

L'orma profonda
della lotta dei marittimi del 1959
*di Iginio Ariemma**

Lo sciopero dei marittimi di cinquanta anni fa è ignorato. Anche dagli storici. Eppure è stato un grande sciopero mondiale. L'unico, a mia conoscenza, che, partito dall'Italia, ha avuto come palcoscenico l'intero pianeta, i porti dei cinque continenti e tutti i grandi mari e che ha visto la partecipazione di 118 navi di cui più di metà in porti stranieri, dove quasi ovunque ha incontrato la solidarietà non soltanto delle marinerie locali, ma anche da parte della popolazione. Le navi si fermarono al primo approdo – questa la parola d'ordine –, oltre che in tutti i porti italiani, nelle Americhe: a New York, a Vancouver, a Cristobal (Panama), a Buenos Aires. In Africa sei furono i porti interessati: Dakar, Dar es Salam, Alessandria e Suez, Port Sudan, Orano. Due in Australia, Sydney e Melbourne. Due in Asia, Karachi e Calcutta, e uno in Turchia, a Istanbul. In Europa lo sciopero avvenne nei porti di Las Palmas e Barcellona, Marsiglia e Nizza, Anversa e Atene.

La sua importanza è storica. Infatti è parte integrante, per certi versi anticipatrice, di quel moto di popolo che pose fine agli anni cinquanta e che ebbe il culmine a Genova il 30 giugno e poi a Reggio Emilia, Palermo e Roma nel luglio 1960. Terminò così la stagione politica del centrismo, che durava da oltre un decennio e che si era caratterizzato per la repressione del movimento dei lavoratori soprattutto delle campagne, ricorrendo spesso alla violenza e all'eccidio, e, dopo la caduta del Governo Tambroni, fu dato il via al centrosinistra, con l'ingresso del Psi nell'area di governo. Questo moto ebbe al centro l'attuazione della Costituzione, a partire dal suo

* Fondazione Giuseppe Di Vittorio.

valore fondante, l'antifascismo, e vide come protagonista una nuova generazione che nelle fabbriche, nelle campagne e nella scuola riscoprì a modo suo, come fa ogni generazione, l'antifascismo e affermò il diritto alla libertà di manifestare, di esprimere la propria opinione, di scioperare (i giovani dalle magliette a strisce).

Tutti questi «segni» sono già presenti nello sciopero dei marittimi del 1959 e nel ruolo assolutamente decisivo che svolsero la città e il movimento operaio di Genova. È stato uno sciopero ad oltranza che è durato oltre 40 giorni e ha richiesto un grande spirito di sacrificio e di solidarietà da parte dei lavoratori, come è documentato dalle relazioni di Fabrizio Loreto e di Paolo Arvati e dall'antologia dei verbali, delle lettere e dei telegrammi spediti dalle navi alla Federazione italiana dei lavoratori marittimi della Cgil (Film). Allora i marittimi italiani erano oltre 120 mila, ma soltanto 40-45 mila erano imbarcati su navi nazionali e straniere. Sebbene la maggioranza del naviglio fosse in mano pubblica, i due grandi cosiddetti «padroni del vapore» erano Angelo Costa, che fino al 1955 era stato anche il leader della Confindustria, e Achille Lauro, esponente monarchico ed ex sindaco di Napoli.

Tutti i giornali ne parlarono diffusamente, cogliendone la portata e la novità. Ovviamente la stampa filogovernativa, in maggioranza, condannò lo sciopero e le rivendicazioni dei marittimi, considerate assurde e spropositate, benché il contratto precedente risalisse al 1931. Soltanto i giornali di sinistra, e con loro «L'Espresso», al quarto anno di vita, difesero le ragioni degli scioperanti. Se ne occupò anche il Parlamento, in risposta a interpellanze le quali mettevano in luce il comportamento repressivo e di parte del Governo Segni.

La lotta, come è stato detto, sembra quasi una sceneggiatura di un film, con tanto di canovaccio, un regista e attori e navi sparsi in un mappamondo ideale. Ancora adesso mi chiedo come sia stato possibile dirigere uno sciopero di tale portata e complessità. Va infatti tenuto presente che i marittimi non potevano scioperare in mare aperto, in quanto, per il codice di navigazione di allora, sarebbe stato un reato grave di ammutinamento. Di qui il «fermi al primo approdo». Inoltre tutte le disposizioni passavano attraverso il telegrafo e quindi prima di ogni altro venivano lette dal comando della nave. Ma la creatività, specialmente se sorretta dalla volontà politica, non ha limiti: «Giovanni ha vinto il concorso», «Piero è stato pro-

mosso» e così via diventarono i messaggi in codice per dare il via allo sciopero. Nemmeno la massiccia azione per reclutare nei porti il crumiraggio o le azioni da fronte del porto, o da «Pace e Libertà» dei vari Sogno e Cavallo, come avverrà negli anni successivi nelle fabbriche, di fantomatici comitati antisciopero, fomentati e sostenuti dagli armatori e dal Ministero dell'Interno, come il comitato di difesa marinara diretto dall'ex ufficiale Angelo Anfosso di Genova, riuscirà a debellare la lotta. La repressione raggiunse il suo culmine il 29 giugno a Torre del Greco, dove la polizia sparò e ferì alcuni lavoratori che manifestavano. Quella Torre del Greco dove ogni abitante nasce marittimo, dove «il mare è la tradizione e la condanna di noi giovani», come scrive sul diario di bordo un marinaio.

Il lungo sciopero si concluse con un accordo non esaltante sul piano monetario, cioè della panatica, l'appannaggio giornaliero che veniva dato ai marinai (Eugenio Scalfari in un articolo su «L'Espresso», a dire il vero, un po' supponente, criticò il Pci e lo stesso Togliatti per i magri risultati ottenuti), ma certamente molto importante sul piano della libertà e dei diritti, perché i marittimi conquistarono il diritto di sciopero, il diritto di contrattazione e il riconoscimento del sindacato sulle navi. Tutti diritti che portarono in seguito ad avere sicurezza di lavoro e di reddito tra un viaggio e l'altro, e nel 1969-70 a conquistare il diritto all'assemblea sulle navi e i delegati di bordo.

In questa vicenda, insieme a Giordano Bruschi, che poi ha avuto anche il merito di averne scritto la storia (*La sfida dei marittimi ai padroni del vapore. Lo sciopero di quaranta giorni del 1959*, Genova, Fratelli Frilli editori, 2006), emerge la figura di Renzo Ciardini. Sua la leadership del movimento, dall'inizio, nell'unificare la categoria e dare ad essa una vera e propria strategia politica al di là della rivendicazione sindacale, fino alla fine, concludendo la lotta al momento opportuno e guadagnando il rispetto e la stima da parte di un avversario per nulla arrendevole e difficile come Angelo Costa. Ciardini, quando diventò segretario della Film-Cgil, aveva già alle spalle una notevole esperienza: la lotta partigiana, i consigli di gestione, la segreteria della Camera del lavoro di Genova. Anche lui, come il gruppo dirigente che guiderà la Cgil negli anni seguenti, era stato scelto da Di Vittorio ed era a lui molto vicino. Vittorio Foa ricorda, ne *Il cavallo e la torre*, che Ciardini era stato uno dei sostenitori della svolta del «ritorno in fabbrica» e del ripartire dalle condizioni di la-

voro dopo la sconfitta Fiom del 1955 alla Fiat; accanto a Lama, Trentin, Garavini, Santi e non molti altri. Con la sua direzione i marittimi fanno un vero salto di qualità non soltanto sul piano rivendicativo, ma anche su quello politico più generale. Ne è testimonianza la relazione del 1959, presentata nel volume, in cui viene sviluppata in modo puntuale l'analisi della condizione lavorativa dei marittimi italiani e vengono affrontati lo stato, a dir poco critico, della politica marinara italiana e le misure necessarie per il suo rinnovamento, facendo del sindacato un soggetto politico di primo piano.

Il convegno «Panatica e libertà: fermi al primo approdo. 1959-2009: sciopero mondiale dei marittimi italiani», svoltosi a Genova il 3 luglio 2009, di cui pubblichiamo gli atti, insieme al libro di Bruschi prima accennato, ha il pregio di tirare fuori dai cassetti, dove era stata dimenticata, questa lotta veramente straordinaria. In questi decenni si è verificata una frattura tra generazioni, tra vecchi e giovani. Una frattura non soltanto generazionale, ma a mio parere ben più profonda e pericolosa, perché colpisce la mente, il linguaggio, il costume, il modo di vedere la realtà. Il nostro sembra sempre più un paese senza storia, in cui la trasmissione del passato è fragile, parziale, limitata. Prevale la rimozione, non la ricerca di una radice comune per distinguere ciò che è vivo e ciò che è morto o meglio ciò che deve essere conservato da ciò che invece va buttato via. Io sono convinto che per capire la società di oggi ci vogliono categorie più moderne e corrispondenti alla realtà attuale, ma senza conoscere le vecchie categorie, senza conoscere il passato e la storia si resta alla superficie, non si trova il nuovo e tanto meno le nuove chiavi del futuro. E soprattutto non si sedimenta una coscienza pubblica e civile, che deve accomunare. Il messaggio del convegno di Genova è dunque molto chiaro: doveroso omaggio ai lavoratori e alle loro famiglie che hanno partecipato alla lotta dei marittimi di cinquanta anni fa e nello stesso tempo ricordare alle nuove generazioni che, per costruire l'avvenire, non va dimenticata, ma «riflettuta» l'orma profonda della nostra storia passata.