization of Dock Work in Londgon Itaca*, Cornell University, 1971.
- Lane C. Kendall and James J. Buckley, *The business of shipping*, Cornell maritime press, Centreville (Maryland) 2005 (1973)
- Marchese Ugo, *Economia marittima e sistema portuale*, in A. Gibelli e P. Rugafiori, *Storia d'Italia. Le regioni dell'unità a oggi. La Liguria*, Einaudi, Torino 1994
- Marchisio Oscar, *L'intermodalità nel mercato mondiale delle merci*, in «Primo Maggio», n. 13, Autunno 1979
- Mellish Michael, *The Docks after Devlin*, Heinemann education Books 1972
- Mills H., *The social consequence of Industrial Modernization*, Urban life
- Herb Mills, David Wellman, *Contractually sanctioned job action and workers' control: The case of San Francisco Longshoremen*, in “Labor History”, Vol. 28, Iss. 2, 1987
- Minella Massimo, *Gli anni che sconvolsero il porto di Genova*, Sagep, Genova 1999.

- , *Il Console : Paride Batini: la sua vita, il suo porto*, De Ferrari, Genova 2010.
- Musso Bruno, *Il porto di Genova, La storia, i privilegi, la politica*, Celid, Torino 2008
- Musso Enrico, Ferrari C., M. Benacchio, E. Bacci, *Porti, lavoro, economia, Le regioni portuali di fronte alla rivoluzione logistica*, Cedam, Padova 2004
- Osservatorio nazionale sul trasposto merci e la logistica, *Far west Italia, Il futuro dei porti e del lavoro portuale , Primo e secondo volume*, Roma.
- Passerini Luisa, *Storia orale e cultura materiale delle classi subalterne*, Gonsberg e Sellier, Torino 1978.
- Petri Rolf, *Fra le due guerre* in Barizza S.; Resini D., *Porto Marghera. Il Novecento industriale a Venezia*, Ponzano, Edizioni grafiche Vianello, pp. 35-40
- , *Nazionalizzazione e snazionalizzazione nelle regioni di frontiera*, in “Memoria e Ricerca” , vol. 15, pp. 5-14
- , *La rinascita dell’economia portuale di Venezia*, in “Ateneo Veneto”, vol. CXCVII, terza serie 9/1, pp. 375-402
- , *Il porto di Venezia dall’Unità alla Seconda guerra mondiale* in Gabriella Garzella et al., *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pisa, Pacini 2011, pp. 57-68
- Gordon Phillips e Noel Whiteside, *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970*, Clarendon Press, Oxford 1985.
- Portelli Alessandro, *Biografia di una città: storia e racconto : Terni, 1830-1985*, Einaudi, Torino 1985.
- , *L’ordine è già stato eseguito: Roma, le Fosse Ardeatine, la memoria*, Donzelli, Roma 2001.
- , *Storie orali : racconto, immaginazione, dialogo*, Donzelli, Roma 2007.
- Rediker Marcus, *Sulle tracce dei pirati, La storia affascinante della vita sui mari del '70* , Piemme, 1986.

- Releley James, Tull Malcom (a cura di), *Port privatization, the Asia-pacific experience*, Edward Elgar Pub 2008
- Rodrigue J. P., Notteboom T., 2009, *The geography of containerisation: half a century of revolution, adaptation and diffusion*, «Geojournal», 74 (1).
- Sacchetto Devi, *Fabbriche galleggianti: solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai*, Jaka book, Milano 2009.
- , *Il Nordest e il suo Oriente, Migranti, capitali e azioni umanitarie*, Ombre Corte, Verona 2004.
- Sangiovanni Andrea, *Tute blu. La parabola operaia nell'Italia repubblicana*, Donzelli, Roma 2006
- Suarez Bosa Miguel, *Introduction of New Techniques and Changes, in Work Organization at the Port of Las Palmas: An Historical Review*, «Observatio Laboral Revista Venezolana», vol. 1, N°Enero – Julio, 2008;
- , Pedro González de la Fé, Juan Luis Jiménez González, *Introduction of new techniques and changes in work organization at the port of Las Palmas: an historical review*, 2001 September.
- E. P. Thompson E. P., *The Making of English Working Class*, London 1966.
- Tonizzi Maria Elisabetta, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 2000
- , *I numeri e la storia del porto di Genova*, Comune di Genova Unita Organizzativa Statistica, 2004, Genova
- , *Il porto di Genova: 1861-1970*, «Memoria e Ricerca», n. 11, 2002
- , *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, centro stampa del Consorzio Autonomo del Porto, Genova 1989.
- Toncker Maria Grazia, *Il regime monopolistico delle compagnie portuali in Italia*, S.E.P., Roma 1962
- Tosonotti P. C., *Il lavoro Portuale: Compagnie e sindacati*, Genova 1968

- Towers Brian, *Waterfront Blues, The Rise and the Fall of the Liverpool's Dockland*, Carnegie Publishing 2012
- Turnbull Peter, Charles Woolfson, John Kelly, *Dock strike: conflict and restructuring in Britain's ports*, Aldershot, Hants, England ; Brookfield, Vt., USA : Avebury, c1992
- , *Dock Strike and the Demise of the Docker Occupation Culture*, “Sociological Review”, vol. 40, n. 2, pp. 244-318
- , *Port Labor*, in *The Blackwell Companion to Maritime Economics* (ed W. K. Talley), Wiley-Blackwell, Oxford 2012, UK
- , *Commercialisation, Deregulation and the Management of the World's Ports, Full Report of Research Activities and Results*, novembre 1999
- , *Contesting Globalization on the Waterfront*, «Politics & Society», 28(3), 2000, pp.367-391
- , *Waterfront Reform in Britain and Australia: in Practice and in Principle*, “Journal of Industrial Relations”, vol. 34, n. 2, pp. 229-46.
- e Wass P., *The Greatest Game no More: Redundant Dockers and the Demise of Dock Work*, “Work, Employments and Society”, vol. 8, n. 4, pp. 487-506
- The University of Liverpool, department of social science, *The dock workers, An analysis of conditions of employment in the port of Manchester*, Liverpool University Press, Liverpool 1956
- van der Linden Marcel, *Transnational Labour History, explorations*, Ashgate, Hants 1982.
- , *Workers of the World, Essay forward a Global Labour History*, Brill 2008.
- , *Il farsi del The Making*, in Luciano Allegra, *The Making of the English Working Class di Edward P. Thompson*, in “Contemporanea”, XI, (2008), 4, pp. 748-754.
- , *The “Globalization” of Labor and Working-Class History and its Consequences*, in “International Labor and Working –Class History”, n. 65 Primavera.
- , *Speaking Globally*, in “International Labor and Working-class History”, 75 (2009), pp. 184-188.

Wellman David, *Port of San Francisco 1932-1970*, Port report prepared for the Conference
“Comparative Interative-International History of Dock Labour, c. 1790-1970,
Amsterdam, 13-15, November 1997, vol. 1

—, *The Union Makes Us Strong: Radical Unionism on the San Francisco Waterfront*,
Cambridge University Press, 1995

Wilson F. David, *Dockers the impact of industrial charge*, London 1992.

Zanatta Bruno, *I camionisti*, in «Primo Maggio», n. 7, estate 1976

Publicazioni coeve

Camera di Commercio e Industria di Venezia, *Sulla costituzione di un Consorzio autonomo
sul tipo di quello di Genova o di altro Ente per lo sviluppo del Porto: Relazione del
Presidente Meneghelli, discussione e deliberazione presa dal Consiglio in data 5
novembre 1913*, Tip. S. Marco, Venezia 1913

Cassa di Previdenza, *Mutua malattie: Bilanci 1947*, C. Ferrari, Venezia 1949.

I quaderni CISCO, n. 9, *Rotterdam: il contratto di lavoro dei lavoratori portuali, agosto
1976*.

Compagnia Lavoratori Portuali, *Argomenti per un dibattito cittadino*, Ca' Giustinian,
Venezia 29 agosto 1954.

—, *Convegno per lo sviluppo dei traffici di Venezia e dell'Adriatico*, Venezia, 19 aprile
1959.

—, *Dobbiamo lavorare a Marghera, Possiamo attendere fino al 1950??, Il lavoro del Porto
nel 1946 e nel I° semestre 1947, bilanci dell'esercizio 1946*, stampa, Venezia 1947

Consorzio Autonomo del porto di Genova, *Regolamento dei servizi marittimi e di polizia
portuale*, Genova 1972

Consorzio Autonomo al Porto di Genova, *Lo sviluppo ed il riordinamento del porto di
Genova, Relazione Settembre 1929*, stabilimento Fratelli Papini, Genova 1929

Consorzio Autonomo al Porto di Genova, *La società terminal container Porto di Genova*,
Genova 05 dicembre 1985

Consorzio Autonomo del Porto, *Linee Programmatiche per lo sviluppo del porto di Genova*,
Luglio 1984 – Luglio 1985

Federazione fra le Cooperative di Lavoro del Porto di Venezia, *Memoriale*, Prem. Tipografia
artistica Commerciale Romolo Pilla e co., Venezia 1904

Federazione italiana lavoratori dei porti, Compagnia lavoratori portuali di Venezia, *Lavorare
a Marghera, Possiamo attendere fino al 1950??, Il lavoro del Porto nel 1946 e nel I°
semestre 1947, bilanci dell'esercizio 1946*, Tip. Ferrari, Venezia 1947.

Porto di Venezia, *Relazione sull'esercizio della Cassa di Previdenza dei Lavoratori Portuali*,
Stabilimento grafico U. Bortoli, Venezia 1930.

Provveditorato al Porto di Venezia, *Regolamento organico del personale salariato*, Tip.
Emiliana, Venezia 1959.

—, *Relazione sull'esercizio 1930 della Cassa di Previdenza dei Lavoratori Portuali
"Ammiraglio Roberto Andrioli Stagno"*, Stab. Grafico U. Bortoli, Venezia 1931.

Sindacato Lavoratori del Porto di Venezia, *Ricordi del passato, propositi per l'avvenire*,
Officine grafiche Carlo Ferrari, Venezia 1945.

Swedish Association of Metalworking industries, *The handling of goods in containers*,
Stockholm : Sverigesmekanförb., 1971.

Memorie scritte

Mario Bagnasco, Vittorio Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche e sindacali dei
lavoratori portuali*, SES, Genova 2007.

Paride Batini, *L'occasionale. Storia di un porto e della sua gente*, Marietti, Genova 1991.

Gigi Boero, *La memoria del porto*, Liberodiscrivere, Genova 2004

G. Dall'Abaco, *Una vita per il Porto, diari 1925-1950*, Venezia 1989

Ian MacDougall, *Voices of Leith Dockers: Personal Recollections of Working lives*, Mercat,
Edinburgh 2001.

Stefano Marrollo, *Fotocronaca di una lotta, 20 gennaio – 23 maggio 1955, 123 giorni contro la libera scelta di Scelba e Tambroni*, Erga Edizioni, Genova 1998

R. B. Oram, *The Dockers' tragedy*, Hutchinson of London, London 1970,

Vito Elio Petrucci, *Il porto nella memoria*, F. Pirella, Genova 1997.

Romero Silvia (a cura di), *Sindacalisti tra ieri e oggi*, Edizioni Libertà, Roma 2006

Elena Tramella, *Nero fumo: storie di camalli*, Sagep, Genova 1993.

Riviste coeve, quotidiani consultati

- Containerisation International, (1970-1980)
- Il Corriere Mercantile, (1987)
- Notiziario della CULMV, (1968-1977)
- Porto di Venezia, Rivista del Provveditorato al Porto.
- Il Porto, Rivista della Filp, lavoratori portuali genovesi, (1957-1960)
- Porto e aeroporto di Genova, mensile del consorzio autonomo del porto di Genova,
- Il Gazzettino, (1967-1977; 1980-1989)
- Il Secolo XIX, (1955; 1983-1989)
- L'Unità (1955)
- La Repubblica (1983-1989)

Archivi storici

Genova

1. Archivio Centrale di Stato di Genova;
2. Archivio Storico dell'Autorità Portuale di Genova;

3. Collezione privata CULMV Paride Batini;
4. Collezione privata Centro Italiano Studi Container;
5. Archivio Storico Centro Ligure di Storia Sociale ;

Liverpool

The Maritime Archives and Library at Merseyside Maritime Museum.

Padova

Archivio Storico - Centro Studi Paride Luccini

Roma

Archivio Centrale di Stato Roma

Archivio Centrale della CGIL

Torino

- Archivio Storico della Fiat

Venezia

Archivio di Stato di Venezia

Storie di vita raccolte e testimonianze raccolte dall'autore

1. Ascheri Enrico, membro della segreteria CGIL con la delega al porto, lavoratore entrato nella CULMV P. Batini nel 1996 e in CGIL nel 2007. Testimonianza rilasciata presso la sede della CGIL di Sestri Ponente
2. Borgarelli Mario (nato nel 1942) ex socio della CULMV dal 1960. Aprile 2010 presso la sede SPI-CGIL Genova.
3. C. S., Operation support al VTE, 18 febbraio 2013.
4. Cevasco Tullio(1939). Intervista del novembre 2012 presso il centro ricreativo dei lavoratori dell'Autorità Portuale. Cevasco iniziò a lavorare come fiduciario d'impresa a venti anni, dal 1970 al '78 prestò servizio presso Seport per poi essere al servizio del CAP.

5. Della Casa di Luigi (Gino). Intervista del 27 novembre 2012. L. Della Casa è stato impiegato dal 1949 al 1981 nella Sezione dei pesatori. Nei primi anni Settanta ha rivestito il ruolo di viceconsole della CULMV
6. E., ex socio CULMV, sezione commessi di bordo. Intervista febbraio 2013.
7. F. A., lavoratore presso Terminal Messina da dieci anni, 37 anni di età.
8. Gina , intervista del 9 marzo 2008,
9. Maria (1944), intervistata dell'8 aprile 2008
10. Levorato Raffaele, nato nel 1934 e dipendente del PPV dal 1957.
11. Lucchese Adriano, intervista del 7 agosto 2006,
12. Magliulo Mario (ex lavoratore della CULMV), intervista nella sede CULMV P. Batini.
13. Marchelli Walter. Intervista presso la CULMV P. Batini il 26 novembre 2012. Vice console della CULMV, nato nel 1949 ha iniziato a fare il garzone nel 1962 per poi entrare a far parte della Sezione "Cassai" come avventizio.
14. N. G. intervista del luglio del 2006, ex dipendente della PPV.
15. R. G., gruista e portuale polivalente dal VTE (Genova)
16. Oliva Danilo, Ex dipendente del CAP ed è andato in pensione nel 1989. Intervista del 29 novembre 2012..
17. Pietrasanta Marco, lavoratore del porto dal 1988, 44 anni e responsabile alla sicurezza per la FILT.
18. Pitteri Romano, Sede CISL di Favaro, 07 agosto '06. Ex portuale della CLP.
19. Poggi Enrico (E.P.), Funzionario FILT e occupato presso il VTE da diciassette anni.
20. Rossetto Lorenzo, 25 luglio '06. sede della CGIL Mirano. Nato il 12 Aprile 1947 ed ex portuale della CLP.

21. Sandon Giorgio, sede della CGIL Mirano, 24 luglio '06. Nato nel il 13 settembre 1947 ed ex portuale della CLP.
22. Vigolo Sandro, sede CISL di Favaro, 31 luglio '06. Ex portuale della CLP.
23. Seno Lucio, nato nel 1937 ed ex portuale della CLP. Intervista nel ristorante dell'associazione "Il Cerchio" a Sacca Fisola l'11 gennaio 2008.
24. Giorgio Tassan, ex lavoratore CLP. Intervista del 24 agosto '06 presso sede CISL di Favaro.
25. Trevisan Gianni. Nato il 17.04.1939 ed ex segretario della FILT-CGIL di Venezia.
26. Troi Giorgio, intervista del 04 aprile 2008.