QUADERNI DI PRIMO MAGGIO

Suppl. al
n. 9/10 di
«Primo Maggio»
giugno 1978

spediz. in abb.
post. gr. IV/70

L. 1.500

1 DOSSIER TRASPORTI

a cura di: Primo Maggio
Collettivo Operaio Portuale
Centro di Documentazione Io e gli Altri

Per l'unità operaia nel trasporto

Se fossero uniti ed avessero la capacità organizzativa di muoversi tutti assieme, i lavoratori del trasporto merci in Italia potrebbero dispiegare un'enorme forza contrattuale. Ma il problema è che sono divisi, segmentati, non di rado in conflitto tra loro. E' nel loro interesse e nell'interesse dell'unità di tutta la classe operaia italiana che essi superino le frammentazioni, l'isolamento, la parzialità corporativa. Alcuni settori della forza-lavoro del trasporto hanno una lunga tradizione politica e sindacale, sono passati attraverso esperienze che li hanno portati talvolta a superare gli stessi limiti delle organizzazioni tradizionali del movimento operaio. Ma altri settori debbono ancora fare le loro prime esperienze sindacali e là dove non c'è stato un passato di lotte e di organizzazione, là lo sfruttamento è più selvaggio. Spesso è autosfruttamento, come nel caso dei padroncini, costretti a turni di lavoro che non hanno paragone con nessun altro settore industriale, esposti a un'infortunistica agghiacciante, isolati nel loro luogo di lavoro, divisi dalla famiglia. La solitudine di questi lavoratori, e sono decine di migliaia, può essere superata solo con l'organizzazione e la solidarietà coi compagni di fatica.

Il trasporto merci in Italia ha un peso oggettivo, naturale. E' dovuto alla configurazione geografica del paese, alla sua collocazione nel Mediterraneo, tra un'Europa centrale altamente industrializzata ed un'area come quella mediorientale o africana, importante produttrice di materie prime ed ora sempre più assetata di manufatti e di servizi. E' dovuto all'estensione delle sue coste, al fatto di essere un paese orientato verso l'esportazione, al fatto di essere un grande paese di transito. E' dovuto al fatto di essere sede di una delle più grandi industrie di costruzione di mezzi di trasporto del mondo, la FIAT.

Dicevamo che gli operai del trasporto merci sono divisi. Forse saranno costretti a unirsi, o almeno a mobilitarsi, perchè lo stato e le grandi imprese private si apprestano, in mezzo a mille difficoltà, a notevoli incertezze, a mettere in atto un processo complessivo di ristrutturazione del trasporto che dovrà coinvolgere tutti: portuali, ferrovieri, autisti, facchini, impiegati. Forse l'iniziativa capitalistica giunge con ritardo in Italia, rispetto ad altri paesi, ad altre situazioni dove la ristrutturazione ha colpito in anticipo, più duramente.

L'esempio dei porti del nord o di quelli tedeschi — ai quali pensiamo di dedicare in un numero successivo dei Dossiers uno spazio particolare — vale proprio per capire le conseguenze della razionalizzazione.

Ma anche in questi paesi non è finita, anzi. Dopo la scoperta di abbondanti giacimenti di petrolio nel Mare del Nord, ha avuto inizio un possente processo d'industrializzazione nuova sulle coste inglesi, scozzesi, olandesi, tedesche, norvegesi, che introdurrà nuovi elementi di sviluppo al traffico delle merci. Il settore dunque è in pieno movimento e non soltanto dal punto di vista dell'iniziativa capitalistica.

Per quanto riguarda l'Italia abbiamo cercato di fornire una documentazione su tre livelli: a) i progetti attualmente allo studio del governo, del Ministero dei Trasporti e della maggiore organizzazione internazionale per l'analisi del trasporto, b) la storia delle lotte di una situazione specifica ed eccezionale come quella dei portuali genovesi, c) la testimonianza di situazioni di lotta nell'asse Genova-Milano.

Con la pubblicazione di questi materiali non intendiamo presentare modelli d'organizzazione a nessuno, intendiamo sollevare un problema in tutta la sua complessità.

E' un problema d'organizzazione di classe, secondo noi, di autonomia della classe operaia dai progetti capitalistici, ma per alcuni aspetti del caso specifico del trasporto, è un problema di salvaguardia minima dei diritti del lavoratore.

Ma non dobbiamo nemmeno essere troppo legalitari in un settore dove di legalità spesso non ce n'è nessuna, dove la tutela sindacale minima, garantita a qualunque operaio in Italia, qui non è garantita.

Dove il rapporto di forza col padrone o con un suo intermediario è diretto, come lo era (o lo è ancora oggi) nella miniere di carbone degli Stati Uniti.

Svolgere azione d'organizzazione politica e sindacale in certi settori del trasporto significa scontrarsi col racket, con la mafia, con un'organizzazione d'interessi spietata. Per questo, modelli e norme di comportamento del sindacato tradizionale non sono riusciti a scalfirla.

Per questo occorre una volontà nuova, un'intelligenza diversa, una forza più decisa — per conquistare delle cose che magari altrove sono garantite e acquisite.

Ma nel trasporto c'è anche altro, ci sono le tradizioni di lunga data dei ferrovieri o dei portuali che hanno segnato tutta la storia del movimento operaio italiano, socialista e comunista.

Esperienze consumate, filtrate da decenni di presenza organizzativa e politica. Ma anche queste ormai mostrano la corda, sono incapaci di sottrarsi ai ricatti dell'«interesse nazionale» o di una crisi che viene fatta pendere sulla testa degli operai come una loro *responsabilità.*

Proprio i lavoratori del trasporto merci possono invece constatare come la crisi sia spesso un fantasma evocato ad arte, possono constatare come la ripresa produttiva ci sia e grossa, come l'interscambio aumenti ogni giorno di più, come il flusso di merci prodotte dalla forza-lavoro si dilati sempre più.

Il trasporto diventa allora una strozzatura per il capitale, un nodo da sciogliere quanto prima.

Lo sviluppo dei traghetti, l'estensione del porto sul territorio con gli interporti, la concentrazione delle imprese, la meccanizzazione, i computers, il rinnovo del parco veicoli, la ristrutturazione completa delle ferrovie — e poi la produzione di veicoli industriali, lo sviluppo del credito speciale, dei più sofisticati sistemi di leasing — tutto questo è messo in moto dal grande processo d'innovazione nel trasporto.

Avrà i suoi tempi, certo, soprattutto perchè comporta investimenti di grande portata.

Ciò che noi vogliamo è che debba fare i conti con la classe.

La ristrutturazione del trasporto

Dal 1970 al 1976 un profondo processo di rinnovamento ha coinvolto i settori più dinamici ed altamente specializzati della flotta italiana [1].

Il numero delle unità portacontenitori è aumentato del 150% (+2710% in termini di tonnellate di stazza lorda); quello delle portarinfuse polivalenti del 210% (+316% in t.s.l.); il settore dei traghetti misti del 28% (+38% in t.s.l.); il settore dei traghetti tutto merci del 173% (+273% in t.s.l.).

La ristrutturazione si è concentrata su quelle navi che modificano radicalmente i processi di imbarco-sbarco e che riducono drasticamente i tempi di sosta nei porti. Rilevante ancora la tendenza ad un aumento del tonnellaggio medio unitario per tipo di unità.

L'acutizzarsi della crisi dell'assetto portuale nazionale sembra nascere da una sfasatura tra ciò che il capitale armatoriale è riuscito ad innovare (vedi le lotte dei marittimi del 1968-69) e ciò che il capitale sia pubblico che privato non è ancora riuscito a fare: la normalizzazione dei lavoratori portuali.

Per avere un'idea dell'impatto delle nuove tecnologie conviene riflettere sui dati resi noti dalla società Tirrenia che riguardano i servizi traghetto.

Nel 1967 la Tirrenia gestiva 31 navi, oggi soltanto 25, eppure il numero di viaggi, di passeggeri e autovetture trasportato è aumentato rispettivamente del 56%, 36% e 130%.

La quantità di carico movimentata ha subito un incremento notevolissimo, pari al 295%, a fronte di un più che modesto aumento sul numero di marittimi imbarcati (+10%) ed una riduzione dell'80% sulla forza lavoro portuale necessaria alle operazioni di imbarco-sbarco.

Per il capitale armatoriale la tendenza all'utilizzo di nuove tecnologie è un fatto irreversibile che andrà ulteriormente accentuandosi nel tempo.

Le previsioni di investimento della stessa Tirrenia [2] nel campo dei traghetti RO-RO si aggirano sui 400 miliardi e sembrano completare la ristrutturazione della flotta pubblica. La presenza dello stato nel settore è stata infatti ridimensionata e soprattutto riqualificata con il disarmo di numerose navi convenzionali, le famose «navi bianche». I disarmi hanno creato una notevole disoccupazione fra i marittimi ed hanno avuto sensibili ripercussioni sul numero di giornate lavorate da ciascun portuale.

Ma se il capitale pubblico si è fatto carico di «ristrutturare» politicamente i marittimi, resta ancora da attuare una riforma complessiva del sistema portuale nazionale.

Dal 1973 si è verificata una costante diminuzione sia delle navi, che delle merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani; corrispondentemente è aumentato l'uso dei terminali nord-europei anche per quelle correnti di traffico tradizionalmente servite dai nostri porti.

Questo mutamento dei flussi di traffico è indice di una precisa scelta politica da parte dei grossi gruppi armatoriali che sembrano aver affidato all'Italia un ruolo marginale nel quadro dei trasporti europei.

Significativo è il fatto che fra le flotte straniere che toccano con maggior frequenza i porti italiani compaiano ai primi posti la bandiera liberiana e panamense.

Se qualitativamente la bandiera liberiana è in gran parte composta dalle super-petroliere delle compagnie petrolifere, quella panamense resta ancora il rifugio più sicuro per armatori con navi obsolete ed inservibili.

Un sistema portuale tecnologicamente arretrato condannerebbe il capitale italiano ad un ruolo marginale e subordinato a scelte internazionali. E' urgente quindi un processo di adeguamento della struttura portuale per ristabilire l'efficienza a livelli europei.

Ma per arrivare ad alte concentrazioni di capitale nei porti, alla meccanizzazione pesante, ad una fluidificazione del processo di trasporto, lo stato dovrà immaginare un piano complessivo del traffico merci in Italia.

Il salto da compiere è notevolissimo sia dal punto di vista istituzionale, sia da quello finanziario.

Non a caso l'indagine conoscitiva sulla funzionalità dei porti, promossa nel 1976 dal Senato della Repubblica, ruota attorno a quattro tematiche principali che coinvolgono radicalmente l'intero assetto portuale.

Nel programma, una ridefinizione del quadro istituzionale dei porti, l'individuazione delle principali voci di costo del servizio, la riorganizzazione del lavoro portuale è fondamentale, per l'avvento del traffico intermodale, la parte che riguarda i collegamenti porti-territorio.

I punti chiave della futura riforma saranno due: gli enti portuali e le autonomie funzionali.

Se gli enti portuali rappresentarono negli anni '60 lo strumento del comando capitalistico sulla forza lavoro portuale, mediante la strutturazione delle tariffe ed un'acuta concorrenza interportuale, oggi essi sono dei pesanti carrozzoni burocratici cui sono imputabili dal 36 al 47% dei tempi di sosta non operativi di una nave in porto.

Ma anche le autonomie funzionali, un tempo cavallo di battaglia del capitale privato, si dimostrano causa d'inefficienza e comportano la sottoutilizzazione di numerose attrezzature fisse.

Si tratta per lo Stato di affrontare questi nodi nella loro unità, partendo da un rinnovamento dell'antiquata legge sulla classificazione dei porti del 1885 e inserendo i nuovi criteri di classificazione all'interno di una programmazione sia nazionale che locale.

La tendenza è quella di restringere il numero di porti ritenuti di preminente interesse nazionale, concentrare i flussi di traffico in 7-8 scali chiave, effettuare investimenti massicci di capitale (1130 miliardi secondo il piano poliennale dei porti all'esame del CIPE), che consentano il massimo di fluidità al carico specializzato. Là dove i porti rappresentano un punto di accumulazione delle merci, e quindi un punto di accumulo delle lotte operaie, essi devono essere trasformati in punti di transito.

La containerizzazione, la rilocalizzazione ed il decentramento delle infrastrutture portuali nel territorio sono tutti fenomeni che vanno inquadrati in quest'ottica.

Si assiste, in altre parole, alla diffusione della fabbrica-porto, diffusione legata alla costruzione degli interporti e alla fluidificazione del processo di trasporto su gomma e su ferrovia.

In questo quadro le compagnie dei lavoratori portuali diventano per il capitale anacronistiche, la rigidità delle squadre è vista come un'aperta minaccia allo sviluppo, la mancata mobilità della forza lavoro è intesa come aperto boicottaggio.
Si arriva a proporre l'emigrazione dei portuali da un porto all'altro a seconda dei livelli di traffico.

Tutto questo mentre è allo studio l'abolizione del cottimo collettivo e del salario garantito e l'estensione, anche in questo settore, del meccanismo della cassa integrazione. Eppure nei costi di un sistema portuale sono comprese le tangenti allo spedizioniere, le tariffe delle imprese di pilotaggio e rimorchio, i profitti delle imprese di «bunkeraggio», le «surcharges» praticate dai sistemi conferenziali di cui però nessuno parla [3].

L'indagine del Senato parte quindi dalla solita vecchia filosofia dell'efficienza e della laboriosità per la classe operaia, con una differenza però, che questa volta sindacati e partiti politici della sinistra sembrano averla fatta propria.

L'incidenza del trasporto sul reddito nazionale

Nell'intero sistema di trasporto — terra, aria, mare (cabotaggio) — italiano, più della metà, il 55%, delle tonn./km. delle merci sono trasportate su gomma. Limitatamente al trasporto terrestre la ripartizione del traffico assegna l'82% delle t/km trasportate all'Autotrasporto e solo il 18% alla Ferrovia. Una quota quest'ultima assolutamente sproporzionata rispetto alla media europea, che è del 45%.

Questo tipo di distribuzione dei traffici, ma anche un assetto disastroso delle FS, hanno portato a gestire il settore con una notevole dispersione di risorse. In effetti l'Autotrasporto ha dei costi di 5-6 volte superiori alle ferrovie e contribuisce non poco a determinare un'incidenza delle spese per i trasporti superiore al 30% del Prodotto Nazionale Lordo, rispetto al 20% degli U.S.A.
Questo dato mostra che «...il livello al quale è pervenuta nel nostro paese la spesa per i trasporti costituisce veramente ormai un fatto patologico che non si può spiegare solo in termini di crescita della mobilità delle persone e degli scambi commerciali, ma in termini di dispersione di risorse, cioè di un non corretto impiego delle infrastrutture e dei mezzi». (Direzione del Servizio Commerciale e del Traffico, FFSS - Roma).

Nell'Autotrasporto, a fronte di un netto incremento delle spese di personale e delle spese variabili con la percorrenza (carburanti, lubrificanti, ecc.) e dei percorsi a vuoto, non c'è stato un ridimensionamento nell'offerta di trasporto o un orientamento verso trasporti a più breve distanza. Una siffatta situazione si spiega con una incapacità assoluta della ferrovia a sostituirsi al vettore stradale. Basti pensare che di fronte ad una stazionarietà dei traffici merci ferroviari nel '76, le t/km trasportate su strada sono aumentate del 6%.

Uno sguardo alla tabella chiarisce la situazione e conferma le tendenze.

Trasporto Merci: miliardi di tonn/km trasportate

Anno	Ferrovia	Autotrasporto
1972	17,1	58,9
1973	17,6	61,9
1974	18,7	62,4
1975	14,9	62,7
1976	16,4	66,7

La Ferrovia punta sui Treni Bloccati

«Praticamente — si legge sul Libro Bianco sui Trasporti in Italia, pubblicato dal Ministero dei Trasporti nel '77, a proposito delle FS — allo stato attuale dei mezzi e delle infrastrutture disponibili, delle caratteristiche del traffico e delle condizioni di esercizio, la soglia dei 17-18 miliardi di t/km appare invalicabile senza rischiare la congestione del sistema». Questo quadro è ben chiaramente definito anche nei documenti delle FS che affermano la necessità di operare una profonda ristrutturazione del sistema di trasporto delle merci secondo questi criteri:

— distanza minima di trasporto superiore ai 150 km.

— diminuzione dei punti di raccolta delle merci (1019 stazioni disabilitate ai traffici in via sperimentale dal '74); riduzione imposta dalla «naturale» concentrazione dei traffici: nel '74 il 95% del traffico in partenza e arrivo si è addensato su 582 stazioni delle 2248 abilitate al traffico merci a carro completo.

— concentrazione nello spazio del traffico; questo obbiettivo nasce da due esigenze: la prima, di ridurre gli impieghi di mezzi e personale per le fasi di raccolta e distribuzione dei carri (si pensi che su un trasporto a carro su una distanza media di 350 km il costo delle operazioni suddette costituisce il 40% di quello richiesto per l'intera esecuzione del trasporto), la seconda di aumentare presso gli scali più importanti la possibilità di formare «Treni Completi» (o «Bloccati»).

Dato che la maggior parte del traffico ferroviario, il 76%, si concentra sul 24% delle linee, e che una relativamente piccola percentuale degli scali ne è interessata, ecco l'interesse da parte delle FS di qualificare il servizio su queste linee e per lunghe percorrenze. Si calcola che almeno 7 dei 14 miliardi di t/km con percorrenza di 500 km e oltre trasportati da autotreni e autoarticolati nel '73, possano essere assorbiti da uno *sviluppo del sistema dei «treni bloccati»* con un impiego di mezzi (carri e motrici) assolutamente conveniente e con risultati produttivi eccellenti (ipotesi delle FS).

Che cos'è il treno «bloccato»? E' un convoglio composto di 18-22 vagoni, che si muove su lunghe percorrenze senza scali intermedi. Viaggiando di notte a velocità elevata questi convogli permettono un utilizzo dei mezzi superiore alla media: il ciclo medio del carro di un treno bloccato, cioè il tempo intercorrente tra l'inizio di due viaggi successivi, è di 3 giorni rispetto alla media dei 10 giorni dei carri normali; la percorrenza media annua di un carro «bloccato» è di 80 -100 mila km rispetto ai 10 mila km dei carri normali; il sistema dei treni-blocco registra infine un risparmio complessivo del 22% in termini di costo, rispetto ai convogli ordinari per le stesse distanze e quantità di merce. I treni bloccati sono formati da ordinari vagoni ma possono anche trasportare i semirimorchi dei camion o i camion caricati sui carri speciali. Si consideri allora che con due soli uomini, un macchinista e un aiuto, un treno-blocco svolge lo stesso lavoro (con un minor consumo energetico) che richiederebbe, se svolto per strada, 44 uomini tra primo e secondo autista. Appare immediata l'immagine della convenienza.

Questa è la soluzione tecnica che la ferrovia vuol giocare nel futuro e i risultati sono incoraggianti: le tonnellate trasportate dai treni bloccati sono aumentate, dal '70 al '76, dal 6% al 25% del tonnellaggio globale FS; ma si è ancora molto lontani dai livelli delle reti europee — es. la Francia, con il 52% del totale SNCF.

Questi volumi di traffico a treno bloccato si sono svolti però in prevalenza con una concentrazione «artificiale» nel tempo delle merci in collaborazione con i grandi utenti, concentrando le scorte e differendone le spedizioni. Il salto che le FS programmano di fare attraverso l'utilizzo dispiegato di questo sistema di trasporto implica però un ammodernamento complessivo della maggior parte degli scali e della rete ferroviaria e soprattutto la capacità di inserirsi in sedi di traffico che garantiscono volumi consistenti, come i porti (containers e accelerazione delle operazioni di sgombro) e gli interporti. «Tenuto conto che un primo grosso balzo si potrà fare solo dopo l'esecuzione di grandi lavori di infrastruttura (propri del piano poliennale 1990)», la Commissione Programma del Ministero dei Trasporti fissa degli obbiettivi intermedi: raggiungere i 21-22 miliardi di t/km di cui almeno 2-3 di traffico intermodale entro il 1981-82. Obbiettivo finale: 35 miliardi di t/km.

Come raggiungere un tale risultato in un contesto di quasi congestione del traffico merci prodotto anche da un aumento del traffico passeggeri: si pensi che l'incremento del traffico pendolari ha raggiunto nel '76 i livelli previsti per l'82. La Commissione del Ministero fissa alcuni punti:

— l'orientamento di gran parte del nuovo traffico merci nel settore intermodale a treni bloccati, con l'inserimento delle FS negli interporti (necessità di localizzarli).

— la fluidificazione e il miglioramento del traffico con il potenziamento degli scali di smistamento, dei transiti di frontiera e i potenziamenti più urgenti ai porti.

— l'omogeneizzazione dell'armamento a 20 tonn. per asse; la costruzione di mezzi di trazione e carri specializzati e non (tra gli specializzati quelli per il traffico intermodale a piano ribassato ecc. per containers, semirimorchi, cassoni intercambiabili) per un traffico aggiuntivo di 4-5 miliardi di t/km.

— l'automatizzazione dei sistemi di scambio e dei sistemi di smistamento e formazione dei convogli; il quadruplicamento dei soli tratti indispensabili in prossimità dei nodi e tecnologia spinta negli altri tratti più affaticati con «banalizzazione completa», cioè con la possibilità di eliminare il senso di marcia

e di aumentare la percorribilità delle tratte del 30%.

— la semaforizzazione di tutti i passaggi a livello.

Un programma di razionalizzazione produttiva che si ottiene *«da un uso più esteso della tecnologia e dell'automazione»* che ha come sbocco naturale una diminuzione degli addetti per elevare la produttività complessiva. Così si esprime la Commissione Ministeriale: «Obbiettivo a breve medio termine, entro il 1982, deve essere la sperimentazione e l'impiego di sistemi e tecniche di esercizio tali da ridurre sensibilmente il bisogno di personale almeno come esperimento su alcune relazioni pilota, onde disporre di elementi per un impiego più generalizzato quando la situazione occupazionale sarà meno grave di adesso», e ancora «...concreti esperimenti di nuovi sistemi di esercizio su almeno tre linee della rete secondaria e D.U. con ridottissimo impiego di personale (scambi a molle, blocco conta assi), impianti impresenziati o parzialmente presenziati con unico agente, agente unico di macchina, e solo capotreno sui treni ecc.». Una ristrutturazione che richiederà comunque tempi abbastanza lunghi.

L'Autotrasporto: il rinnovo del parco, l'importanza del semirimorchio

Dalle ferrovie all'autotrasporto principale vettore terrestre: anche qui ci sono delle novità di carattere normativo e tecnico che tracciano una tendenza simile a quella delle FS, nel senso di un maggiore e migliore utilizzo dei mezzi, dell'aumento della velocità e della complessiva fluidificazione del processo di trasporto, sempre più integrato con gli altri vettori: treno - nave.

La legge 313 del '76 omogeneizza i pesi e le misure dei camion a livello europeo. Portando da 320 a 440 quintali il peso complessivo a pieno carico di un autoarticolato (trattore + semirimorchio) e fissando pesantissime sanzioni fiscali e penali per il sovraccarico fino a ieri larghissimamente praticato, rende obsoleto l'autotreno (autocarro + rimorchio) che ha un ingombro e un numero di assi e quindi di gomme maggiore, ma la stessa portata utile. La legge inoltre rapporta la portata utile alla potenza del mezzo di trazione e, rendendo obsoleti i vecchi autocarri pesanti, incoraggia i nuovi mezzi prodotti su standard europeo di 350 hp.

Queste norme vengono ad accelerare la tendenza a sostituire i vecchi mezzi con gli autoarticolati (raddoppiati nel giro di 5 anni) che presentano il coefficiente di utilizzo più elevato tra tutti gli automezzi, per la loro caratteristica di poter abbandonare il carico (e riagganciarne un altro nel giro di pochi minuti) alle operazioni di riempimento e svuotamento o ad altri vettori — treno, nave — e di poter utilizzare la parte motrice, il trattore, solo per la trazione.

La nuova gamma di modelli IVECO (Fiat) con motori da 350 hp, permette l'utilizzo della portata massima lorda — 440 q — a velocità medie di molto superiori alle ordinarie, con velocità massime a pieno carico di 110 km all'ora. Tali velocità elevano notevolmente l'utilizzo e la produttività dei mezzi, soprattutto, come si è visto, dei trattori e quindi degli autisti.

L'autoarticolato è scelto come veicolo «principe» per la disponibilità all'intermodalità del trasporto presentata dal semirimorchio caricabile su treni e su navi. Le disposizioni comunitarie tendono a favorire l'intermodalità del trasporto. Il Ministero dei Trasporti prevede incentivi finanziari (mutui agevolati, riduzione della tassa di circolazione) per l'acquisto di materiale rotabile stradale predisposto al trasporto combinato (semirimorchi) e incentivi per indirizzare gli autotrasportatori verso il trasporto combinato. A riguardo la Svizzera elimina dal contingentamento sull'Autotrasporto Internazionale quei veicoli che percorrono un tratto del tragitto su treno (sistema Huckepak).

L'intermodalità del trasporto, soluzione chiave per aumentare la produttività e l'efficienza del sistema

Il container protagonista della rivoluzione dei porti degli anni '60 e la sua larghissima diffusione hanno tracciato le linee della *politica di intermodalità del trasporto* assunta come cardine della ristrutturazione del sistema di trasporto delle merci in Italia.

L'impiego delle tecniche intermodali consente il trasferimento delle merci, da origine a destinazione, senza il loro trasbordo nel passaggio da un mezzo all'altro (autoveicoli-treni-navi-aerei). Le tecniche si articolano in due settori:

1) trasporti mediante containers
2) trasporto effettuato mediante l'impiego di semirimorchi con o senza carrozzeria intercambiabile.

Si è notevolmente sviluppato negli ultimi anni l'utilizzo dei *traghetti Rollon — Rolloff (RO-RO)* nei quali vengono caricati direttamente i semirimorchi, o i cassoni dei camion su appositi carrelli, tecnica che consente il rapido sgombero della nave e l'inoltro del carico con trattori stradali o su treni bloccati. *Il treno bloccato* per trasporto di semirimorchi (sistema Kangourou) o dell'intero autoarticolato o autocarro (sistema Huckepak) ha avuto anch'esso un forte sviluppo soprattutto nel traffico internazionale con tutti i paesi europei.

Le grosse strutture di movimentazione, parcheggio, manutenzione dei containers, esistenti nei porti, devono diffondersi anch'esse — inscindibilmente legate al container stesso — in quei nodi interni di concentrazione e scambio delle merci: «Una delle condizioni prioritarie per lo sviluppo della containerizzazione è l'esistenza di una rete di terminali che per struttura, potenzialità e capacità operativa siano in grado di far fronte alle concentrazioni di traffico che ad essi fanno capo». (Libro Bianco - M.d.T.)

Gli Interporti: nuovi centri di raccolta e propulsione di scambi e traffici.

«La funzione di poli di attrazione dei traffici svolta dai terminali containers, la tendenza naturale alla realiz-

zazione di altri traffici intermodali come quelli di semirimorchi, carrozzerie intercambiabili e autocarri su treno (Kangourou, Huckepak ecc.) nonchè la necessità di sfruttare tutte le economie di scala conseguibili attraverso la concentrazione di interscambi tra i mezzi di trasporto hanno dato luogo a nuove iniziative intese alla creazione di «Interporti» o «Centri Merci».» (Libro Bianco - M.d.T.)

L'Interporto nasce come necessità di collegare due esigenze particolari: i terminali attrezzati per la movimentazione dei containers degli scali ferroviari e gli spazi di concentrazione attrezzati dell'autotrasporto pesante.

Ma può avere caratteristiche di trimodalità: FS, strada, porti o canali navigabili; e quadrimodalità: rotaia, strada, acqua, aria.

Per avere un'idea di progetto tipo di Interporto, si immagini che una grossa parte degli scali merci ferroviari e degli impianti (magazzini, ribalte, uffici ecc.) dei grossi spedizionieri e vettori autostradali di una città, vengano concentrati in un'unica area di grandi dimensioni, attrezzata per lo scambio dei carichi fra mezzi uguali e diversi, dotata di grandi parcheggi per i camion, di aree per i contenitori, di grandi impianti di stoccaggio e di manipolazione dei carichi, di servizi di Dogana, di Magazzini Generali, di sportelli bancari e servizi postali, di impianti di rifornimento e manutenzione, impianti di riparazione mezzi e containers, servizi di ristoro, Motels, ecc.

Interporti di grandi dimensioni con simili caratteristiche sono stati progettati in diverse regioni italiane: Veneto, Lombardia, Piemonte, Emilia. Alcuni, quello per esempio di Bologna, sembrano essere in fase di effettiva realizzazione: si tratta di un'enorme area di più di 4 milioni di metri quadri, situata 13 km a nord della città, e ideata per lo snellimento e accelerazione, finalizzato all'intermodalità strada-rotaia, della grossissima mole di traffico (in gran parte di transito Nord-Sud) che gravita sulla città di Bologna; per lo alleggerimento del porto di Ravenna in prepotente sviluppo negli ultimi anni: più di 80 mila containers movimentati nel '77; per costruire un polo di aggregazione delle merci locali e di propulsione per nuovi traffici.

Il costo di tali iniziative è molto elevato (40-50 miliardi) e nonostante il Ministero dei Trasporti e le FS si siano impegnati a tracciare una rete di interporti sul territorio nazionale e un relativo sistema di gerarchia per dimensioni, funzioni e dotazione di impianti, a tutt'oggi si assiste a decine e decine di iniziative individuali o consorziali, sostenute o meno da Enti Locali e Regioni, che si autocandidano a zona Interportuale, tentando l'abbocco alle FS per un'iniziativa in comune.

Le nuove dimensioni di traffico reali e previste dai paesi europei verso i paesi dell'Africa e dell'Oriente, l'allargamento del Canale di Suez, qualificano l'Italia come terminale della circolazione delle merci in queste direzioni e incoraggiano iniziative tendenti a potenziare le strutture produttive dei singoli vettori: porti, ferrovie, autotrasporti. In questo contesto la politica degli Interporti vede in campo grossissimi interessi, che non sempre tendono ad integrarsi nell'economicità che dovrebbe scatuire dall'intermodalità del trasporto. E' emblematico ad esempio il caso dell'Interporto Merci di Padova: 2 milioni di metri quadri, trimodale (canale navigabile), costo 45 miliardi, contestato dalla Federazione Regionale Lavoratori dei Trasporti — FIST — che ritiene assolutamente inutile e costosa una simile iniziativa a 30 km dal porto di Venezia, che con un modesto potenziamento dello scalo ferroviario al molo A sarebbe in grado di decuplicare la movimentazione dei containers per un volume di 100 mila containers all'anno.

Allo stato attuale comunque, le iniziative private finora intraprese, chiamate Autoporti, sono state concepite in una prospettiva unilaterale, relegando ad un ruolo complementare la FS.

I terminali di interscambio containers strada-rotaia (struttura centrale ed essenza dei futuri Interporti) là dove esistono, e pur nella suddetta isolata funzione di movimentazione containers, svolgono un grosso lavoro ad un elevato grado di produttività: il Centro di Rogoredo (MI) 15.000 metri quadri — 50 mila containers all'anno ('73) — come il Centro di Rivalta (Alessandria) 2 treni bloccati al giorno; ma sono gli unici centri interni in Italia che svolgono un buon lavoro di alimentazione del traffico ferroviario. Negli stessi porti di Genova, Trieste, Venezia, i contenitori trasportati dai camion rispetto alle FS variano dal 65% all'80% del totale.

La limitata capacità di assorbimento di traffico da parte delle FS favorirà quindi ancora per molto l'Autotrasporto e non potrà differire l'edificazione di strutture attrezzate con caratteristiche più Autoportuali che Interportuali. Solo in futuro, quando gli ingenti investimenti del piano poliennale (1000 miliardi) avranno qualificato la struttura complessiva delle FS, nel senso prima descritto (treni bloccati, potenziamento scali ai porti ecc.), si potrà assistere ad una riqualificazione in senso Interportuale dei Centri e ad una reale presenza in essi e nell'insieme dei traffici merci della FS.

NOTE

1. Senato della Repubblica, Commissione Lavori pubblici, Comunicazioni. *Indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano*, Documento di Lavoro, Gennaio 1978. *Il libro bianco dei trasporti in Italia*, Ministero dei Trasporti, Roma 1977.

2. *Con 400 miliardi la Tirrenia rinnova la flotta*, «Il Sole-24 Ore», 30 marzo 1978, pag. 9.

3. *Concorrenza sempre più selvaggia contro i porti del Mediterraneo*, «Corriere della Sera», 6 aprile 1978, pag. 11.

Sul convegno del C.I.S.Co.

Si può indicare il periodo fra il 1960 e il 1965 come quello da cui prende avvio il nuovo modo di trasportare tramite il container [1].

L'introduzione di questo mezzo, di questa «stiva mobile» produce effetti non indifferenti su notevoli elementi della catena del trasporto.

In primo luogo i vettori sono stati in parte trasformati o costruiti completamente nuovi per essere in grado di portare i containers.

I porti, anelli delicatissimi delle linee di traffico, hanno subito e stanno ancora vivendo una decisiva razionalizzazione sia della tecnologia sia del ruolo all'interno delle linee di traffico.

Inoltre muta decisamente la «physical distribution»: infatti, in passato, il superamento della distanza tra produttore e consumatore era sempre organizzato in modo quasi artigianale.

Prima le rotture di carico erano molte di più e soprattutto non standardizzate: dal punto di partenza le merci venivano caricate su vagoni ferroviari o su automezzi per essere trasferite ai porti, dove erano scaricate e messe all'interno dei capannoni, per venir poi nuovamente movimentate e trasferite a bordo della nave, mentre ora il container viene riempito all'interno dello stabilimento produttore e riaperto dal cliente.

Vengono così eliminati sia i tempi di movimentazione che i costi della manodopera ed inoltre sono diminuiti sensibilmente i cali, i furti, e le rotture da imballo, classici inconvenienti dell'handling tradizionale.

Se i vettori, i porti, la «physical distribution» mutano con l'avvento della «stiva mobile», il circuito di controllo - regolazione dei flussi di traffico si può dire che venga organizzato sulla base del nuovo mezzo di trasporto.

La diminuzione dei tempi di sosta e l'annullamento dei tempi delle handling tradizionali sarebbero vanificati se a fronte del trasporto fisico del container da parte dei diversi vettori non corrispondesse un circuito informativo in tempo reale ed una rete di terminal centralizzatori dell'intermodalità del trasporto.

Proprio a questi due ultimi problemi, creati dallo sviluppo del traffico su containers, è stato dedicato un convegno promosso ed organizzato dal C.I.S.Co.

Il Centro Italiano Studi Containers [2], che riunisce parecchi padroni attenti allo sviluppo ed al rafforzamento delle nuove tecnologie del trasporto, ha cercato nei due giorni del convegno di Firenze (10-11 marzo) di diffondere le esperienze e le prospettive relative alle funzioni degli «inland terminals» che nei diversi paesi o sono realizzati o sono in via di allestimento.

Che il trasporto tramite containers sia ormai non solo in netta crescita relativa, ma abbia anche un peso assoluto consistente lo dimostrano queste poche cifre, che del resto rivelano anche la non trascurabile presenza del porto di Genova nel mutamento tecnologico ed organizzativo in atto.

Numero dei container movimentati:

Porto	1975	1976
Rotterdam	993.000	1.220.000
Amburgo	360.000	430.000
Brema	—	440.000
Le Havre	228.000	328.000
Barcellona	75.000	108.000
Genova	168.000	182.000
Marsiglia	96.000	115.000

L'ampliamento ed il rafforzamento di un «sistema informativo» capace di unificare e gestire le linee di traffico è l'aspetto che viene maggiormente sottolineato dalla relazione di H. Hansen, direttore commerciale del porto di Amburgo.

Secondo il relatore la tecnologia non è il solo fattore che influenza gli eventi nel trasporto, anzi decisivo è «l'elemento di concatenazione organizzativa». In Germania si sta lavorando al perfezionamento di una normativa che riguarda la «rottura dei carichi», per assicurare «attraverso un sistema a matrice memorizzato nel calcolatore elettronico che tutti i punti in cui

ha luogo rottura di carico all'interno della catena, siano previsti in modo da poter ridurre le norme contraddittorie» [3]. Quindi, secondo Hansen, l'integrazione del tessuto informativo è una variabile centrale nella trasformazione del tessuto del trasporto, «infatti, i sistemi di trasporto moderno possono funzionare in maniera ottimale soltanto se tutte le maglie della catena del trasporto funzionano secondo i medesimi principi tecnici ed organizzativi».

Il mutamento delle tecnologie d'imbarco-sbarco, causato dal nuovo modo di stivaggio cioè dal container e l'affermarsi della necessità di linguaggi artificiali e formalizzati per regolare, separatamente dall'esecuzione, tutte le vicende del trasporto, hanno come obiettivo immediato sia l'espulsione dal processo produttivo di settori di lavoratori, sia il risultato che «il lavoro manuale non è più il fattore che determina l'efficienza di interscambio dei traffici nei punti deboli» mettendo in crisi irreversibilmente la figura tradizionale del portuale che basava la propria forza contrattuale sul «comando della banchina».

C. Warren e B. Bezadi rappresentano le due facce della stessa medaglia: render sempre più rapida e scorrevole la diffusione delle merci; infatti sia il «container base system» illustrato da Warren dove «una compagnia di navigazione conosce la posizione di ciascun container con una semplice telefonata» [4], sia la situazione dell'Iran «che con un'enorme incremento delle sue importazioni di prodotti diversi dei derivati del petrolio, si trova a dover far fronte, in questi ultimi anni, ad una gravissima congestione del traffico nei porti, nelle reti ferroviarie e persino negli uffici doganali» [5], sono due gradi molto distanti dello stesso processo di espansione del mercato mondiale delle merci, di cui il settore del trasporto è contemporaneamente lo strumento ed il «vincolo» che va continuamente razionalizzato.

Quindi anche per lo sproporzionato traffico che ha investito la Persia vengono proposti gli «inland terminal» che Fabiano, vicedirettore del C.I.S.Co., con rigore filologico traduce «Centro di smistamento e transito di più e diversi flussi di traffico». Per finire, citiamo velocemente gli altri relatori: entrambi, sia Schuermans che Bouvry, mettono l'accento sull'intermodalità delle linee di traffico.

Nel caso di Anversa descritto da Schuermans l'intermodalità è realizzata dal perfetto sincronismo tra ferrovie e navi-portacontainers realizzato al terminal containers, ubicato tra la 6ª Darsena e il Bacino Churchill; simbiosi tra due diversi vettori che ha permesso di passare dal transito di 8.000 containers nel 1970 a 48.000 nel 1977.

Nell'altro caso l'intermodalità non è fra vettori diversi fisicamente, ma giuridicamente. Bouvry, direttore dell'Intercontainers, accenna nella sua relazione al ruolo dell'Intercontainers che raggruppa ben 23 reti ferroviarie nazionali, coordina e sviluppa i trasporti dei contenitori sulle reti ferroviarie europee ed inoltre pianifica il traffico combinato strada-rotaia.

Anche per l'Intercontainer di Basilea si ha una rapida ascesa, passando dagli 11.853 contenitori trasportati nel 1968, ai 257.034 nel 1971 sino ai 577.641 del 1977.

Dunque, standardizzazione delle norme, pianificazione delle rotture di carico, assorbimento di tutto il livello informativo e regolativo da parte di una rete di calcolatori, creazioni degli «inland terminals» per rispondere al doppio intreccio tra diversità fisica dei vettori e fra gerarchia degli arrivi e delle destinazioni (internazionali, nazionali, regionali) delle merci, sono gli obiettivi da praticare, secondo il C.I.S.Co., per una profonda e avveduta razionalizzazione del trasporto.

In conclusione dei lavori del Convegno di Firenze il Comitato di Presidenza del C.I.S.Co. prende atto della necessità di una programmazione nazionale degli «inland terminals» e si autocandida ad essere l'organo tecnico di consulenza nella fase di stesura e di presentazione dei piani infrastrutturali riguardanti gli «inland terminals». [6]

NOTE:

1. *CONTAINER:* Il container è lo strumento per un carico omogeneo. Dopo il periodo iniziale in cui tutti i costruttori hanno prodotto varie tipologie di container è stato finalmente possibile adottare norme di costruzione accettate a livello internazionale. Due tipi di containers occupano un posto di primo piano: quelli da 20' e quelli da 40', mentre quelli da 30' e 35' sono utilizzati solo per carichi particolari; aumentando il traffico e containers si tentano sempre nuove soluzioni, pur rimanendo nelle norme standard internazionali) abbiamo così containers cisterna, containers a tetto aperto, containers a porte laterali. Altra variabilità libera dalle norme è l'altezza, per cui per accrescere il volume i costruttori giocano su questa misura: si passa da containers alti 8' ad altri alti 8'6" sino a 9' ed oltre.

2. Il Centro Italiano Studi Containers è nato nel 1967 ed oggi riunisce più di 80 associati legati al mondo del trasporto. I soci del centro sono infatti Camere di Commercio, Enti portuali ed aereoportuali, Armatori, Agenzie Marittime, Agenti merci IATA, Terminal, Spedizionieri, Autotrasportatori, Costruttori di Container ISO, Istituti Bancari, Assicuratori, Società di consulenza. Tutto un frastagliato settore che ruota intorno alle linee di traffico, e spinge sia per una razionalizzazione delle tecnologie sia per una pianificazione nazionale di terminals, in modo tale da ridurre costi ed occupati nel settore del trasporto. Infatti il C.I.S.Co. stesso così delimita lo scopo dell'attività del Centro: «Contribuire ad una sempre maggiore efficienza e sviluppo del sistema di distribuzione e trasporto delle merci, con particolare riferimento alle nuove tecnologie di trasporto intermodale, combinato, attraverso l'analisi dei relativi problemi nel quadro dell'economia nazionale ed internazionale». Da sottolineare la differenza tra la produzione e la ricerca del C.I.S.Co. le iniziative retoriche e di «rappresentanza» gli enti locali; dal 1967 il Cisco ha promosso o partecipato a numerose iniziative nazionali ed internazionali sul tema dell'intermodalità ed inoltre ha prodotto numerose ricerche.

3. *H. Hansen*, «La funzione degli Inland Terminals nella logistica intermodiale distributiva. Esperienze e prospettive», in «Relazioni del Convegno internazionale C.I.S.Co.» pag. 41, 41.

4. *C. Warren*, «Il sistema "Inland Containers Base"», in «Relazioni...», cit., pag. 78.

5. *B. Bezadi*, «Terminals interni e trasporto internazionale», in «Relazioni...», cit., pag. 34.

6. Ordine del giorno del C.I.S.Co. *Avvisatore Marittimo*, 17-3-1978.

Verso il porto diffuso

Siamo scesi in piazza per capire...

E' difficile discutere della situazione in porto, in questo periodo, senza parlare almeno brevemente del rapimento di Moro e delle ripercussioni che ci sono state.

La notizia è arrivata all'improvviso, alle 9,30 di mattina del 16 marzo; il porto non è una fabbrica in cui tutti gli operai sono concentrati, qua siamo sempre in giro per i moli, il primo giorno c'è stato quindi un po' di sbandamento. Alle 10 è stato dichiarato lo sciopero e poi c'è stata la manifestazione a piazza De Ferrari. Gli operai hanno partecipato e parecchi sono andati in piazza. E' scattato una specie di riflesso di classe: andare in piazza per coprirsi, per trovare unità, vedersi con gli altri operai, discutere e tentare di chiarirsi le idee.

La discussione vera c'è poi stata nei giorni successivi, nei bar, nel quartiere attorno al porto dove i portuali abitano, in chiamata. Ci si chiedeva cosa sono le Brigate Rosse; al di là di questo c'erano poi veramente moltissime posizioni: c'era chi diceva che ci vogliono leggi più dure, che lo stato deve funzionare, chi sosteneva che qua ci stanno cagando in testa tutti quanti, c'era l'operaio che diceva che questo stato non gli ha mai dato la possibilità di fare una vita normale, che lo ha sempre rapinato e continua anche adesso a farlo, qualcuno se la prendeva con i servizi segreti, altri condannavano l'uccisione dei cinque agenti della scorta...

Insomma c'era un gran casino e di fatto non ci poteva essere una discussione, sembrava di essere al derby in cui l'unica cosa che puoi fare è schierarti per l'una o per l'altra squadra, di fatto sei vittima di un totale esproprio delle tue capacità di decisione.

Su Moro nessuno fa particolari discorsi, tutti se lo ricordano bene: il ministro di sempre; il problema è il fatto in sé: per questo la gente è andata in piazza. I portuali hanno scioperato non certamente per difendere lo stato, la macchina statale, molti compagni credono in un'interpretazione operaia delle istituzioni, negli spazi democratici di organizzazione, parecchi avevano anche paura di un momento reazionario, di una risposta di destra, che infatti c'è stata in un certo senso, anche se è stata strisciante. E lo abbiamo visto con le leggi speciali che sono state emanate.

Il problema di fare i conti con i decreti, con la tendenza ad un maggiore autoritarismo da parte delle istituzioni ce lo vediamo tutti i giorni davanti proprio qui in porto. Oggi le forze politiche invitano il presidente del Consorzio Autonomo del Porto ad essere più autoritario, a dare un giro di vite. Qualcuno vorrebbe andare avanti per diktat, non crediamo però che Dagnino (Presidente del Consorzio Autonomo del Porto, Socialista) sia Bismarck e quindi avrà i suoi problemi.

I portuali si misurano anche su queste cose interne; nella discussione viene fuori comunque una considerazione generale che tiene conto un po' di tutto, dei due compagni di Milano, Fausto e Iaio, uccisi da qualcosa che sembra uno squadrone della morte, di tutti quei poliziotti che a forza di inciampare hanno ammazzato quasi cento persone che non si erano fermate ai posti di blocco (dall'entrata in vigore delle legge Reale in poi)...

Il dibattito su Moro, la campagna di stampa che c'è stata non è che abbia cambiato gran chè nel modo di pensare dei portuali; bisogna poi tenere conto che molti operai sono abbastanza anziani e uno stato forte non lo vogliono proprio perchè sanno direttamente cosa vuol dire, hanno visto il fascismo, gli anni '50...

Una cosa che ha colpito molto è stato tutto lo scatenarsi di accuse ed intimidazioni che ha colpito chi, come il Collettivo, ha ritenuto di prendere una posizione che non coincideva con quella dei partiti. I portuali si sono chiesti cosa ci sia dietro questo attacco, portato avanti in prima persona dal Pci, si sono chiesti perchè si deve scatenare un inferno del genere se qualcuno la pensa in modo non «tradizionale», in modo diverso.

Per il Collettivo Operaio Portuale questo periodo è stato abbastanza complesso, dopo il rapimento Moro noi abbiamo deciso di uscire con un volantino dal titolo se si vuole abbastanza provocatorio: «Né con lo

stato né con le B.R.», in cui spiegavamo la nostra posizione che non era di equidistanza imbecille; in sintesi si diceva che non volevamo assistere, come dicevamo prima, ad un derby. Dicevamo che non potevamo batterci per questo stato così com'è e contemporaneamente condannavamo questa ipotesi di guerra civile perchè di fatto espropria le masse del loro potenziale di lotta, già abbastanza soffocato per altro dall'accordo di regime. Dicevamo che era necessario mettere al centro le esigenze delle masse, i problemi dei proletari. La lotta al terrorismo è chiaro che deve essere fatta; ma non dimenticando che non si può difendere questo stato proprio perchè contiene delle scelte che non vanno nel senso degli interessi delle masse.

Il Pci ci ha attaccati dicendo che noi mettevamo questo stato nato, secondo lui, dalla Resistenza, sullo stesso piano delle B.R. Noi invece non crediamo che questo sia lo stato venuto dalla Resistenza, i partigiani volevano uno stato democratico che garantisse la libertà e permettesse di risolvere i problemi dei lavoratori, questo non si è certo realizzato e allora non ha senso dire che i partigiani hanno combattuto per uno stato di questo genere.

Siamo contro le B.R. non perchè ci scandalizziamo a sentir parlare di lotta armata. La lotta armata non scandalizza chi fa politica; lotta armata è stato il Viet-Nam, l'Angola, i palestinesi, lo è stata la Resistenza.

Quella delle B.R. però non è lotta armata, è terrorismo. La lotta armata ha un senso se ha una base di massa, la pratica delle B.R. non è altro che una lotta a livello individuale, di piccoli gruppi e di conseguenza non può portare altro che ad un inasprimento dei metodi repressivi di questo stato che è borghese e risponde con tutta una serie di leggi repressive che vanno poi inevitabilmente a colpire chi fa politica nelle fabbriche, tra gli operai, ed indeboliscono la forza operaia che poi è quella che può veramente attaccare la struttura dello stato attraverso la lotta di classe e di massa, realmente democratica. Lo stato, con la scusa del terrorismo, cerca di stroncare queste possibilità di organizzazione operaia e di fatto oggi può farlo anche grazie all'appoggio della sinistra tradizionale. Noi siamo contro il terrorismo perchè permette allo stato di ridurre questi spazi politici e di controllare meglio la classe operaia.

Come dicevamo, il Pci ha colto l'occasione di questo volantino per scatenare una campagna diffamatoria, delatoria nei confronti del collettivo, direttamente attraverso i suoi strumenti e poi attraverso una specie di velina passata a tutti gli altri giornali (che sono usciti dicendo tutti più o meno le stesse cose) in cui, in perfetto stile staliniano, si diceva che il volantino presentava delle «assonanze lessicali» con i comunicati B.R.

«L'Unità» ha invitato tutti a condannarci; la Federazione CGIL-CISL-UIL, che ormai non rappresenta altro che l'involucro in cui vengono tenuti sotto vuoto spinto milioni e milioni di lavoratori, ha attaccato ufficialmente l'«equidistanza», non bisogna essere equidistanti, bisogna schierarsi; va bene, noi ci schieriamo con gli operai e stiamo tra gli operai, ogni altra alternativa è una presa in giro.

Naturalmente il Pci ha cercato di coinvolgere nella campagna contro di noi gli altri partiti, primo fra tutti la D.C. La Dc naturalmente non si è fatta pregare (c'è da dire che a noi va benissimo essere attaccati da gente come Piombino, un noto esponente democristiano genovese, e dalla Dc), ed ha subito ribattuto al Pci che questi erano i risultati della sua azione politica da trent'anni a questa parte, che aveva sempre lottato, fino al '75-'76, contro lo stato ed i democristiani e che quindi noi eravamo i suoi figli, doveva farsi l'autocritica. Naturalmente noi rifiutiamo questo discorso, noi non siamo certo figli del Pci. Figli delle lotte, questo sì, ma non di una gestione politica revisionista che non comincia certamente ora.

L'importante comunque è che il Pci ha cercato di recuperare usando la politica tutto il terreno che aveva perso sul piano dei rapporti di forza interni al porto. Bisogna tener conto che a maggio ci sono le elezioni per gli organi dirigenti della CULMV, che il Pci ha sempre vinto largamente; allora l'attacco che ci hanno mosso va anche riferito a questo. Affibbiarci l'etichetta di terroristi o perlomeno di fiancheggiatori è servito a spargere dubbi fra gli operai.

Parallelamente hanno cercato di attaccarci con argomenti più interni, sulla gestione del porto, ancora una volta con un'ottica che non partiva dai bisogni operai ma da un punto di vista «gestionale»: hanno detto che noi abbiamo bloccato il porto, che siamo per l'assistenzialismo, che siamo corporativi ecc. Noi gli abbiamo ribattuto che la gestione del porto non l'abbiamo mai avuta nelle mani, che sono loro che da trent'anni hanno i posti di comando, che ci sembrava ridicolo da parte loro attribuirci un potere così grande!

Il Pci ha poi cercato di isolarci da quella parte della sua base che in occasione delle assemblee sul contratto e sulla vertenza porto si era schierata sulle nostre posizioni, tirando fuori la storia delle sei espulsioni. Si tratta di questo: all'interno del Collettivo ci sono compagni iscritti ai partiti della sinistra storica, anche al Pci.

Qualche mese fa sei di questi, al momento del rinnovo della tessera, si sono scontrati politicamente con i dirigenti della loro sezione e non l'hanno più presa. La cosa era passata praticamente sotto silenzio, il Pci l'ha tirata fuori non a caso proprio ora.

Di fronte a tutte queste cose il Collettivo ha deciso di reagire con una conferenza stampa, per tentare di fare chiarezza.

La situazione naturalmente non è delle migliori, il Pci poi anche se oggi tende a far parte sempre più del blocco di potere ed a assumerne i punti di vista non è un partito invisibile, è un partito che nella classe c'è e pesa; il nostro problema quindi è di difenderci, di mantenere aperto lo spazio politico di dibattito, e cercare di allargarlo, impedire che le masse vengano irreggimentate.

Con Lama in giro non si poteva fare di più...

Sul piano più direttamente interno la cosa più grossa che c'è stata in questi ultimi mesi è stato il contratto nazionale di categoria. Da questo punto di vista possiamo dire che i portuali sono stati abbastanza fortunati in quanto la piattaforma è stata discussa ed approvata in un periodo che veniva prima della presentazione del noto documento confederale e dell'intervista di Lama. Questo ci ha permesso di far passare degli obiettivi che fossero realmente migliorativi rispetto ad altre situazioni che sono venute dopo, come ad esempio l'Italsider ed i netturbini.

Noi abbiamo impostato tutta una battaglia sugli scatti di anzianità in modo da ottenere una specie di perequazione che andasse a vantaggio dei più anziani, non in termini assistenziali ma di riconoscimento dei diritti. Pci e Cgil si sono opposti e c'è stato il primo scontro che ha visto la classe riconoscere come giuste le posizioni del collettivo; anche molti compagni del Pci hanno sostenuto le richieste sugli scatti di anzianità. Si è trattato di una battaglia che ha visto i portuali intervenire in prima persona, schierarsi e questo ha confermato la nostra posizione di vedere l'autonomia operaia non come un problema di schieramenti ma come qualcosa che attraversa le organizzazioni, che è presente anche all'interno dei partiti della sinistra storica.

Parallelamente si è riusciti a fare inserire miglioramenti rispetto alla normativa sulle malattie e sull'infortunio; si trattava solo di ratificarli perchè in pratica erano già stati ottenuti con la lotta sulla contingenza dello scorso anno. Il sindacato invece è riuscito ad inserire un discorso molto fumoso — che poi è risultato molto corposo — sulla regolamentazione del lavoro, di cui più avanti vedremo gli esiti.

In pratica possiamo dire che il vero scontro contrattuale si è risolto qui, in sede di elaborazione della piattaforma, la vertenza vera e propria è poi stata molto breve, a gennaio si era praticamente già conclusa.

Ancora una volta ci sono state le solite disfunzioni: a tirare sono state Genova e Venezia mentre le altre situazioni hanno partecipato fino ad un certo punto. Del resto la vertenza si è svolta in una situazione politica difficile, c'era la crisi di governo, in più la classe operaia portuale vive in piccole cittadelle diverse una dall'altra e questo costituisce un grosso elemento di debolezza che noi abbiamo cercato di affrontare.

Il nostro contratto comunque bene o male è piuttosto anomalo, nel senso che esce fuori dai limiti disegnati nel documento confederale, infatti è stato attaccato dal sindacato a livello nazionale. Indubbiamente l'uscita del documento e l'intervista di Lama, proprio mentre eravamo alle battute conclusive, ci ha condizionato. Il Collettivo ha deciso di accettare la chiusura della vertenza anche se le conclusioni non erano interamente positive, intanto perchè l'accordo lasciava fuori i primi quattro mesi.

La scadenza contrattuale era il 1° gennaio, invece il nuovo contratto è entrato in vigore il primo di aprile e per questi mesi «bianchi» è stato firmato un'una-tantum di 120.000 lire, una cifra non alta ma che comunque alla gente faceva abbastanza comodo. L'aumento salariale stesso è stato disarticolato: abbiamo ottenuto 25 mila lire in tutto, ma 20.000 subito, da aprile, ed altre 5.000 lire dal 1979. Ci sono elementi negativi quindi, di fronte alla svolta sindacale però abbiamo pensato che non c'era molto da fare, era molto difficile portare i lavoratori a migliorare questi risultati e c'era il forte rischio di andare ad una lotta perdente.

Ci sono due punti della piattaforma che però val la pena di toccare perchè coinvolgono alcuni tra i nodi politici più importanti: sono la questione del lavoro con pioggia ed il prolungamento del turno di lavoro per le navi a finire di 45 minuti.

L'introduzione dei turni aveva abolito la prosecuzione dell'orario all'interno del turno lasciandolo soltanto per l'ultimo turno notturno, dando cioè la possibilità alla nave che finisse le operazioni di carico e scarico di notte di allungare di ancora un'ora il lavoro oltre le sei ore e mezza regolari.

Questo però non a discrezione della nave, i lavoratori dovevano essere chiamati preavvertendo della possibilità di quest'ora di straordinario che sarebbe stata comunque pagata sia che la nave ne usufruisse sia che il lavoro venisse portato a termine nell'ambito del turno regolare. Nei turni giornalieri poi questa possibilità non era stata concessa.

In sede di trattativa le organizzazioni sindacali, senza consultare i lavoratori, cedono alle pressioni degli armatori e modificano la normativa accettando che su tutti i turni entri in vigore la possibilità di una prosecuzione di 45 minuti. I portuali se la vedono di fronte all'interno dell'ipotesi di accordo come componente negativa, preferiscono prenderne atto per poi rinviarne l'applicazione in sede di contrattazione locale. Se ne è poi discusso con il CAP e con l'utenza ed il problema si è subito rivelato abbastanza complesso: l'utenza, gli armatori chiedono di poter utilizzare i 45 minuti in modo estremamente flessibile, cioè di poter allungare l'orario decidendolo a turno già iniziato. Vogliono poter chiamare la squadra per l'orario normale con la riserva di poter usufruire dell'allungamento a discrezione della nave. In questo modo il lavoratore pagherebbe tutti i prezzi, andrebbe a lavorare convinto di terminare alla solita ora e poi la nave potrebbe obblicarlo, a suo piacimento, a lavorare altri tre quarti d'ora.

Come Collettivo abbiamo cercato invece di partire dalle esigenze degli operai: non potevamo respingere i 45 minuti perchè erano stati inseriti nel contratto (anche se questo di per sé vuol dir poco: la classe operaia le regole del gioco le rispetta secondo i suoi interessi, così come del resto fanno i padroni), abbiamo allora detto che i 45 minuti potevano anche non essere un grosso problema a patto che non si andasse a sconvolgere il sistema di chiamata dei lavoratori: il padrone avrebbe dovuto fare la chiamata dichiarando che c'era la possibilità del prolungamento, se gli inte-

ressava, e poi avrebbe potuto utilizzarli o meno comunque pagandoli, a suo rischio.

Il sindacato si è messo per così dire in una posizione di centro, cercando di mediare le esigenze dei lavoratori e le necessità dell'utenza e ha fatto la proposta che la nave chiamasse con la possibilità del prolungamento, di modo che il lavoratore sapesse che andava a lavorare con i turni allungati, ma venisse concesso all'armatore di rinunciare ai 45 minuti, e di conseguenza non pagarli, all'inizio del turno di lavoro. Il Cap si è schierato sulle posizioni del sindacato, mentre l'utenza ha fatto muro impedendo così ogni possibilità di accordo.

Gli armatori sostengono che hanno accettato la piattaforma rivendicativa proprio in ragione delle garanzie di maggior produttività nel porto, perciò pretendono l'applicazione di quanto stabilito col Ministero durante la trattativa. Per ora il sindacato ha preferito accantonare il problema per evitare scontri con i lavoratori.

Un altro problema simile, anch'esso «risolto» in linea di principio nel contratto ma senza una chiara definizione, è quello del lavoro con pioggia. All'inizio, anni fa, era il padrone a non volere il lavoro con pioggia: dato che in porto si lavora all'aperto, quando le merci viaggiavano in colli, trasportate nelle stive delle navi tradizionali, rischiavano di rovinarsi se manipolate, caricate o scaricate, in condizioni atmosferiche non buone. Per evitare perdite la nave preferiva non far lavorare i portuali pur avendoli chiamati e dovendo di conseguenza pagare la tariffa.

Con la ristrutturazione, il passaggio alle merci in containers, ai traghetti il padrone supera questo problema: la merce si è impermeabilizzata, ha il suo riparo, il lavoro con pioggia diventa per il padrone una necessità.

Allora gli armatori hanno inserito nel contratto l'esigenza di trovare una normativa per il lavoro con pioggia. Per ora si è costituita una commissione presso il CAP ma non ha ancora prodotto nessuna proposta.

Si tratta comunque di una cosa importante perchè tira in ballo la questione dell'ambiente, della salute e così via.

Il consiglio dei delegati ha cercato di prendere una posizione che riflettesse il punto di vista dei lavoratori: sui 45 minuti i lavoratori hanno già subito una certa sconfitta e non è possibile aggravarla concedendo mano libera al padrone su un problema come la flessibilità dell'orario.

Abbiamo parlato prima delle ripercussioni che ha avuto in porto il documento confederale; il consiglio dei delegati si è riunito ed è uscito con un comunicato che diceva no alla riduzione del costo del lavoro ed alla riduzione della spesa pubblica, praticamente no ai sacrifici ed al peggioramento delle condizioni di vita delle masse.

Siamo poi andati in una dozzina all'assemblea dei quadri sindacali, alla Fiera del mare, ed abbiamo votato contro. Ci siamo dovuti scontrare anche con i compagni della sinistra sindacale, che hanno la solita malattia degli emendamenti e cercavano di emendare Lama. Alcuni di questi però hanno finito con lo schierarsi contro assieme a noi.

In tutto ci sono stati circa 70 voti contrari, siamo stati un po' come il topolino che infastidisce l'elefante, quello che conta comunque è che questo ha suscitato discussione, anche se come dicevamo prima, ha inciso negativamente sul contratto. La gente diceva: con Lama in giro non è che si possa fare di più....

Dopo la conclusione del contratto non ci sono stati episodi di rilievo, c'è sempre in vita la vertenza porto, che poi è un po' il punto centrale di tutta la situazione, la ristrutturazione della compagnia che riguarda comunque seimila lavoratori, ma non è che se ne discuta molto.

Ora che le navi hanno le ruote...

Della vertenza porto se ne era parlato parecchio, invece, alla fine del '77 ed il dibattito si era intrecciato a quello sul contratto. Secondo il sindacato ed il Pci la vertenza doveva diventare l'asse portante del discorso sul porto e la piattaforma contrattuale doveva subordinarsi a questa logica. Noi abbiamo rifiutato questa prospettiva anche se pensiamo sia giusto intervenire nella ristrutturazione, proprio per evitare che i lavoratori siano progressivamente emarginati dal porto: non vogliamo l'assistenzialismo, vogliamo che la gente in porto ci sia.

C'è stata un'assemblea sulla vertenza porto a dicembre, il 21-22 del mese, in cui il sindacato ha cercato di ottenre la delega per portare avanti un'ipotesi di accordo con il CAP e con il Ministero della Marina Mercantile. Quest'ipotesi di fatto relegava la Compagnia ad un ruolo marginale e rischiava di mettere la classe operaia sempre più ai margini del processo produttivo, attraverso strumenti — quelli sì — veramente di tipo assistenziale.

I lavoratori queste cose le capiscono e l'assemblea rifiuta la delega al sindacato. Il Pci non riesce a far passare le sue proposte e si chiude a riccio, di fatto abbandona praticamente anche il consiglio dei delegati e fa solo più riunioni di cellula in cui porta avanti un tipo di discussione tutto politico, che passa sopra la testa della massa. Sono venuti allo scoperto solo dopo il rapimento di Moro.

Se le ipotesi di ristrutturazione portate avanti dai partiti e dal sindacato nella vertenza porto sono state per ora respinte non va dimenticato che la ristrutturazione portuale è andata avanti in maniera strisciante, è andata avanti per inerzia, sulla spinta di quelle modificazioni tecnologiche che, indipendentemente dal porto, comunque si sviluppano e modificano la faccia stessa della classe operaia. Uno degli effetti più visibili è il mutamento del rapporto tra lavoro manuale e lavoro intellettuale. Se si prendono le cifre di chi sviluppa un'operazione manuale pochi anni fa erano ottomila, oggi sono seimila mentre gli impiegati, i tecnici sono passati da duemila a quattromila. Entrambi questi settori sono attivi rispetto alla stessa

unità operativa, che è la nave che interviene nel porto. L'armatore cerca di portare il settore tecnico, intellettuale alle sue dirette dipendenze, il ciclo produttivo viene stravolto ed il lavoratore manuale è preso in mezzo e perde ogni controllo sulla produzione.

Attraverso il lavoro tecnicizzato, il lavoro che si sviluppa attraverso una serie di programmi, il lavoro a cottimo viene ad essere superato perchè non è più l'uomo che sviluppa un tipo di lavoro ma è la macchina con i suoi programmi. Il superamento del cottimo a causa delle nuove tecnologie modifica il modo di lavorare del portuale, che è sempre stato un cottimista e che i padroni hanno interesse a far rimanere tale.

Se la tecnologia ha automaticamente superato il cottimo bisogna superare anche il cottimista e puntare ad avere un salario fisso.

Invece si insiste a voler mantenere il cottimo anche se non è più il portuale che genera il tonnellaggio, il quale invece è generato attraverso la movimentazione dei containers. Di fatto oggi si fa così: la velocità della gru viene divisa per le ore ed automaticamente si stabilisce il numero di containers movimentati nell'arco di un turno. Viene lasciato un certo margine ma non incide gran chè.

Oggi questa ristrutturazione si colloca dentro e fuori il porto, sia dalla parte del mare che dalla parte della terra. Dalla parte marittima noi assistiamo sempre più ad un tipo di concentrazione multinazionale che richiede grossi capitali e taglia fuori chi lavora con una tecnologia arretrata. Un fenomeno analogo si viene realizzando per quanto riguarda gli spedizionieri dal lato terra. Sono obbligati ad abbandonare sempre di più la zona porto ed a concentrarsi in ditte di spedizioni che operano nel sistema integrato dei trasporti. Non c'è più soltanto la pratica della merce che doveva essere imbarcata, quando cioè lo spedizioniere prendeva la merce all'entrata del varco portuale, la portava sotto bordo e la imbarcava. Oggi invece il lavoro è più complessivo: si va a prendere la merce nei vari punti, la si concentra nei containers, la si trasporta fino al porto e poi la si imbarca. Nascono cioè spazi di concentrazione della merce al di fuori del porto e ciò porta con sé fenomeni di supersfruttamento e lavoro nero.

Per quanto riguarda più direttamente Genova qualcosa si muove, anche se in sordina: nel mese di luglio ci sarà il superamento definitivo della SEPORT; superamento per ora solo amministrativo, senza andare ad una ridefinizione dell'organizzazione del lavoro. C'è un documento preparato dal comitato portuale che è stato accettato dai sindacati e dai lavoratori del CAP e della SEPORT ma respinto dai lavoratori della CULMV. Adesso pare che il sindacato ne voglia riparlare. A noi sembra essenziale porre il problema della presenza in porto, se deve essere continuativa o no, in vista di una mensilizzazione del salario.

Ma per riprendere il discorso sui trasporti in generale bisogna tenere presente che ci sono due livelli ben distinti nella rivoluzione tecnologica nei porti e nel trasporto: uno è quello della struttura dell'impianto fisso, che ha determinato un attacco grossissimo ai livelli occupazionali della classe operaia dei porti, che poi è la più organizzata del settore, l'altro, che è molto più complicato e che è il nuovo modo di trasportare ed organizzare il trasporto nel territorio, attraverso una tecnologia che è ancora più pericolosa di quella che investe la struttura fissa.

Si creano enormi concentrazioni del trasporto sul territorio, che organizzano la manipolazione della merce ad un costo basso e con una classe operaia che spesso è data dal secondo lavoro o dal lavoro nero, che è poco organizzata sindacalmente. Il sindacato da questi settori è del tutto o quasi assente, lascia passare questi fenomeni di concentrazione e parallelo decentramento produttivo. Questo scatena poi fenomeni di concorrenza tra diversi settori di forza-lavoro allo scopo di mantenere i traffici. Tra i vari porti questo è praticamente scontato.

La Messina è andata via da Genova e si è portata a La Spezia, dove grazie all'autonomia funzionale che le è stata concessa fa fare la maggior parte dei lavori direttamente dai suoi dipendenti realizzando così una diversa integrazione mare-terra.

Ad inceppare o almeno a rallentare tutte queste trasformazioni sta il fatto che i padroni non possono far improvvisamente sparire grosse concentrazioni operaie come i 6.000 di Genova che oggi gli servono meno di prima. Sta di fatto però che esiste un progetto di rimodellamento complessivo dei porti italiani: Genova e Venezia dovrebbero diventare i porti di riferimento per un traffico europeo, mentre porti come Livorno e Spezia si orienterebbero verso il traffico prevalentemente mediterraneo. Anche i grandi porti comunque dovrebbero essere ridimensionati per quanto riguarda il numero di lavoratori.

Sono dieci anni che si parla di piano azzurro per il potenziamento dei porti e ci sono degli imbecilli che ci credono ancora mentre da altrettanti anni nei porti non entra una lira nonostante i fiumi di demagogia sindacale. Nessuno ha interesse a potenziare i porti come occupazione, 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 spazi.

Dobbiamo tener conto che però ci sono molte differenze all'interno del settore, tra gli operai: un conto sono i portuali che a Genova sono 6.000 e, bene o male, sono organizzati, un altro sono le decine di migliaia di operai che lavorano nelle ribalte, nelle spedizioni, nel facchinaggio, nelle pseudo-cooperative che poi sono in mano a strozzini, magari legati al sindacato. Saranno i prossimi mesi a dirci quali possibilità ci sono di organizzarci.

COLLETTIVO OPERAIO PORTUALE
di Genova

Aprile 1978

Qualche notizia sul porto di Rotterdam

Nel 1940, il porto era stato completamente distrutto dai bombardamenti e così nel dopoguerra potè essere ricostruito su basi nuove e moderne. Dopo il 1945 l'enorme sviluppo del porto è dovuto a diversi fattori. I bassi salari, conseguenza anche di una politica sindacale che tendeva a una crescita forzata e a un miglioramento delle capacità competitive dell'industria olandese. Perciò scioperi e fermate nel porto furono rarissimi. La situazione geografica di Rotterdam, molto favorevole, collegata al mare da un canale di acqua profonda ed al retroterra costituito dal bacino renano e dagli affluenti del Reno, sulle cui rive si estendono i territori a massima concentrazione industriale.

Il porto attraversò diverse fasi di sviluppo, diventando da porto di transito per il grosso retroterra industriale centro di distribuzione per tutta l'Europa nord-occidentale, soprattutto per i prodotti energetici.

All'inizio venne scorporata la zona di Botlek, dove s'installò l'industria di minori dimensioni; poi l'Europoort, sede di grandi industrie e soprattutto di raffinerie petrolifere.

Parallelamente si svilupparono le infrastrutture, alla cui costruzione lo stato partecipò con un contributo totale di 1 miliardo 320 milioni di fiorini. Si passa così da 36 milioni di tonn. di merce importata nel 1960 ai 118 milioni nel 1970, ai 155 milioni del 1976 (analoghi valori per l'export: 14 milioni nel 1960, 47 milioni nel 1970 e 15 milioni nel 1976). Ma il totale delle merci movimentate (importi, export, transito ecc.) passa dagli 83 milioni del 1960 ai 225 del 1970 ai 287 del 1976, costituite però in massima parte da oli minerali (183 milioni di tonn. nel 1976).

Ristrutturazione e razionalizzazione.

E' dell'inizio degli anni '60 la tendenza a far scomparire il modo tradizionale di scaricare le partite singole, che vengono sempre di più movimentate come le merci di massa (grano, petrolio, carbone) mediante pipe-lines e nastri trasportatori. Per altro verso le partite singole vengono sempre stivate in forma pallettizzata o containerizzata. Il lavoro è altamente meccanizzato ed eseguito da gru. E' soprattutto il sistema dei container a fare un salto enorme. Ogni genere di merce può essere stivata nel container, secondo una specializzazione sempre maggiore. Anche merci fluide possono essere stivate nel container mediante il *bulgbag* (un grosso sacco di plastica dentro il container). Ma è l'intero ciclo del trasporto che viene ad essere investito dalla ristrutturazione, mediante sistemi integrati dal produttore al consumatore, in modo da evitare il più possibile il carico e lo scarico e quindi la perdita di tempo, con il corrispondente aumento dei costi. Ciò è avvenuto anche mediante la fusione d'imprese diverse, che coprivano distinte parti del ciclo del trasporto. Il traffico container a Rotterdam è passato dai 114 mila del 1968 ai 900 mila del 1977, con un balzo particolarmente evidente tra il 1971 e il 1973. Le conseguenze sull'occupazione si sono fatte presto sentire. In genere non ci sono stati licenziamementi, tranne che nel 1967, quando furono espulsi dal porto mille portuali; era l'anno dopo che il primo container era stato sbarcato. Ecco le cifre dell'occupazione:
1950 (9.144), 1960 (13.815), 1965 (16.400), 1970 (14.867), 1974 (15.600), 1976 (13.200). Il movimento merci dal '60 al '76 ha avuto un aumento del 240%, mentre l'occupazione è rimasta costante. Ma è un quadro ancora ingannevole se si pensa che alla fine degli anni '60 circa 3.000 persone lavoravano in modo «illegale» nel porto, procacciati da intermediari di braccia. Negli anni '70 questa situazione invece si è andata esaurendo, tanto più che il mercato del lavoro era caratterizzato da scarsità di mano d'opera. Oggi però la situazione sta cambiando.

Organizzazione del lavoro.

La produttività dunque del lavoro portuale è salita enormemente. Ciò è conseguenza non solo dell'introduzione di nuovi sistemi di carico e scarico ma anche di modifiche nell'organizzazione del lavoro. L'intensi-

tà lavorativa è aumentata: a) perchè le squadre lavorano sempre con organico ridotto; b) spesso s'inseriscono lavoratori inesperti e ciò accresce la fatica di quelli con esperienza; c) restrizione delle pause; d) metodi di lavoro che accelerano i ritmi; e) rotazione su tre turni.

E' aumentata nel porto la mobilità operaia. Dal dopoguerra, gli operai o sono dipendenti di un'impresa o lavorano nella compagnia a salario garantito. I primi avevano un posto di lavoro fisso, i secondi erano mobili. Quelli fissi delle imprese erano 4.490 nel 1950, 8.950 nel 1960, 12.594 nel 1970, 13.613 nel 1974; per gli stessi anni in compagnia erano occupati rispettivamente 4.654, 4.865, 2.273, 2.004 lavoratori.

Come si vede, l'incidenza della compagnia è drasticamente diminuita. Ciò dipende dal fatto che gli operai delle imprese sono diventati sempre più intercambiabili e in pratica possono essere collocati ovunque. Un'altra importante innovazione è l'aumento della mobilità all'interno dell'impresa, con l'introduzione delle cosiddette «combi-funzioni». In sostanza prima ogni operaio aveva una sua specifica mansione in base alla quale era pagato; se era un «dekgats» — quello che coordina il lavoro nella stiva — sul suo cartellino ci stava una «D» e riceveva la paga corrispondente. Da quando si sono introdotte le «combi», ogni nuovo operaio impiegato nel porto non viene più registrato su una specifica mansione. Si è cominciato a combinare una somma di mansioni, con l'ovvia conseguenza di accrescere la mobilità e di vedersi pagati sempre sulla base della mansione inferiore. Ciò ha portato a un livellamento delle paghe e a un loro plafonamento tendenziale.

Sul comportamento politico degli operai portuali non c'è molto da aggiungere. Nel 1970 c'è stato uno sciopero selvaggio, che ha coinvolto, per più settimane, anche i lavoratori dei cantieri (30 mila in totale). Motivo dello sciopero l'incremento del lavoro nero e degli intermediari, non solo nel porto, ma anche nelle industrie adiacenti. Ma la rabbia con cui la lotta fu condotta va fatta risalire all'insoddisfazione per le condizioni di lavoro create dalla ristrutturazione portuale. Anche se qua e là emersero delle richieste normative, alla fine si giunse a una soluzione puramente salariale. Vennero in luce comitati di sciopero autonomi e la struttura organizzativa dovette essere ben consistente se, a conclusione della lotta, gli imprenditori ripulirono il porto degli operai più attivi, installarono computer per controllare meglio il personale, per bloccare eventuali sabotaggi e i gruppi omogenei vennero scorporati. Poco c'è da dire anche sul sindacato, che ha appoggiato senza riserve la razionalizzazione; partecipa a numerose commissioni che si occupano della competitività del porto, collabora a migliorare i piani, appoggia il cumulo delle mansioni e le iniziative che aumentano la mobilità nel porto.

Prospettive.

La concorrenza tra i porti diventa sempre più aspra. Rotterdam ha grossi progetti per affermarsi. Molto ci si attende dai sistemi di trasporto integrati, con la prospettiva di arrivare a pochissimi grandi porti che funzionino sul piano mondiale come centri di distribuzione del flusso di merci. Rotterdam naturalmente vuol essere tra questi. Inoltre, Rotterdam vuole ulteriormente rafforzare la sua funzione di centro di distribuzione di prodotti energetici per tutta l'Europa nord-occidentale, con la costruzione di un grosso terminale per il gas naturale. Infine ci si attende un grosso impulso al traffico merci quando sarà ultimato il canale che, all'inizio degli anni '80, dovrà collegare il Reno, il Meno e il Danubio. Ci si appresta quindi ad accogliere un movimento merci di 500 milioni di tonn. per il 1990; l'attuale estensione dell'area portuale, 1.500 ettari, dovrà essere portata a 4.000 ettari. Per accogliere le grosse super-petroliere, il canale di sbocco al mare verrà escavato per raggiungere una profondità di 72 piedi. Le imprese hanno fretta e mordono il freno: vogliono dal governo maggior possibilità di manovra, meno tasse, minori oneri sociali, eliminazione delle dighe — anche se ciò porterà a una salinizzazione del suolo e quindi alla distruzione delle coltivazioni floreali; vogliono in fretta il terminal metano e il terminal container, vogliono abrogare le norme di protezione dell'ambiente, vogliono che siano cancellate le tasse (che erano stato imposte sugli investimenti sia per preservare le imprese esistenti dalla concorrenza, sia per ragioni ecologiche, sia per non creare eccessivi squilibri territoriali al mercato del lavoro).

Il porto di Anversa

Il lavoratore portuale di Anversa è un occasionale: ogni giorno si reca nel locale della «chiamata» per offrire la sua forza-lavoro. Sul *ponte* stanno i «capichiamata», i quali assumono i lavoratori su incarico di una cinquantina di imprese portuali più o meno grosse, aderenti alla «Centrale dei datori di lavoro nel porto di Anversa» (CEPA).

Il portuale non è neppure legato ad alcuna specifica impresa, lavora una volta con questa, un'altra con quella. Perciò si sente relativamente libero, specialmente nei periodi di grossa offerta di lavoro.

Ma in seguito allo sviluppo tecnologico, i capichiamata hanno la possibilità di calcolare in anticipo il numero di lavoratori di cui hanno bisogno, cosicchè ora una parte dei portuali non lavorano più come occasionali, ma in una lega di prestatori d'opera più o meno stabile. Ciò significa che ormai essi non vengono quasi più nel locale della chiamata, ma si recano direttamente sul posto di lavoro. Questo ha come conseguenza che il contatto giornaliero che i portuali avevano prima all'interno del locale della chiamata, va lentamente scomparendo. I sindacati incoraggiano questo sviluppo, perchè questo locale era il luogo dove nasceva la ribellione, dove iniziava la maggior parte degli scioperi selvaggi. Lo sviluppo tecnologico ha pure come conseguenza che, se i portuali stabili si recano direttamente ogni giorno sul posto di lavoro, resta sempre meno da fare per quelli che devono essere chiamati ogni giorno; ciò significa che in questo tempo di crisi sarà sempre più difficile poter produrre il minimo prescritto di presenza sul lavoro. Per costoro sussiste il rischio di venire allontanati dal contingente (vedi più avanti).

Il contingente per il lavoro portuale è diviso in 4 gruppi di lavoro stabili. Ci si deve far assumere solamente per il gruppo nel quale si è stati distribuiti. Solo al sabato e alla domenica l'assunzione è libera:

1. Turno diurno: ore 8-12 e ore 12,30-15,45
2. Turno antimeridiano: 6-10 e 10,30-13,45
3. Turno pomeridiano: 14-18 e 18,30-24,45
4. Turno notturno: 22-2 e 2,30-5,45

Il contingente per i portuali iscritti ai ruoli è stato fissato a 13.500 uomini. Essi sono stati divisi in una categoria «A» (12.000 uomini) e una categoria «B» (1.500 uomini). La differenza tra le due categorie è che i portuali della categoria «B» non hanno alcun diritto ad un importo supplementare dai Fondi di sostentamento al di fuori del loro sussidio di disoccupazione, contrariamente a quanto succede per i portuali di categoria «A».

Salario-base per tutti i lavoratori occupati al 7-2-1978:

Periodo di lavoro	per turno	per ora	per ora straord.
1. Turno diurno	1.743	240	361
2. Turno antimerid.	1.830	252	379
3. Turno pomerid.	2.004	276	415
4. Turno notturno	2.615	361	361

Cifre in franchi belgi, 1 franco è circa pari a 0,06 DM.

Per il lavoro al sabato viene corrisposta una maggiorazione del 50% e alla domenica del 100% per tutti i turni. Il salario è uguale per tutti i portuali senza considerazione dell'età o degli anni di servizio in porto. Per turno il portuale riceve una maggiorazione di 90 franchi. I salari sono agganciati all'indice dei prezzi.

Il rapporto tra i datori di lavoro e gli operai nel porto di Anversa è regolato da un «Comitato nazionale paritario del porto di Anversa». In questo Comitato siedono le organizzazioni riconosciute dei datori di lavoro e degli operai; il Presidente è un impiegato che viene nominato dal Ministero del Lavoro. Questo Comitato nazionale, che venne fondato nel 1919, è completamente autonomo; qui vengono stipulati, senza i portuali, i contratti tariffari, vengono stabiliti i codici (il regolamento di lavoro) e progettati i piani

per sconfiggere gli scioperi, che sono quasi sempre selvaggi. Una sottosezione del Comitato nazionale paritario è la cosiddetta Commissione per le sanzioni, che è composta in ogni caso paritariamente, e che si occupa di impartire multe in caso di trasgressione dei codici. Non si sa se un imprenditore sia mai apparso davanti a questa Commissione, per esempio a causa di una diminuzione nel numero di uomini nella composizione delle squadre di lavoro. La Commissione si limita a citare i portuali che in un anno hanno fatto meno della prescritta quantità minima di turni, ed eventualmente trasferirli nella categoria «B» se sono portuali di «A» oppure di toglierli dai ruoli se si tratta di lavoratori di «B».

Adesione forzata al sindacato.

Il 98% dei portuali è nel sindacato, e paga per esso 300 franchi mensili.

Sebbene la legge garantisca la libertà di associazione, punisce pure l'adesione forzata. Nonostante questo, nel porto di Anversa le cose sono regolate in modo tale che è quasi impossibile non aderire ad uno di questi sindacati (socialista, cristiano e liberale).

I sindacati siedono come membri paritari nel Comitato portuale. Essi hanno il diritto di determinare fino al 90% chi viene ammesso nel contingente e chi può essere spostato dalla categoria «B» alla «A». Essi sono anche presenti nella Commissione per le sanzioni, che esercita la sorveglianza sul minimo di turni annuali prescritti. Se i portuali non fanno il minimo richiesto, allora vengono citati dalla Commissione per le sanzioni, dove i sindacati, invece di difendere i loro membri, si ergono come giudici. I sindacati pagano i sussidi di disoccupazione e i supplementari importi di sostentamento. Nel caso che il portuale non aderisca al sindacato, allora egli deve ritirare il suo sussidio di disoccupazione in città, lontano dal porto, e i supplementari importi di sostentamento presso il CEPA, anch'esso non nelle vicinanze. E questo ogni settimana. Per mezzo dei sindacati viene regolato il pagamento dei giorni festivi, delle ferie, ecc.

Viene dato un premio sindacale dell'ammontare di 1.800 franchi all'anno che può essere ricevuto solo dagli iscritti. Questo denaro viene sottratto dalla gratifica di fine d'anno di tutti i lavoratori portuali: il 28% di questa gratifica viene versato nella cassa comune dei tre sindacati.

Garanzia di sostentamento.

Nel 1946 venne fondato nel porto di Anversa un fondo per la garanzia di sostentamento. Questo fondo garantisce al portuale un reddito supplementare al di fuori del normale sussidio di disoccupazione. Questo importo ammonta momentaneamente al 70-75% dell'esistente salario base. I datori di lavoro devono versare in questo fondo una determinata percentuale (massimo 15%) dei salari lordi sborsati. Il fondo viene amministrato dalle organizzazioni dei datori di lavoro e degli operai in modo paritario. I sindacati sborsano l'importo di sostentamento. Il lavoratore ha diritto a questo sussidio se, pur essendosi regolarmente presentato presso un ufficio di collocamento ufficiale, non ne ha ricevuto lavoro.

Solo i portuali della categoria «A» possono richiedere questo sussidio. I lavoratori che sono in sciopero oppure che vengono espulsi dai datori di lavoro a causa degli scioperi, non ne hanno alcun diritto. Poichè dopo la seconda guerra mondiale in porto c'era molto lavoro e al fondo si attinse poco, la sua cassa si arricchì enormemente. Il Comitato nazionale decise perciò di effettuare altri esborsi con questo denaro, esborsi che di solito sono a carico dei datori di lavoro. Lo scopo specifico del fondo, che era quello di costituire una garanzia per il sostentamento dei portuali, venne completamente trasformato per fargli assumere oneri che rientrano tra i normali obblighi dei datori di lavoro. Così sono venuti a cadere a carico di questi fondi:

1. Il salario per le feste riconosciute pagate.
2. Il salario settimanale garantito (in caso di impossibilità di lavorare, di malattia oppure di incidente, mutato poi in incidente sul lavoro).
3. Salario garantito (in caso di avvenimenti particolari come matrimoni, funerali).
4. Un premio come distintivo onorifico.
5. Acquisto di indumenti di lavoro, guanti da lavoro, guanti di sicurezza.
6. Visite mediche.

Il fondo portava inoltre ancora altri vantaggi che nella trattative per le tariffe andarono a favore dei datori di lavoro, e che soprattutto evitarono a questi datori di lavoro qualsiasi spesa extra:

1. Una somma aggiuntiva per le ferie. (Le ferie annuali determinate per legge, che sono di 24 giorni, prevedono un minimo di 276 giornate lavorate. Questo numero è in generale troppo alto per i portuali, cosicchè essi ricevono giornate di ferie in più sulla base del numero dei turni da essi effettivamente lavorato).
2. Un premio annuale e un assegno per i portuali in pensione.
3. Un assegno di dimissioni anticipate per i lavoratori che per l'incapacità di poter ancora effettuare il lavoro portuale, vengono licenziati prima del tempo.
4. Rimborso agganciato alla condizione economica.
5. Un rimborso per i danni provocati dal gelo.
6. Vantaggi particolari per gli invalidi.
7. Premio di fine d'anno.

Il risultato di questo saccheggio della cassa del Fondo ha portato ad una considerevole diminuzione della cassa stessa, e questo in particolare adesso che la disoccupazione nel porto aumenta e che un numero sempre maggiore di portuali ha bisogno di questi fondi

perchè minacciato di perdere la sua garanzia economica. Il compito originario di questo fondo, cioè di risparmiare in tempi di alta congiuntura per garantire uno stipendio adeguato in tempi peggiori, non è praticabile a causa di questo furto. Ora non solo viene versato meno denaro in questo fondo, ma il datore di lavoro deve rimborsare sempre di più somme di mantenimento (i datori di lavoro pagano solo sulla base del numero dei portuali che lavorano veramente). Naturalmente gli imprenditori non sono pronti ad aumentare il loro contributo al fondo e vedono, come anche i sindacati, un'unica soluzione: il contingente deve essere selezionato. Perciò si rivolgono fra l'altro al Comitato per le Sanzioni. Questo Comitato ha aumentato notevolmente la sua attività negli ultimi tempi. Si è aumentato il minimo dei turni prescritti, cosicchè un numero sempre maggiore di lavoratori non riesce a mantenere questa norma. A ciò si aggiunge che i portuali devono rispondere davanti al Comitato se hanno ricevuto il salario settimanale garantito più di 5 volte, se non sono andati a lavorare per un certo numero di giorni (quindi non si sono presentati né per il lavoro, né per i sussidi di disoccupazione), se hanno più di 12 timbri, ecc. Tutte queste mancanze vengono punite con il licenziamento.

Disoccupazione

In seguito alla meccanizzazione del porto e della generale crisi economica mondiale il numero degli occupati al porto è calato. Il contingente negli ultimi anni è calato costantemente e la cifra media della disoccupazione giornaliera è salita. (vedi le statistiche)

Dal 1975 non vengono più assunti nuovi portuali. Il lavoro non viene più distribuito sull'intero contingente, ma il ritmo di lavoro rimane molto alto, ci sono ancora sempre squadre di lavoro che vengono avviate sul posto di lavoro con un numero di uomini inferiore a quello dovuto, vengono sempre fatti doppi turni e straordinari e il lavoro nero non è ancora scomparso.

Ritmo di lavoro

Sulla consistenza della operazioni, la lega degli scaricatori raccoglieva nel 1972 le seguenti cifre:

Anversa	24,8	tonn. per squadra e per turno
Dunkerque	18,4	tonn. per squadra e per turno
Marsiglia	15,6	tonn. per squadra e per turno
Rotterdam	14,8	tonn. per squadra e per turno
Le Havre	12,5	tonn. per squadra e per turno
Amburgo	11,8	tonn. per squadra e per turno

L'anno passato venne fatta dall'«Indian Pakistan Lines Conference» (un gruppo armatoriale) una ricerca sul tempo di lavoro in alcuni porti europei.

I risultati vengono espressi in tonnellate giornaliere di carico e scarico:

Anversa	930	e	562	tonnellate
Oslo	834	e	715	tonnellate
Le Havre	670	e	650	tonnellate
Rotterdam	615	e	590	tonnellate
Brema	550		—	tonnellate
Marsiglia	530		—	tonnellate

Squadre di lavoro

Insieme all'alto ritmo di lavoro e alla mancanza di buone misure di sicurezza, altra importante causa degli incidenti sul lavoro e del crescere della disoccupazione è il lavorare con squadre in cui viene impiegato un numero di uomini inferiore a quello dovuto.

La composizione ufficiale delle squadre è la seguente:

Navi da carico di tipo convenzionale:

— 1 caponave per vascello e per turno
— 1 caposquadra per squadra
— 8 uomini in stiva
— 1 mantiere sul ponte
— 6 uomini in banchina (incluso quello responsabile all'imbragaggio). Gli 8 uomini nella stiva possono essere ridotti a 6 per le navi al di sotto delle 4.000 tonn. di stazza lorda. Gli 8 o 6 uomini possono sempre essere ridotti a 2 se vengono impiegati mezzi meccanici quali i «sollevatori», o gru mobili.

Pallets e automobili:

— 1 caponave per turno
— 1 caposquadra per squadra
— 4 uomini in stiva per squadra
— 1 mantiere
— 4 uomini in banchina.

Altri carichi speciali: (unitizzati, pre-imbragati, ecc.) gli accordi devono essere raggiunti con la commissione permanente del Comitato nazionale del porto di Anversa.

E' diventata ormai una tradizione che questa composizione ufficiale delle squadre viene completamente ignorata. Per le squadre che occupano un numero di uomini inferiore a quello dovuto, e che spesso vengono ridotte fino alla metà del minimo prescritto, vengono richiesti portuali ai quali viene poi corrisposto un extra.

I dirigenti sindacali non hanno mai fatto intendere che essi sapevano di tutto ciò, — cosa che essi potevano facilmente immaginare, poichè nessuno di essi si è ancora fatto vedere in porto da quando Louis Major (ex segretario di un sindacato) venne gettato dai portuali nel fiume Schelda, quando in uno sciopero ordinò di riprendere il lavoro.

Questo è probabilmente anche uno dei motivi perchè i regolamenti con le relative composizioni per squadra, le prescrizioni di sicurezza, ecc., non sono

stati mai pubblicati. Ogni lavoratore portuale che viene assunto, deve dichiarare che rispetterà i codici, anche se ancora nessuno glieli ha mai posti sotto gli occhi.

L'ultimo cambiamento nel regolamento, che non ha solo lo scopo di rendere impossibile fra breve ogni forma di sciopero, ma anche si adatta nel quadro dell'imminente diminuzione del contingente, ha il seguente testo:

«Il Comitato nazionale paritario [NPK] del porto di Anversa comunica che l'art. 150 bis del Regolamento viene mutato nel seguente modo:

La carta di iscrizione o di occupazione dei portuali verrà ritirata se essi, individualmente oppure in gruppo,

a) prenderanno l'iniziativa oppure si renderanno attivi con lo scopo di disturbare o di impedire il normale corso dei lavori del NPK del porto di Anversa oppure di uno dei suoi gruppi di lavoro.

b) impediranno le assunzioni.

c) esprimeranno violenza, minacce ed offese verso aderenti oppure dipendenti del NPK del porto di Anversa, e verso tutte quelle persone che hanno relazione di lavoro sotto la sorveglianza del NPK del porto di Anversa.

d) faranno danni alle merci, agli accessori oppure a ciò che viene usato dagli aderenti o dipendenti del NPK del porto di Anversa, oppure dalle persone, istituti e organizzazioni che hanno rapporti di lavoro sotto la sorveglianza del NPK del porto di Anversa».

Turni neri.

Chiamiamo turno nero ogni periodo di 8 ore nel quale viene fornito lavoro portuale senza che venga fatta una busta paga. Questi turni possono anche essere ore straordinarie oppure doppi turni, oppure turni forniti da «non appartenenti all'impresa...». Ore straordinarie o doppi turni significano levare il pane di bocca ai portuali disoccupati oppure ai lavoratori in genere.

Nel 1965, secondo le cifre fornite dal Comitato per la sicurezza, il numero di turni è stato di 3.234.008, il numero dei cartellini 2.623.920, quindi i turni neri sono stati 610.088. Nel 1970 i turni effettivi 2.789.390, il numero di cartellini 2.126.124, quindi ci sono stati 663.266 turni neri. Nel 1974 la situazione era la seguente: 2.935.617 turni effettivi, 2.684.344 cartellini e 251.273 turni neri.

Rispetto a una contrazione dell'occupazione sia ufficiale che nera la produttività nel porto è aumentata moltissimo (26,28 tonn. di merci secche per turno e 14,45 di merci sfuse nel 1975; nell'anno successivo 30,66 e 15,12 rispettivamente). Non è dunque il volume di merci che è diminuito, anzi è notevolmente aumentato, sono modificate le tecniche di carico e scarico.

Facchini e camionisti a Milano

I compagni che da un anno circa lavorano su un'ipotesi di organizzazione di alcune sezioni di classe operaia che compongono il trasporto merci (a Milano essenzialmente autotrasporto: trasporto su gomma), si sono trovati all'inizio, e per certi versi ancora oggi, di fronte ad alcuni grossi problemi per interpretare i cambiamenti che il settore ha subito e sta subendo. Questi cambiamenti apparentemente tecnici stanno sconvolgendo la precedente organizzazione del trasporto e stanno determinando alcune grosse modificazioni nella composizione della classe operaia coinvolta in questo passaggio del ciclo di produzione.

Scalo Farini e Tangenziale Est

Dieci, quindici anni fa, lavorare nell'autotrasporto a Milano voleva dire lavorare fisicamente dentro quell'area che inizia dallo scalo Farini e da via Valtellina si estende fino agli ultimi isolati della Bovisa.

Accanto alle grandi case di spedizione (Domenichelli, Gondrand, Danzas ecc.) c'erano centinaia di piccoli corrieri con magazzini arrangiati nei posti più impensati; in pratica non c'era cortile che non fosse privo di ribalta, anche se entrare con il camion ed accostare richiedeva un'abilità di guida notevole.

Oggi in questa zona si svolge ancora una parte consistente del trasporto e della manipolazione delle merci, ma sempre di più la nuova area del trasporto si va spostando geograficamente dalla parte opposta della città, lungo la Tangenziale Est.

Gli effetti del mutamento sono notevoli, non solo quantitativamente. Lo scalo ferroviario Farini, l'INT (Istituto nazionale trasporti) e la dogana annessa allo scalo erano, per la vecchia organizzazione, le uniche strutture pubbliche che lo Stato metteva a disposizione per il trasporto privato.

Lungo la Tangenziale Est il rapporto tra trasporto su gomma e trasporto pubblico in tutte le sue articolazioni è più complesso anche se quello che di fatto ne esce potenziato è il primo. Esemplare è il caso del CAMM. Costruito da un consorzio di spedizionieri a poca distanza dall'aereoporto di Linate e dall'Ortomercato, il CAMM si trova al centro di tre scali ferroviari che di fatto gli sono stati funzionalizzati: gru per il movimento dei containers, depositi, autoporti ecc.

E' difficile allo stato attuale verificare il grado di realizzabilità dei progetti che periodicamente vengono formulati sul futuro di questa zona; è certo che alcuni sono in corso di concretizzazione.

La trasformazione dell'Ortomercato in città annonaria, che ingloberà tutti i settori del mercato alimentare, ortofrutticolo, della carne e ittico, è uno di questi progetti. Inoltre è in corso di potenziamento lo scalo merci dell'aereoporto e in fase di realizzazione la nuova dogana di Melzo, che porterà ad un'accelerazione di tutte le operazioni connesse allo sdoganamento che finora avevano inciso molto pesantemente sui tempi di trasporto.

Non ci interessa a questo punto verificare se la progettazione e la costruzione del CAMM non ha goduto di finanziamenti pubblici, è evidente che l'integrazione tra tutte le componenti del trasporto (ferroviario, aereo, su gomma) è realizzata a tutto vantaggio del trasporto privato.

Per esemplificare il discorso, basta ricordare il caso della CEMAT, la società che gestisce il terminal ferroviario di Milano-Rogoredo, dove avviene la movimentazione dei containers. Questa società era l'unico istituto pubblico del settore (oggi lo è in minima parte) ampiamente in attivo (l'INT nei primi mesi del '77 ha realizzato un deficit di 1300 miliardi); recentemente è stata di fatto rilevata dalla Fiat-Allis accelerando così il processo di privatizzazione in corso nel settore.

I sindacati e la riforma del trasporto

CGIL e CISL hanno costituito da alcuni anni due federazioni che riuniscono tutti i sindacati che operano nelle diverse sezioni del trasporto. La costituzione di queste federazioni era fino a un anno fa poco più di un fatto simbolico. Oggi invece comincia a diventare il supporto di quella che sarà la linea dei sindacati per il prossimo futuro: la proposta di una riforma generale del trasporto.

Sempre più spesso nelle assemblee si sente dire che il sindacato non deve limitarsi al suo ruolo tradizionale, ma affermare proposte per una razionalizzazione del settore, aprire un rapporto costruttivo con l'ente pubblico: Regione, Comune, ecc.. Questo nuovo corso vale la pena di essere preso in considerazione, non tanto per la sua realizzabilità pratica, (la capacità del sindacato di imporre soluzioni riformistiche del settore è meno di zero), ma perchè di fatto questa linea ha come premessa la caduta di ogni forma di rivendicazione radicale su orario, salario, occupazione, ecc..

Il contratto nazionale precedente ha realizzato alcune piccole conquiste salariali e normative: il secondo autista o il fattorino per il camionista, la limitazione nell'impiego dei carovanieri (clausola mai rispettata) ecc.. Per il prossimo, che scade a settembre, è probabile che il sindacato oltre ad alcune richieste salariali non andrà, mentre batterà il tamburo sulla proposta di riforma, che come risultato massimo può avere la formalizzazione di incontri tra Sindacati, Regioni, e alcune delle associazioni padronali a cui aderiscono gli spedizionieri (sono una decina senza una forma di consorzio che li riunisca a livello regionale).

I nuovi veicoli - velocità, portata e costi

In passato non è mai avvenuto — parola di tutti i camionisti — che un camion uscisse da uno spedizioniere a carico ultimato senza aver superato la portata stabilita per quel tipo di veicolo. Oggi succede sempre più spesso il contrario: non solo molti camion non superano la portata dichiarata, ma viaggiano anche al di sotto della capacità di portata e di cubatura. Quello che sta prevalendo è *la velocità* rispetto alla quantità del trasporto effettuato. Prima si partiva quando il camion era carico, oggi si parte anche se il carico non è ultimato, l'importante è che arrivi rapidamente a destinazione. La nuova struttura stessa dei magazzini e delle ribalte è concepita per ridurre i tempi di sosta della merce. A questa nuova concezione del trasporto è orientata anche la produzione dei veicoli industriali. La pubblicità di questi ultimi è esemplare.

Tutte le case automobilistiche pubblicizzano due tipi di veicolo:

A) L'autocarro superiore ai 70/80 quintali di portata, come il più piccolo dei grossi autocarri utilizzabile principalmente sui lunghi percorsi,

B) Il piccolo autocarro di città con una portata media inferiore ai 25 quintali. Tipico è il 242 della Fiat.

Quello che è stato ridimensionato è l'autocarro medio, di portata intorno ai 50 quintali, che fino a 5, 6 anni fa era ancora il veicolo più largamente utilizzato.

Questo è uno degli aspetti principali della razionalizzazione che di fatto sta avvenendo, che porterà presto ad alcune grosse modifiche. Innanzitutto una divisione netta dei diversi passaggi del trasporto per i quali si concepisce un certo tipo di veicolo, poi la prima risposta da parte del capitale a un problema di costi.

L'impiego più intenso di automezzi pesanti (autotreni, articolati) ha la sua fondamentale ragione nei costi di trasporto della merce. Nel '73, 1 tonn./Km trasportata da un autotreno pesante costava 18 lire e saliva a 28 lire per gli autotreni di dimensioni più ridotte. Lo stesso rapporto calcolato su un autocarro medio faceva salire a 88 lire il costo di 1 tonn./Km., per diventare di 233 lire per gli autocarri intorno ai 25-30 quintali di portata.

Non stupisce dunque che gli autocarri prodotti rispettivamente dalla Bedford General Motors (il TK-D) e dalla SAVIEM Renault Veicoli Industriali (il P11) progettati per una portata di 50 ql., sono venduti sul mercato italiano con una possibilità ufficiale di portata che raggiunge gli 86 ql..

Esistono ancora i padroncini?

Negli anni precedenti si è verificato un aumento del parco veicoli superiore di gran lunga alla portata delle merci effettivamente trasportate; il settore risente di una reale eccedenza di capacità di trasporto. A subire questa situazione, che si traduce in concorrenza selvaggia, sono soprattutto i padroncini.

Con un tipo di organizzazione che tende a scindere il lavoro di linea dal lavoro di città, molti padroncini si ritrovano a lavorare con costi molto alti; di fatto molti veicoli in circolazione diventano obsoleti. E' meglio possedere un 242 Fiat o un 238 che un 642 o un 130. Gli effetti sono già visibili: oggi con un autocarro leggero è facile trovare lavoro da uno spedizionere per fare prese-consegne con una paga media giornaliera intorno alle 35-40 mila lire. Questo sta portando nel settore *un cambiamento nella composizione di classe.* E' sempre più facile incontrare giovani ed ex-operai che anzichè un lavoro stabile preferiscono questa soluzione; comprando un furgone usato o uno nuovo a rate, pensano di poter guadagnare di più ed essere più liberi, spostandosi da uno spedizioniere all'altro, e di usare a proprio vantaggio una situazione di mobilità orizzontale. Il padroncino classico continuerà ancora a lungo ad essere la figura sociale più diffusa del settore, ma è indiscutibile che sta per essere ridimensionato. Le forme di leasing per l'acquisto di autocarri pesanti o autotreni oggi sono molto più vantaggiose che per il passato: oltre ad una rateazione concordata per l'acquisto del veicolo, si estendono alle spese di accessori e di riparazione. Malgrado questo, il numero dei padroncini che acquistano veicoli pesanti per un lavoro di linea si è ridotto, a meno che non si tratti di trasportatori che hanno stabilmente in appalto grossi carichi da qualche azienda.

I più cercano di conservare il lavoro, oppure si rassegnano ad entrare in forme di «cooperazione» che in realtà non hanno molto di diverso dal racket. Quello che ormai sta diventando evidente è che per i padroncini i tempi buoni sono finiti e che in futuro dovranno lavorare quasi esclusivamente su sezioni del tutto marginali del trasporto.

Le carovane e le aziende di trasporto

Le pubblicazioni di parte padronale, come pure le analisi molto lacunose condotte dal sindacato concordano su un punto: la maggioranza degli addetti alle aziende del trasporto su gomma è composta da colletti bianchi, l'80% per alcuni e il 55-60% per altri. La quantificazione più o meno esatta non muta però il nostro giudizio, che è in proposito differente se non addirittura opposto. Le analisi e le relative quantificazioni sono vere solo se rapportate alle aziende intese come istituti privati con una direzione e un numero di dipendenti determinato. Se usciamo dalle pastoie del diritto privato e da una concezione codina di intendere la contrattazione, il giudizio cambia, e di molto. E' la natura stessa delle aziende che sta alla base dell'«errore» di calcolo.

La crisi della Soffritti oppure il ridimensionamento di Mottura e Fontana sono le manifestazioni più evidenti e tutto sommato neppure le più importanti di una riorganizzazione in atto nel settore. I vecchi camion (come Domenichelli, specializzati nel trasporto principalmente di collettame con mezzi propri) o assumono una posizione di monopolio per la spedizioni su certi percorsi o per un certo tipo di merci, oppure chiudono o lavorano su margini di profitto molto stretti. Al corriere subentra la casa di spedizioni che va sempre più assumendo la natura di un'agenzia di trasporto che muove merci servendosi di mezzi non suoi. Questo vale per i mezzi come per gli uomini.

Esistono autotrasportatori che a volte dispongono di parecchi automezzi anche pesanti, che in realtà sono ed esistono solo come subappalto di uno spedizioniere che gli ha affidato la copertura di certe linee. La cosa si può estendere anche agli uomini. Il numero abbastanza alto, mai esattamente quantificato, di operai, lavora per le aziende del trasporto, pur non risultando ufficialmente addetti. Se fissiamo come approssimazione 60 giornate lavorative erogate in un anno come base di calcolo per stabilire se un operaio lavora stabilmente in un settore, allora gli operai delle carovane che lavorano nel trasporto sono secondo noi vicino ai 10.000. Le carovane come istituto non sono una cosa nuova, tutt'altro. Nate nel dopoguerra principalmente ad opera della CGIL per creare una situazione di semioccupazione quando il numero dei disoccupati saliva a milioni, oggi non sono più neppure quell'istituto dall'umanitarismo molto ambiguo, sono di fatto racket. Ufficialmente la CGIL le ha liquidate, in realtà noi pensiamo che le ha passate in gestione a uomini vicini al sindacato; altre ancora sono gestite direttamente da clan mafiosi, o costituite da gente anonima per conto di alcune case di spedizioni, che evitano così la tangente normalmente versata a chi gestisce la carovana in proprio. Si tratta di tangenti alte; lo spedizioniere versa 39mila lire per otto ore alla carovana, un operaio ne riceve oggi mediamente 20-22mila per otto ore. I costi sociali e fiscali sono inesistenti o irrisori, dato che l'identità giuridica della carovana è in genere la cooperativa, e in alcuni casi non c'è neppure questa parvenza di legalità.

Oggi sulla spinta di alcune lotte le paghe tendono a stabilizzarsi sulle tremila lire l'ora. E' evidente comunque che non esiste nessuna garanzia di lavoro; tremila lire all'ora nette possono sembrare molte, ma in questo caso erogazione di salario c'è solo con erogazione di lavoro.

Le lotte

La scadenza contrattuale come parametro del livello delle lotte nel trasporto non funziona, anche se molto del nostro lavoro è rivolto a quanto realisticamente potremo mettere in campo a settembre. Non funziona perchè i parametri sindacali con cui si è voluto fino ad oggi interpretare il trasporto, o peggio ancora intraprendere lotte nel trasporto, escludono di fatto due delle componenti principali del settore autotrasporto: i facchini di carovana e i camionisti indipendenti (i padroncini).

In questo senso è esemplare l'esperienza di Democrazia Proletaria nel trasporto. DP si è costituita verso il '74 dentro il settore, ed ha avuto la sua più importante occasione nel rinnovo dei contratti del '75, durante i quali è riuscita ad estendere la sua presenza organizzativa in tutte le più importanti case di spedizioni.

Secondo noi il merito che a questi compagni va riconosciuto è di avere introdotto nel settore (che ha sempre avuto un potenziale e una pratica di violenza altissimi) pratiche di movimento (ronde, picchetti, blocchi ecc.) che andavano a scontrarsi con un'esperienza sindacale ufficiale delle più becere.

E' vero però che la pratica dura non è mai riuscita a scalfire i contenuti e la natura delle rivendicazioni sindacali, salvo, raramente, in occasione dei contratti aziendali.

Lo stare dentro più che al sindacato, ad una logica sindacale, e quindi agli istituti della contrattazione, è stato, secondo noi, il motivo principale dello svuotamento e del fallimento poi di quella esperienza. E' impossibile contrattare sulle carovane o su tutto un settore di padroncini.

Su questo mostra la corda un'esperienza che è stata anche nostra: la lotta per le assunzioni. Affrontare il problema delle carovane finora ha significato dire lotta all'avventiziato (cosa su cui il sindacato ha fatto sempre orecchie da mercante) o perlomeno creare condizioni normative per i carovanieri uguali a quelle dei dipendenti diretti dell'azienda. Riguardo a ciò, contro le decisioni stesse del sindacato, o con le mediazioni dei compagni dentro il sindacato, assunzioni ne abbiamo strappate in alcune aziende (General Docks, Züst Ambrosetti).

Oggi però riteniamo che dobbiamo lavorare su un altro terreno: quello dello scontro diretto con la gestione delle carovane. E' ovvio che andiamo a scontrarci con il racket; fino ad oggi ogni intervento nelle carovane è sempre stato accompagnato da scazzi a non finire. I compagni che intervengono anche semplicemente per volantinare o per discutere con i caro-

vanieri in attesa di essere mandati a lavorare, devono essere sempre numerosi e con il «passo pesante».

Finora le nostre richieste si sono fissate su alcuni punti:

— 4.000 mila lire all'ora
— non un'ora di straordinario
— giorni di malattia pagati al 70%
— infortunio al 100%

Si tratta di una piattaforma che secondo noi potrà diventare realistica a settembre; le 3.000 lire all'ora sono comunque un risultato anche di questi interventi. Il punto è di arrivare al contratto introducendo questa variabile non prevista da nessun parametro sindacale.

Orario, salario, livelli

Il settore, anche se in fase di razionalizzazione, è in espansione. I licenziamenti per la chiusura di aziende o per la ristrutturazione sono facilmente riassorbiti dentro il settore stesso.

La disponibilità finanziaria del capitale è molto alta. La dinamica salariale va perciò, secondo noi, alimentata su quelle voci in cui l'azione operaia può incidere di più: paga oraria, unificazione di punti di incentivo ecc..

La voce che noi abbiamo «usato» di più per far scattare aumenti di salario è stato l'incentivo, che ha grosso modo una base di calcolo dei costi concepita sulla base del movimento merci di una ribalta. In molte aziende si è arrivati a fissare un minimo di calcolo che è di 1000 ql. al giorno.

L'obiettivo, sul quale si verificherà uno scontro molto grosso, è che la base di calcolo sia uguale per tutti; es. 1 ql. per 4 per tutti, e non 1 ql. per 4 ai carrellisti e 1 ql. per 3 agli scaricatori ecc..

Il punto è di mantenere la voce introducendo meccanismi che vanno in senso egalitario.

Ma i due elementi che vanno introdotti di forza riguardano l'orario e i livelli; su questi si può condurre una reale battaglia politica. Finora ad ogni livello corrispondeva più che una categoria salariale, una stratificazione nell'organizzazione del lavoro.

Stratificazione abbastanza artificiale per la natura stessa del lavoro. Uno scaricatore è molto spesso contemporaneamente spuntatore, stivatore o fattorino in cabina con un camionista. La stessa cosa si può dire per un camionista, che controlla la merce, fa la spunta dei documenti ecc. Tutti lavori che, se interpretati in maniera rigida, dovrebbero essere definiti impiegatizi.

Tutto questo non toglie che per ogni qualifica professionale esiste un livello, senza nessun passaggio neppure per punti di anzianità. A questo punto diventa abbastanza assurdo lottare sul mansionario come stanno facendo alcuni settori di sinistra del sindacato, che rischiano di riproporre stratificazioni di comando che il capitale è ben lieto di avallare.

E' necessario introdurre meccanismi di automatismo calcolati, ad esempio, sull'anzianità. Rispetto a ciò non siamo andati oltre alla propaganda e alla pratica diretta per creare un comportamento di insubordinazione diffusa.

E' comunque sull'orario che si può condurre nel trasporto una battaglia che ha in sè alcune implicazioni rivoluzionarie.

L'ultimo contratto di lavoro sottoscritto dai sindacati, fissava le ore 18 come limite per la chiusura della giornata lavorativa nel settore, concedendo però che si arrivasse alle 19, come ora di straordinario a discrezione della direzione. In realtà la erogazione di lavoro straordinario è altissima, anche se bisogna ricordare che la pratica delle soste, anche fino a due ore in un giorno, è una pratica di massa comune a tutti i camionisti. Sulle ribalte, l'autoriduzione dei ritmi, o lo scarico eseguito con più persone rispetto alle esigenze del padrone, sta diventando una pratica acquisita.

Su questo terreno riprendere alcune esperienze militanti degli anni passati è urgente. Sull'orario si possono schierare tutte le principali sezioni operaie coinvolte nel trasporto su gomma, dai camionisti ai facchini di carovana.

Questo è il cuneo che si può fissare tra la composizione di classe e la riorganizzazione capitalistica.

Nell'ultimo anno le carovane si sono riempite di ex studenti o di operai licenziati o in cassa integrazione, insieme a giovani meridionali che, nonostante la crisi, continuano ad emigrare al nord. Per questi soggetti una riduzione dell'orario, mantenendo la paga a 4.000 lire all'ora, può diventare un progetto sul quale scontrarsi, e crediamo che su questo si possano raccogliere adesioni da fette consistenti di camionisti.

Su questo terreno, senza pensare di mettere in atto una scadenza ultimativa, pensiamo sia urgente lavorare. Non è certo la prima volta che un'organizzazione operaia lavora sulla mobilità, senza preoccuparsi di difendere livelli precedenti di conquiste. Di diverso c'è oggi che questo scontro può iniziare a essere risolto a nostro vantaggio, senza per questo puntare tutto su battaglie risolutive. Come hanno detto altri prima di noi: «Il muschio non cresce sui sassi che rotolano».

Comitato operaio dell'autotrasporto
Milano 15.5.1978