

Gaetano VIANELLO

L'organizzazione
dei portuali veneziani
dalle origini
all'usurpazione fascista

A cura di G. Gaddi

G a e t a n o V I A N E L L O

L'ORGANIZZAZIONE DEI PORTUALI VENEZIANI

DALLE ORIGINI ALL'USURPAZIONE FASCISTA

Memorie autobiografiche

a cura di Giuseppe GADDI

1 9 7 1

I n t r o d u z i o n e

È naturale che gli uomini, giunti a quello che si vuol definire il "Viale del tramonto", siano portati a guardare indietro, a rivedere al passato, quasi a fare un bilancio della propria vita, per chiedersi se essa ha avuto un senso e quale. I più fanno questo bilancio mentalmente, e se lo portano appresso. Alcuni lo mettono per iscritto, dando così anche ad altri la possibilità di conoscerlo. E' fra questi che va collocato Gaetano Vianello, autore di un'ottantina di pagine dattiloscritte, già ingiallite dal tempo e riunite in fascicolo da una rilegatura rudimentale, venuteci casualmente fra le mani.

Le molte notizie di carattere strettamente familiare che esse contengono, e la stessa forma trasandata dell'esposizione, farebbero presumere che nello stendere quelle che egli stesso, verso la fine, definisce le sue "memorie", l'autore non pensasse affatto alla possibilità di una loro divulgazione, che egli le avesse scritte più per se, e al massimo per i suoi, che per degli estranei.

Ma queste "memorie" rivestono un'importanza che va ben

al di là della cerchia familiare. Gaetano Vianello non è stato solo un privato cittadino, le cui vicende possono aver avuto effettivamente un carattere puramente familiare. Egli è stato anche, e per moltissimi anni soprattutto, un uomo pubblico, un organizzatore, il primo organizzatore dei lavoratori del porto di Venezia. Perciò le sue "memorie" non possono essere considerate come parte di un asse ereditario destinato a pochi: quali che siano stati gli intendimenti che l'hanno guidato nello scriverle, il Vianello ha lasciato un retaggio che è patrimonio di tutti, e in primo luogo dei portuali veneziani. È per questo che abbiamo ritenuto opportuno riesumarle, sfrondandole delle parti a carattere strettamente familiare e riassumendole in quelle che contenevano ripetizioni o particolari di scarsa importanza.

Ne è uscito quello che potrebbe essere considerato come una specie di canovaccio della storia delle organizzazioni dei lavoratori del porto di Venezia dalle loro origini fino alla usurpazione fascista. Canovaccio non solo per la brevità, e quindi per l'incompletezza, dell'esposizione, ma anche per una sua certa parzialità che fa vedere al Vianello soprattutto se stesso e ciò che lo circonda più da vicino. Anche con la sue lacune, però, questo scritto ci sembra meritevole di essere conosciuto perché ci offre un'immagine di un passato ormai inghiottito dal tempo, immagine che per quanto sbiadita e anche sgualcita, di quel passato ci tramanda qualche tratto ignoto o poco noto ai più.

Certo che la narrazione nel suo insieme, ma particolarmente certi particolari, si prestano alle considerazioni più diverse, non tutte e non sempre favorevoli all'autore. Le lasciamo al lettore. Noi ci riteniamo paghi di aver potuto trarre dal dimenticatoio un uomo e un nome che, specialmente per quanto concerne gli ultimi decenni del secolo scorso, i portuali veneziani possono pur sempre tenir alti, come la loro bandiera.

Padova,
Aprile 1971

Giuseppe GADDI

A undici anni, dopo aver frequentato le scuole comunali della Giudecca ed essere passato dalla seconda media inferiore alle scuole serali, cominciai a lavorare. Il mio padrone, Lodovico Grasselli, abitava alla Palada, commerciava in cordami e altre robe vecchie, ed aveva la gestione di una piccola trattoria. Ero il suo secondo remo, e mi recavo con lui a bordo dei velieri, alla ricerca di vecchi cavi, di scarti di legname e altro.

Nell'inverno fra il 1879 e il 1880 il freddo fu così rigido che il ghiaccio proveniente dalle barene e che il canale della Giudecca portava verso il mare, si fermava nei pressi della Dogana, fino a bloccare tutto il canale, che si poteva attraversare solo aprendosi la via a colpi di remo nei punti dove il ghiaccio era meno spesso.

Nel canale della Giudecca vi erano numerosi bastimenti, di ogni nazionalità, carichi di grano. Il mio

padrone faceva buoni affari. A me toccava qualche scodella di minestra, quando tornavamo a casa, e qualche bicchierino di grappa, quando approdavamo in Calle Vallessio, dove si trovava un grande negozio di liquori della ditta Giacomussi.

L'estate successiva il Grasselli volle costruirsi una casetta nel suo orto, vicino alla sua abitazione ed alla trattoria. Ingaggiato un muratore e un manovale, procuratasi della calce, un burchio di sabbia e dei mattoni di scarto, il lavoro ebbe inizio. Nei momenti liberi io dovevo aiutare il muratore.

Un pomeriggio, quando l'edificio aveva già raggiunto il primo piano, un mattone, lanciato da Grasselli al manovale, invece di finire nelle mani di questi urto' contro l'armatura e mi cadde sulla testa, facendomi cadere a terra, tramortito. Fui fatto rinvenire e, percorso da un tremito per tutto il corpo, fui portato a casa. Il bravo dottor Baion, chiamato d'urgenza, giudico' il caso grave. Ordino' di applicarmi dietro gli orecchi sei sanguisughe e di lasciare che il sangue scorresse per un certo tempo. Io ero in stato di incoscienza, e vi rimasi per alcuni giorni. Il medico veniva a visitar mi ogni giorno, e il Grasselli non era poco impensierito. Alla fine fui dichiarato fuori pericolo e in breve mi ri-

stabilii. Cos' ebbe fine la mia prima occupazione. Era l'anno 1881.

Lo stesso anno, grazie all'interessamento di Nicolo' Rizzi, proprietario della fornace della Giudecca, potei lavorare un po' all'Arsenale marittimo di Venezia, in qualità di barcaiolo dell'impresa dei fratelli Gregoretti che costruiva la grande grù di 150 tonnellate e lo scalo per la costruzione della corazzata Morosini. L'anno successivo passai allo stabilimento per la concia e la lavorazione delle pelli dei fratelli Piovano e, infine, nel 1883, al molino G. Stucchi, alla Giudecca.

Qui lavoravo 12 ore il giorno, e ogni quindici giorni, quando si effettuava il passaggio dai turni diurni a quelli notturni o viceversa, addirittura 24 ore senza interruzione! Mi ammalai, e il medico mi consigliò di trovarmi un'occupazione all'aria aperta, non avendo io un fisico adatto ai lavori al chiuso.

Fu così che cominciai a lavorare allo scarico dei vapori di grano e di carbone, alla Giudecca e in Marittima, in sostituzione di mio cognato Antonio Turchetto. Quando c'era lavoro guadagnavo 4,50 lire il giorno. A quell'epoca i vapori in arrivo scarseggiavano

e io dovevo arrangiarmi con altri lavori di facchinaggio alla Giudecca, come il carico e lo scarico di grosse barche di carbone con carriole o mastelli, oppure il trasporto di grano nei magazzini o dai magazzini, o ancora altri lavori nella fornace di dalce a mattoni. Erano lavori pesanti, ma li facevo volentieri.

Quando avevo vert'anni morì mio padre, e rimasi solo con mia madre. Ciò doveva significare, tra l'altro, la fine della mia vita relativamente spensierata, da scapolo, e la necessità di provvedere al sostentamento della famiglia. Mi misi alla ricerca di un lavoro, con il massimo di buona volontà. Per trovarlo sarei andato a cercarlo anche sott'acqua. Tuttavia, la disoccupazione era grande e dovevo passare dei momenti brutti, in preda allo scoramento. La speranza, però, non mi venne mai meno.

Nel frattempo aveva avuto inizio, alla Giudecca, la costituzione di una banda musicale, alla quale mi iscrissi, assieme ad alcuni miei amici, fra i quali i fratelli Fornaro. Le lezioni venivano impartite in una stanzina di S. Biagio, mentre per le esercitazioni mi recavo in casa dei Fornaro, i cui genitori mi presero ben presto in simpatia. Avendo constatato i miei bruschi passaggi da un carattere fra i più aperti ed allegri a un altro fra i più chisi e mesti, secondo che lavorassi o no, il padre dei

Fornaro, che aveva una calzoleria alla Giudecca, mi chiese un giorno perchè non mi comperassi un posto in una delle compagnie del porto, come aveva fatto il tale o il tal altro. Risposi che non era facile trovare chi era disposto a lasciare libero il proprio posto e che, anche trovandolo, sarebbero state necessarie circa duemila lire per poterlo acquistare, somma per me irraggiungibile. Mi disse semplicemente che se se ne fosse presentata l'occasione i soldi necessari me li avrebbe prestati egli stesso.

Una proposta del genere ebbe su di me l'effetto di uno stimolante. Essa mi teneva desto la notte, mentre di giorno mi spingeva ad introdurmi in tutti i luoghi di ritrovo ove supponevo fosse possibile incontrare qualcuno disposto a ritirarsi dal lavoro o per ragioni di età, o per cambiare mestiere, o ancora più semplicemente per godersi in santa pace il gruzzolo messo da parte. Finalmente trovai uno disposto a cedermi il proprio posto, per il quale, però, chiedeva più di duemila lire. Una domenica mattina ci trovammo, per le trattative, nella trattoria da Nardo, in calle degli Albanesi. Nella discussione si intromise anche il trattore, egli stesso scaricatore del porto, che insistette sulle difficoltà che doveva incontrare un giovane nel pagare la somma richiesta, specialmente in un momento in cui il lavoro era tanto scarso da consenti-

re dei guadagni appena sufficienti per sbarcare il lunario. Finalmente, fra un bicchiere e l'altro, ci si accordò sulla cifra di 1.960 lire. Erano già pronte due carte bollate, subito riempite da uno dei competenti presenti, firmate da me e dal rinunciatario, e controfirmate dai soci presenti, davanti ai quali consegnai la somma avuta il mattino presto dal Leonardo Fornaro. Questi non aveva voluto nemmeno un cenno di ricevuta: "fra galantuomini - disse - non occorrono documenti".

Da quel giorno mi sentii assicurato il mezzo per guadagnarmi un pezzo di pane con il mio lavoro, senza le tante umiliazioni subite fino ad allora, quando il compenso del mio lavoro consisteva nelle briciole lasciate dagli altri.

Ero tutti i giorni sul lavoro e quando vi era da fare non mi tiravo certo indietro. Al contrario, facevo spesso anche il lavoro di qualche mio compagno assente, così che in tre anni riuscii ad estinguere completamente il mio debito con il Fornaro, spentosi nell'ottobre del 1889, che ricorderò sempre con la massima gratitudine.

Ero iscritto da qualche anno alla Società di Mutuo Soccorso fra operai, artieri e facchini della Giudicca della quale, malgrado la mia giovane età, ero stato eletto consigliere. Tutti gli altri membri del Consiglio -

i fratelli Benedetto e Marco Cardazzo, Donagio, Bollani e Giovanelli - erano anziani, con tanto di occhiali. Presidente era Nicolo' Brasoduro, sempre assente anche perchè i suoi affari - commerciava in granaglie - andavano male. Ad un certo punto si sparse la voce di un possibile suo prossimo fallimento, cio' che ci allarmo', anche perchè il Brasoduro, oltre che Presidente, era anche il tesoriere della Società e aveva in consegna tutto il patrimonio sociale, circa 20 mila lire, quasi tutte in Buoni del Tesoro. Il Consiglio, riunitosi nella sede della calle dei Spini decide di convocare l'assemblea generale dei soci, in un cortile di S. Biagio, per decidere il da farsi. La decisione fu di incaricare una Commissione di tre consiglieri di recarsi dal Presidente a chiarire le cose. Questi non si degno' neanche di rispondere alle nostre richieste di incontrarsi e solo dopo la nostra minaccia di adire le vie legali si decise a farci consegnare dalla Cassa di Risparmio l'intero deposito intestato alla Società. Riconvocata l'assemblea per render conto dell'esito della missione, si procedette al rinnovo delle cariche sociali. Fui eletto presidente, quasi all'unanimità.

La Società aveva bisogno di modificare il proprio Statuto, essendo quello in vigore antiquato. Si respirava in giro aria nuova, e pur con le cautele suggerite dal tipo di Società, era necessario che lo Statuto fosse

adattato ai tempi nuovi. Presa visione degli Statuti delle migliori Società di Mutuo Soccorso esistenti a Venezia, trassi da ognuno gli elementi che mi sembravano i più positivi, con i quali elaborai il progetto del nostro nuovo Statuto. Discusso e approvato con qualche leggera modifica, questi fu dato alle stampe e distribuito ai soci, molti dei quali erano nuovi, che erano stati spinti ad iscriversi dal buon andamento della vita sociale.

Nella mia qualità di presidente del sodalizio avvertivo il bisogno di rendermi utile alla mia isola nativa, e a questo scopo avvicinai Emilio Zardini, neo presidente della Mutua fra gli operai della Erion, e Tassan, presidente della Mutua fra macchinisti della G. Stucchi. Fra i primi problemi che decidemmo di affrontare fu quello della gratuità del traghetto del canale della Giudecca con il vaporino. Le tre Società operaie della Giudecca si fecero promotrici di un pubblico comizio in un locale dell'isola, al quale fu invitato anche l'avvocato Ernesto Pietriboni, che accettò di buon grado di prendervi parte. Il comizio si tenne in un pomeriggio di domenica, in un locale a pianterreno dello stabilimento Erion, in Corte Grande. Il vasto locale era straboccante di pubblico, appartenente a tutti i ceti : dai proprietari degli stabilimenti Stucchi e Erion, agli esercenti, a-

gli operai e agli scaricatori del porto. Il comizio riuscì imponente. Io presiedevo e mi limitai ad esporre i motivi della manifestazione. Diedi poi la parola all'avvocato Pietriboni, che con la sua eloquenza tenne avvinto il pubblico. Alla fine fu nominata una Commissione, composta dalle presidenze delle tre Società, perchè si portasse dal sindaco, conte Grimani, per sottoporgli i desiderata sostenuti al comizio. Con nostra grande soddisfazione l'assessorato competente accolse, sostanzialmente, le nostre richieste. La gratuità del traghetto fu ottenuta per due ore al mattino, due a mezzogiorno e due alle sera, cioè per le ore che maggiormente interessavano il movimento dei lavoratori.

Questi furono contenti per il successo riportato. Non lo furono, invece, i barcaioli che vivevano traghettando i lavoratori, i quali ovviamente si riversarono tutti sui vaporini. Convocati i barcaioli, dopo aver preso accordi con il Comune, convincemmo i più giovani a trasferirsi ai traghetti della città, lasciando il canale della Giudecca ai più anziani che, essendo in pochi, avrebbero potuto continuare a campare senza troppe difficoltà.

Pensammo anche a cose meno prosaiche. Per esempio alla cultura. C'era a Venezia una istituzione chiamata Scuola Libera Popolare, diretta dal prof. Levi Moreno

Davide e alla quale aderivano professori e insegnanti di diverse materie. Chiedemmo al Levi che fossero tenute delle lezioni anche alla Giudecca. Questi non solamente accettò volentieri, ma si diede anche da fare perchè il Comune mettesse a nostra disposizione un'aula delle scuole comunali, inutilizzata la sera e fornita di luce elettrica. Così il pubblico poté assistere senza nessuna spesa alle conferenze tenute a turno da insigni professori. Alle domeniche della stagione estiva si facevano gite di istruzione: visita di Burano, del Torcello e delle sue saline, poi il pranzo a Burano e visita alle fabbriche di merletti, quindi ritorno a casa, sempre con un vaporino a nostra disposizione; oppure, sempre con un vaporino tutto per noi, visita a Pellestrina, bagni in mare e proseguimento per Chioggia, con visite e spiegazioni dei diversi professori; o, ancora, gita a Treviso con visita alle cartiere Manzoni con spiegazioni relative alla lavorazione della carta e rinfresco offerto dal proprietario, partenza, con carrozze, per Quinto, per il pranzo e ritorno a Venezia con lo stesso mezzo. Fra gli insegnanti vi era anche qualche professoressa che teneva lezioni alle donne, buone frequentatrici dei corsi, specialmente le giovani.

Questa istituzione, tanto utile in un'isola come la nostra, abitata esclusivamente da semplici lavorato-

ri che non avevano avuto il tempo e i mezzi per farsi una cultura, doveva però trovare degli avversari, soprattutto fra i gestori delle trattorie che si lamentavano perché parte dei loro avventori disertavano i locali le sere dei mercoledì e dei sabati, quando avevano luogo le lezioni. Non erano contenti neanche i preti della parrocchia, che avevano visto rarefarsi l'uditorio alle funzioni e alle prediche. Cionostante la scuola continuò a funzionare per qualche anno, fino a quando non fu sostituita dall'Università Popolare della città di Venezia, che aveva strutture e programmi un po' diversi.

Esisteva a Venezia anche una Galera del Lavoro, organo sindacale, alla quale aderivano numerose organizzazioni di lavoratori, ivi compresa la nostra. Esisteva anche un Circolo Socialista, costituito da pochi, ma volenterosi elementi, che si dedicavano alla propaganda orale e alla diffusione di opuscoli e di un giornale, che si chiamava "Secolo Nuovo". Mi abbonai con entusiasmo al giornale, che rifletteva le mie idee. Assieme a qualche compagno giudecchino facevamo quotidianamente propaganda spicciola, distribuendo opuscoli e foglietti volanti. In periodo elettorale ci prestavamo per l'organizzazione delle conferenze dei candidati del partito socialista. Il giorno delle elezioni ci presentavamo per tempo nelle aule per essere ammessi a far parte

dei seggi, cosa difficile agli inizi, perchè i partiti avversari riuscivano ad occupare tutti i posti. Ma più tardi le cose andarono meglio. Non mancavano, naturalmente, gli incidenti, come quella volta in cui venne a parlare l'ingegner Giovanni Prampolini sul piazzale antistante la Chiesa del Redentore, e che la polizia sciolse il comizio, col pretesto che sui manifesti non era indicato il luogo ove esso sarebbe stato tenuto. O come quell'altra volta, in cui riuscimmo a convogliare una folla imponente in Corti Grandi alla quale, sorprendendo la polizia, l'operaio Fagarazzi parlò in favore del candidato socialista affacciandosi improvvisamente ad una finestra. Ricordo ancora alcune delle sue parole : " La natura è prodiga di tutto quanto serve all'umanità. Se questa langue, la colpa è della società che dà a pochi privilegiati il monopolio della ricchezza, succhiando il sangue e affamando coloro che, con il loro lavoro, la producono. Socialismo significa fare amministrare tutto quanto occorre al popolo da un unico ente, eletto dal popolo; significa obbligo di lavorare per tutti, secondo le diverse attitudini fisiche e secondo le inclinazioni dei singoli; significa possibilità per tutti di accedere alla cultura. Per giungere al socialismo occorre propagandare ovunque queste idee, senza badare a chi, per salvaguardare i propri interessi, si erge contro il solo modo di risolvere il problema sociale, eli-

minando così guerre, fame, miseria, epidemie, delinquenza". Il discorso fu accolto da una grande ovazione, al grido di "Viva il Socialismo!". Il commissario, Agostinelli, era fuori dai gangheri, ma non avendo questa volta nessun pretesto per sciogliere la manifestazione, si limitò ad invitarmi a passare il giorno dopo al Commissariato. Ci andai ed egli mi chiese chi avesse messo a disposizione il proprio appartamento per tenere il comizio. Saputo che era stato mio fratello cambio' discorso, dicendo che neanche a lui dispiacevano i postulati del socialismo ma che, essendo questo proibito dalle leggi, avrei fatto meglio a starmene in disparte, regolandomi meglio in altre occasioni.

Poco tempo dopo morì il mio caro amico Emilio Zardini, presidente della Società di Mutuo Soccorso degli operai della Erion. Anche per incarico del titolare della ditta, due soci furono designati quali organizzatori dei funerali. Recatisi in parrocchia per sollecitare la partecipazione dei sacerdoti ai funerali ne ebbero un netto rifiuto, motivato dal fatto che lo Zardini non li aveva voluti al proprio capezzale al momento del trapasso. Le insistenze intese a far loro cambiare idea non valsero a nulla. Riferito l'esito dei loro passi all'Erion, ai compagni del lavoro e alla famiglia del defunto, fu deciso di chiedere il mio parere. Consigliai di organizzare

un funerale civile, e il consiglio fu prontamente accolto da tutti. Andammo assieme alla Camera del Lavoro e alla Sezione Socialista del porto, le quali invitarono tutte le organizzazioni aderenti o amiche ad intervenire ai funerali con le rispettive bandiere. Tutta la Giudecca era in subbuglio. Mai visto funerali civili, senza preti - diceva la gente, che si chiedeva che cosa mai sarebbe potuto succedere. Successe che all'ora fissata per i funerali giunsero sul posto le rappresentanze delle varie Società, con le rispettive bandiere - quindici, senza contare le tre della Giudecca - e una folla mai vista. Il feretro - seguito dalle diciotto bandiere e da molte corone, fra le quali una grande di garofani rossi, fu portato a braccia da sei soci della Mutua lungo tutta la Fondamenta, dalla calle del Ponte Longo fino alla gradinata di fronte alla Chiesa di S. Eufemia. Il corteo impiegò un'ora a compiere il percorso. Davanti alla Chiesa parlarono l'avvocato Pietriboni, il segretario della Camera del Lavoro, quello del partito socialista e io, che ringraziai tutti a nome della famiglia. Imbarcata la bara, la baroa funebre si avviò verso il cimitero, seguita da numerose gondole. Di questo funerale civile si parlò a lungo alla Giudecca, i cui abitanti erano in grande maggioranza fortemente attaccati alla Chiesa. I pareri erano discordi : una parte sosteneva che l'accaduto era dovuto alla propaganda socialista, che aveva una larga influenza, soprattutto fra i giovani; un'altra parte attribuiva la responsabilità all'atteggiamento dei sacerdoti, e affermava che se si fosse continuato in quel modo non pochi avrebbero finito con lo staccarsi dalla Chiesa.

Intanto io continuavo a lavorare al porto, dove appartenevo alla Società di Mutuo Soccorso fra Scaricatori del Porto, presieduta dall'avvocato e commendatore Cerutti. Il porto era in fase di sviluppo e si prospettava un aumento del lavoro. L'organizzazione era nelle mani di avventurieri che, col titolo di segretari, approfittavano dell'ignoranza dei lavoratori per fare i propri comodi. Essi facevano ogni tanto una capatina dal Presidente e con quattro chiacchiere sistemavano tutto. All'arrivo di un piroscafo, a turno, le compagnie salivano a bordo con i propri attrezzi ed effettuavano lo scarico, agli ordini del capostivatore designato dalla ditta o dal comandante del mercantile. Il capostivatore, alla fine di ogni giornata, consegnava a ciascun lavoratore, a titolo di acconto sul lavoro effettuato, la somma di lire cinque. Il saldo veniva effettuato alla fine dello scarico, squadra per squadra, in base al tonnellaggio e alle tariffe fissate per le varie merci: carbone, grano o altre. Prima di ripartire queste somme ogni capo-squadra prelevava cinque centesimi per tonnellata, che venivano consegnati al segretario, il quale alla fine di ogni anno avrebbe dovuto render conto dell'impiego delle somme così introitate. Ma gli organi direttivi non funzionavano. Il Consiglio veniva convocato dal Presidente solo in prossimità delle elezioni amministrative o politiche e al solo scopo di sollecitare l'appoggio alla lista del

suo partito, conservatore, o alla sua candidatura alla Camera. Il giorno dei rendiconti annuali non arrivava mai, e anche quando arrivava il rendiconto si risolveva in una relazione verbale, o magari anche scritta, ma dei denari non si vedeva mai la minima traccia.

Come detto, il lavoro aumentava gradatamente. Gli imprenditori dei lavori, i rappresentanti delle ditte milanesi, genovesi o di altri centri, così come i cosiddetti "raccomandatori di piazza", incaricati di far scaricare i piroscafi dai lavoratori del porto, fino ad un certo momento rispettarono le tariffe in vigore sulla piazza. Poi qualcuno, e primo fra questi il direttore della Carbonifera Industriale Italiana, Tarella, penso' di fare i propri affari pagando il lavoro a tariffe inferiori, costituendo una compagnia di elementi raccoglittici. Gli scaricatori danneggiati, vedendo sottratte le poche lire sulle quali contavano per sbarcare il lunario, chiesero al presidente di intervenire. Ma questi era a Roma. Ogni tanto qualche gruppetto faceva un po' di schiamazzo, e allora interveniva la polizia che procedeva a qualche arresto, spesso seguito da processi e da condanne per schiamazzi in luogo pubblico, quando non addirittura per resistenza alla forza pubblica. Intanto, però, bene o male, i vapori venivano scaricati e il Tarella aveva fatto i propri interessi. Naturalmente i rappresentanti di altre ditte o società di navigazione reclamavano il di-

ritto di fare altrettanto.

A questo punto fu convocata l'assemblea generale per eleggere un nuovo Consiglio. In assenza del presidente questa fu aperta dal segretario, che comunicò l'intenzione di ridurre le tariffe. Fra gli eletti del nuovo Consiglio mi trovai anch'io, e da quel momento iniziai una vera e propria Via Crucis lungo l'organizzazione dei portuali. Subito dopo l'elezione del nuovo Consiglio fece la sua comparsa il presidente, il quale comunicò di avere avuto contatti con i rappresentanti di diverse ditte, i quali tutti chiedevano una riduzione delle tariffe, e ci consigliò di accettare queste richieste per evitare guai maggiori, quali potevano essere quelli rappresentati da una nostra sostituzione con altri lavoratori. Dopo di che il presidente se ne andò, lasciandoci negli impicci. Non ci rimaneva altro da fare che stipulare dei contratti sulla base delle tariffe ridotte proposte, riservandoci di rafforzare l'organizzazione per poterci meglio difendere in avvenire. Ma non era facile convincere tutti i consiglieri dell'opportunità e della possibilità di effettuare dei cambiamenti. Ancora una volta l'assemblea chiese una relazione finanziaria. Fu data lettura del bilancio, che si chiudeva con un determinato residuo di cassa che, però, al controllo risultò inesistente. Ne seguirono le dimissioni del presidente e il licenziamento del segretario. Su suggerimento di Secondo Penso fu avvicinato l'avvocato socialista

Cesare Sarfatti, che accettò la presidenza e nominò segretario un certo Cadel, al quale ben presto si unì un siciliano, balbuziente, Mirabella.

Le cose, però, non andavano per niente meglio di prima. Il lavoro aumentava e gli incassi continuavano ad essere fatti con il vecchio sistema. I segretari conducevano una vita troppo dispensiosa in rapporto alle possibilità offerte dai loro stipendi, ciò che rendeva legittimo ogni sospetto. Alla nuova assemblea ordinaria il bilancio, pur richiesto, non fu presentato. Io mi dimisi da consigliere, in segno di protesta, ciò che però non sembrò turbare affatto i segretari, i quali continuarono con il loro sistema, e anzi si dettero da fare perchè a vicepresidente fosse nominato un grosso commerciante di pellami, dal quale non sarebbero stati certamente disturbati.

Intanto io avevo intrapreso una vasta azione per far capire a tutti i soci che mi era dato di avvicinare quanto male funzionasse la Società e quanto poco fosse garantito il suo patrimonio. Alla fine, nel mese di luglio, venne convocata l'assemblea generale, per l'esame del bilancio chiuso il 31 dicembre precedente. Eravamo circa 300 soci in una sala del palazzo Patrizio di S.Fosca. Presiedeva l'avvocato Sarfatti e i due segretari fecero la relazione finanziaria, dalla quale risultava che l'esercizio si era chiuso con un attivo di 18 mila lire. Dopo che questa notizia fu accolta con numerosi applausi il presidente annunciò le dimissioni del vicepresidente e, senza avermi neanche

consultato in merito, propose che quell'incarico fosse affidato a me. Subordinai l'accettazione alla verifica della reale situazione di cassa al 30 giugno. Dopo qualche tergiversazione la verifica fu accettata e da essa risultò che il famoso attivo di 18 mila lire era, in realtà, un passivo di 8 mila. Non accettai l'incarico, un diffuso malcontento incominciò a serpeggiare per il porto e ad una successiva assemblea, convocata poco dopo, l'avvocato Sarfatti si presentò dimissionario. Evidentemente egli aveva già intenzione di dimettersi quando mi aveva proposto per il posto di vicepresidente. Dopo il commerciante in pellami anch'egli voleva togliersi dalle spalle ogni responsabilità per la pessima gestione della Società e aveva pensato di poterla scaricare sulle mie. Rimasero i due segretari, che tentarono di giustificare il dissesto con le eccessive spese incontrate. Il Consiglio, però, li invitò a fare immediatamente le consegne e ad andarsene, ciò che dopo una brevissima esitazione si affrettarono a fare.

Qualche giorno dopo il Consiglio mi convocò per sentire il mio parere su ciò che conveniva di fare. Propose la convocazione di una nuova assemblea generale per una relazione ai soci sulla reale situazione esistente, per deliberare sui provvedimenti da prendersi per il suo risanamento, su un nuovo indirizzo da dare alla Società e per eleggere

i nuovi organi dirigenti, cioè il presidente, il vicepresidente e otto consiglieri. La proposta fu accolta e l'assemblea convocata. A questa, però, mancava circa un terzo dei soci, i quali si erano riuniti a parte, nell'osteria di Antonio Bellato, anch'egli socio nostro, per dar vita ad una iniziativa di tipo scissionistico. Sospendemmo momentaneamente l'assemblea e il Consiglio, al quale mi unii anch'io, si reco' all'osteria del Bellato, per sentire che cosa stava succedendo. Ci dissero, testualmente : " Semo stufi de avvocati e de imbrogioni, de segretari che ne gà bevù el sangue de le vene, e volemo dirigerse de noialtri, senza bisogno de estranei". Quando ebbimo detto che su questo eravamo completamente d'accordo, il Bellato aggiunse che essi volevano operare una scelta fra i soci, tenendo nella società solamente gli scaricatori che erano vecchi del mestiere, riducendo il numero dei soci dai 300 ad un massimo di 150, in modo da assicurare a questi ultimi un lavoro continuativo. Tentammo di far comprendere loro l'assurdità di una posizione del genere, ma ci risposero che avevano già stipulato dei contratti con delle ditte di Venezia e di Milano e che nessuno li avrebbe smossi dalla loro determinazione. Non ci rimase che da ritornare all'assemblea e riferire. Ne segui', come era da attendersi, un putiferio. Alcuni proposero di recarsi in massa a distruggere l'osteria dove si era radunata la combriccola; altri vi

andarono, ma con più miti propositi : sincerarsi di persona della veridicità di una posizione che ad essi sembrava inverosimile.

La nostra sede sociale era in Corte del Banchetto e le chiavi erano rimaste nelle nostre mani. Nei giorni successivi fu un continuo andarivieni dei soci che non avevano aderito alla compagnia del Bellato, cioè ai "96" come furono più tardi chiamati, dal loro numero esatto.

Superata la prima impressione avevamo ripreso immediatamente i contatti con le ditte per le quali eravamo soliti lavorare, per controllare quante di queste non avevano assunto impegni col Bellato il quale, per accaparrarsi i lavori, aveva ridotto le tariffe da 85 a 65 centesimi la tonnellata, costringendosi a fare altrettanto se volevamo poter lavorare per qualcuna delle ditte rimaste libere e disposte a firmare un contratto con noi. Dal controllo risultò che il lavoro poteva essere suddiviso, grosso modo, in due parti quasi eguali fra la nostra Società e quella creata dal Bellato. Con la differenza, tuttavia, che i proventi di quest'ultima andavano divisi fra sole 96 persone mentre i nostri dovevano essere ripartiti fra le 204 rimanenti. Rimaneva libero il lavoro di scarico dei vapori di grano, lasciato alle decisioni del comandante, che naturalmente lo avrebbe assegnato a chi era disposto ad applicare le tariffe più basse. Cioè, in generale, al Bellato, la cui compagnia speculava sugli avvenimenti ai quali versava 5 lire a giornata incamerando il resto.

La vecchia compagnia procedette al rinnovo delle cariche sociali. Io fui eletto presidente, mentre la vicepresidenza fu affidata a Secondo Penso, buon elemento, pratico delle cose del porto e conoscitore dell'ambiente commerciale veneziano.

I contratti stipulati a nome della nostra Società di Mutuo Soccorso fra stivatori e scaricatori del porto erano relativamente pochi in confronto a quelli garantiti dai "96", e occorreva, quindi, darsi da fare per ottenere quanti più possibile lavori liberi. Per questi bisognava rivolgersi ai cosiddetti "cancelli della piazza", cioè a delle specie di sensali che avevano la mansione di svolgere tutte le pratiche relative agli arrivi e alle partenze dei piroscafi con la Capitaneria di Porto e con la Dogana, si occupavano delle spedizioni, delle forniture di viveri e di quanto altro occorreva a bordo e, all'occorrenza, quando vi erano richiesti dalle società o dai comandanti delle navi, assumevano anche i lavori di carico e di scarico. "Cancelli" di questo genere, con i rispettivi cartelli bene in vista, ve n'erano alle Procuratie Nuove, fra le colonne di Marco e Todaro', al caffè Florian, in calle Vallarossa e in via 22 marzo. Quando ci rivolgemmo loro fummo accolti bene e avemmo l'assicurazione che nei limiti del possibile ci sarebbero venuti incontro. Siccome, però, a decidere erano le società e i comandanti tutto si risolveva nel raccomandarci a questi. Era ormai chiaro che sarebbe stato necessa-

rio lottare per vivere e che, quindi, bisognava essere sempre pronti per intervenire e cogliere tutte le occasioni che si sarebbero presentate. La nostra sede poteva ospitare, fra seduti e in piedi, praticamente tutti i nostri soci e il fatto che si trovava a S. Marco, più precisamente a S. Giuliano, consentiva di convocare delle assemblee con la massima rapidità, tutte le volte che avevamo bisogno di consultarci per decidere sul da farsi...

Il lavoro al porto era saltuario e i frequenti, lunghi, periodi di inattività lo rendevano scarsamente remunerativo. Crescevano sempre di più le preoccupazioni e non mancavano i contrasti anche aspri, specialmente quando i dissidenti avevano lavoro a sufficienza anche per ingaggiare degli avventizi mentre noi, che a quel lavoro avremmo avuto diritto, eravamo costretti a passeggiare su e giù per la piazza. Dapprima si presentò qualche lavoro libero, che potemmo assumere, benchè al prezzo di piazza ormai ribassato. Ben presto, però, al momento di iniziare i lavori già pattuiti dovevamo scontrarci con dei rappresentanti dei dissidenti, che salivano a borso per offrire al comandante i loro servigi a delle tariffe inferiori alle nostre, e ciò benchè essi fossero tutti occupati. Ciò era sufficiente perchè il comandante minacciasse di passare il lavoro agli altri qualora le nostre tariffe non fossero scese al livello da quelli proposto. Eravamo costretti a chinare il capo e ad accettare.

Non contenti di ciò i dissidenti appena venivano a conoscenza dell'arrivo di qualche piroscifo si portavano agli Alberoni, con una barca a quattro remi, si presentavano ai comandanti e si offrivano per lo scarico a tariffe sempre più basse, pur di assicurarsi a tutti i costi il lavoro. Ovviamente i comandanti facevano i propri interessi. La cosa si generalizzò al punto che, quale fosse la provenienza dei piroscifi, lo scarico veniva messo ad una specie di asta, con danno reciproco. Le tariffe, infatti, scesero fino alla misera somma di 30 centesimi per tonnellata.

Una volta ci trovammo a bordo di un piroscifo greco carico di grano noi e i rappresentanti dei "96". Questi erano giunti fino ai 40 centesimi la tonnellata, mentre io, che dovevo assicurare a tu tutti i costi un po' di lavoro ai miei uomini, scesi addirittura ai 30 centesimi. Ma il comandante, uomo fra i più avidi, non fu contento neanche di questo e si riservò di recedere a Venezia, al "cancello" di G. Parpenelli. Ritornati sulla nostra barca per il rientro potemmo notare agli Alberoni, a terra, buona parte dei dissidenti, giunti con barche a quattro remi, che gridavano contro di noi, proferendo minacce e insulti di ogni genere. Dall'altra parte, al di qua di Malamocco, stavano i nostri i quali, appresa la notizia della partenza degli avversari per l'accaparramento del lavoro, avevano armato di remi tutte le barche che a-

vevano trovato, per dar loro battaglia. E battaglia vi sarebbe senza dubbio stata senza il mio intervento e la tenue speranza lasciataci dal comandante. Per il momento, quindi, fra le due parti si stabilì una specie di tregua ma al pomeriggio, al momento delle trattative con il comandante, le due compagnie si sarebbero trovate ancora una volta di fronte e le cose potevano andare molto peggio. All'ora indicata, infatti, i nostri e gli altri erano in piazza in gruppi serrati e, poco abituati ai ragionamenti pacati, discutevano ad alta voce, facendo un baccano indescrivibile che doveva allarmare i poliziotti del sestiere i quali, infatti, si misero a pattugliare la piazza. Io e Penso facevamo l'impossibile per evitare lo scontro, che sembrava ormai inevitabile. Un gruppo di avversari passandoci vicino inveì contro di noi e uno di loro, rivolgendosi a me, disse : " Ghetanello, ti sarà contento de sta strage che nassarà adesso in piassa!". "Strage vossuda da voialtri - risposi - perchè dopo aver fatto el sbaglio de disunirve e de portarne via quel poco de lavor che ne dava da viver a tuti, gavè ribassà le tariffe, dandoghe la più grande soddisfassion a quei pescicani che i vive nel porto sfruttando le nostre fadighe". L'altro mi chiese, con una certa alterigia, che cosa secondo me si sarebbe potuto fare, al che osservai : " Se foste uomini ragionevoli un rimedio ci sarebbe : basterebbe fare in modo di ripartite lo scarico dei vapori liberi nella

proporzione di due vapori a noi, che siamo più di duecento e uno a voi, che siete meno di cento". Sentita la proposta il gruppo si allontanò a confabulare con gli altri e dopo un po' quello fra di loro che fungeva da segretario venne a dirci che la proposta era accettabile, ma limitatamente ai piroscafi che facevano capo alla ditta Parpinelli e Serena, tutti greci e con carichi di grano. Subito dopo abbiamo steso, su due carte bollate, un accordo in questo senso e ci siamo incamminati verso il "cancello" Parpinelli per trattare dello scarico del primo piroscafo che, di comune accordo, era stato assegnato ai "96".

Trovammo sul posto un interprete greco del Parpinelli, il comandante del piroscafo, il commissario di P.S. e il suo maresciallo. Da parte nostra eravamo io e Penso. I "96" erano rappresentati dal Bellato e dal suo segretario A. Zorzetto. Il comandante chiese a quale prezzo eravamo disposti ad effettuare lo scarico del suo grano e, come d'accordo, risposi io per tutti: "A nome delle due compagnie qui presenti, dichiaro che siamo pronti ad iniziare lo scarico fin da domattina. Quanto al prezzo, esso è quello attualmente in vigore sulla piazza di Venezia, vale a dire 65 oentesimi per tonnellata". Tutti ci guardarono stupefatti, e il comandante più degli altri. Questi, anzi, che si era sempre servito dell'interprete, fingendo di ignorare l'italiano, si ricordo' improvvisamente di conoscerlo abbastanza bene per ricordarci che al mattino gli avevamo fatto delle proferte di 40 e persino di 30

centesimi la tonnellata. Gli risposi che aveva fatto male a non accettare subito, e che ora era troppo tardi. La discussione fu conclusa dal commissario di P.S., Sarmé, il quale rilevo' che, essendo stato raggiunto un accordo fra le due sole società esistenti nel porto di Venezia non rimaneva che da accettare la proposta. Così, infatti, fu e tutti poterono rientrare alle proprie sedi senza che accadesse nulla di quanto al mattino si sarebbe potuto temere. Particolarmente soddisfatti eravamo noi, per essere riusciti a gettare le basi per un accordo che avrebbe potuto servire anche per l'avvenire.

Si ando' avanti così per un certo periodo. Ma come per gli altri porti anche per il nostro il lavoro diventava sempre più poco e saltuario, cio' che era fonte di inevitabili malumori. I cinque centesimi per tonnellata trattenuti dalla compagnia bastavano appena a pagare il fitto della sede, l'acqua e il gas, e a tenere in piedi un modesto deposito per gli eventuali incerti alla Cassa di Risparmio. Io avevo un progetto che avrebbe potuto risolvere parecchie cose, ma che nel contempo avrebbe danneggiato i vecchi e le vedove dei nostri soci. Si trattava di abolire il lavoro a giornata, sia per i soci che per gli avventizi, pagando invece il lavoro a cottimo su tutta la tariffa, con la sola trattenuta di cinque centesimo la tonnellata per le spese sociali. Una soluzione di questo genere, tra l'altro,

avrebbe indotto i dissidenti a rientrare nella nostra compagnia, dove avrebbero potuto guadagnare di più. La proposta non fu accettata dall'assemblea, ma diede il via a tante discussioni che sarebbero servite a preparare il terreno per una sua successiva approvazione. Nel frattempo gli incidenti non erano cessati. L'accordo, come abbiamo visto, si limitava ai vapori greci carichi di grano, ma per gli altri carichi liberi la lotta fra le due compagnie continuava. Cio' specialmente per i carichi di fosfati greci e di sale, per i quali gli assalti a bordo per la conquista del lavoro continuavano come prima. I ribassi non avevano limiti e si ritorno' a parlare di 30 centesimi per tonnellata. Si ando', anzi, ancora più in là, fino a dichiararci disposti ad effettuare lo scarico gratuitamente, contando sulla generosità del comandante per ottenere in cambio almeno un rancio giornaliero! Lotta senza quartiere, dunque, con continui scontri sulle banchine o nei vari punti della città. Gli avversari si erano abituati a farsi sostituire nel lavoro, quando le tariffe erano normali, da avventizi, pagati a giornata. Siccome spesso avevano più lavori potevano impiegare più avventizi ciascuno. La differenza fra quanto percepivano e quanto effettivamente pagavano ai lavoratori ingaggiati era loro più che sufficiente per vivere nell'ozio e gozzovigliare nelle osterie. Quand'erano ubriachi, poi, andavano in giro a provocare i nostri soci, non sempre peraltro senza buscarle di santa ragione.

Il moltiplicarsi degli incidenti mi spinse ad accelerare i tempi per far approvare il mio progetto di pagamento a cottimo, che avrebbe tolto ogni possibilità di grosse speculazioni sul lavoro altrui. Il progetto, infine, fu approvato a grande maggioranza, con alcune modifiche che attenuavano le conseguenze negative per alcune categorie di lavoratori. Così' era stato stabilito che i vecchi avrebbero avuto il diritto di farsi sostituire da un figlio o da un nipote e che le vedove dei soci deceduti avrebbero avuto la possibilità di far entrare come socio nella compagnia uno dei propri figli appena raggiunta l'età lavorativa. Chi non aveva nessuno cui passare il posto avrebbe ricevuto, al momento di abbandonare il lavoro, un compenso di 500 lire.

Subito dopo mi malai di tifo e per quattro mesi rimasi forzatamente assente da ogni attività. Sentivo, però', che il sistema del cottimo nello scarico dei vapori dava buoni risultati e soddisfaceva tutti. Il vantaggio del nostro sistema si faceva sentire soprattutto nel lavoro al silos dei grani, da poco inaugurato in Marittima. Con il lavoro a giornata era impossibile star dietro con la dovuta mobilità della mano d'opera alle nuove esigenze poste dallo scarico per mezzo delle macchine. E infatti mentre la nostra compagnia, con il lavoro a cottimo, riusciva a manovrare gli uomini secondo le esigenze delle macchine, assicurando a

tutti un equo guadagno, gli altri, che lavoravano a giornata, non riuscivano che in parte a star dietro alle macchine, che in parte quindi lavoravano a vuoto con inutili dispendi di energia, e provocavano ritardi nello scarico, e quindi delle giornate di sosta delle navi, il cui costo ricadeva sulla direzione del silos. Fu così che la Società Adriatica Ferrovie, che gestiva il silos, decise di affidare alla nostra Società di Mutuo Soccorso fra stivatori e scaricatori del porto l'esclusiva per lo scarico del grano destinato al silos, promettendoci di passarci anche i lavori per lo scarico dei carboni alla scadenza del contratto che essa aveva con la compagnia dei "96". Del resto anche i comandanti dei piroscafi carichi di grano che si appoggiavano ai "cancelli" si lamentavano per la pessima organizzazione del lavoro della compagnia dei "96". All'interno di questa, in conseguenza di tutto ciò, il malcontento non cessava di crescere.

Il nostro nuovo sistema di lavoro richiedeva una mia presenza più assidua nei vari punti del porto dove i nostri soci erano impegnati nel lavoro, presenza non sempre compatibile con la continuazione regolare del lavoro, da parte mia, come scaricatore. Nei casi in cui io fossi stato costretto a sospendere il mio normale lavoro, la compagnia si impegnava a rifondermi il mancato guadagno. La mia presenza sulle banchine mi dava, oltre a tutto, la possibi-

lità di avviare delle conversazioni con parte dei "96", conversazioni che ovviamente vertevano principalmente sui vantaggi che avrebbero potuto derivare ai lavoratori del porto dalla loro unione e sugli svantaggi che la disunione, invece, comportava. Vedevo che le mie parole non rimanevano senza effetto, ed era facile capire che i "96" ne facevano oggetto di discussione tra di loro. Ad un certo punto, quando la cosa mi sembrò matura, cominciai a dire in giro che non avrei avuto nessuna difficoltà ad intervenire ad una assemblea dei "96" per meglio chiarire i miei punti di vista sui problemi di interesse generale. Naturalmente ciò non garbava affatto al Bellato e ad altri due o tre che della nuova società avevano fatto una propria mangiatoia, che permetteva loro di fare "bella gamba". Ma il malcontento cresceva, e raggiunse il colmo quando, venuto a scadenza il contratto con l'Adriatica per lo scarico del carbone, si seppe che il lavoro sarebbe passato a noi. A questo punto una delegazione dei "96" venne a chiedermi se ero ancora disposto ad esporre in una loro assemblea quali benefici i lavoratori avrebbero potuto ricavare dalla loro unificazione. Mi misi a loro disposizione.

Pochi giorni dopo vennero, più numerosi, per invitarmi ufficialmente allo loro assemblea che si sarebbe tenuta il sabato successivo nella sala Dececo, presso

la Manifattura Tabacchi, della quale il Dececo gestiva la cantina e il megozio di biade per le tabacchine. Fui accolto da una manifestazione di simpatia che mi rincuorò. Vollerò, addirittura, che assumessi la presidenza dell'assemblea, cosa che naturalmente rifiutai, ricordando che il presidente era il Bellato e affermando che io sarei intervenuto solamente se e quando questi mi avesse dato la parola.

Quando l'ebbi, feci brevemente la storia del passato, sottolineando, soprattutto, i benefici che si sarebbero potuto ottenere con il ritorno alle vecchie tariffe, che ci avrebbero consentito di vivere discretamente, senza lotte intestine e senza essere più presi in giro dalla massa di sfruttatori esistenti nel porto i quali, approfittando della nostra disunione, se la spassavano con i nostri sudori, bazzicando i migliori ritrovi di San Marco. Rilevai che tale ritorno non sarebbe stato possibile se non a condizione di fonderci prima in un'unica Società, della quale tratteggiai i lineamenti fondamentali : direzione nelle mani degli stessi lavoratori, i soli capaci di fare gli interessi della propria classe; un presidente e un vicepresidente scelti fra i soci, soli aventi diritto alla firma dei contratti e responsabili verso i soci e verso i terzi; un consiglio formato con gli elementi migliori, impegnato a convocare fre-

quentemente i capi squadra e l'assemblea generale, in modo che tutti i soci potessero prendere parte attiva alla soluzione dei problemi della Società.

Visto che l'assemblea dava chiari segni di concordare con quanto ero andato dicendo, pregai il presidente di sottoporre all'approvazione dell'assemblea la proposta della fusione delle due Società. Dopo qualche minuto di esitazione, facilmente comprensibile, e sollecitato dagli stessi soci, il Bellato mise la proposta ai voti, per alzata di mano. Questa fu approvata all'unanimità. Subito dopo furono nominati dall'assemblea quattro elementi, incaricati di incontrarsi con altrettanti della mia Società per stabilire le norme concrete di attuazione della delibera presa. L'incontro avrebbe avuto luogo l'indomani stesso, nella nostra sede che da poco era stata trasferita in Spaderia.

Le trattative cominciarono regolarmente, e tutto sarebbe stato sistemato rapidamente se non fossero state sollevate delle difficoltà da parte del Bellato, il quale aveva stipulato i contratti della sua Società a nome proprio e aveva fatto capire che non li avrebbe ceduti facilmente. Era, questa, una faccenda che doveva essere sbrigata ovviamente dai rappresentanti dei "96". Questi dovettero ricorrere a tutti i mezzi per indurre il Bellato a cedere quanto non gli spettava e

alla fine giunsero ad un compromesso : avrebbero passato al Bellato una indennità di lire 2,50 giornaliere, e questi avrebbe conservato la qualifica di socio. A queste condizioni ci furono consegnati tutti i contratti in corso e l'unificazione divenne un fatto compiuto. Furono rinnovate anche le cariche sociali : io e Penso fummo rieletti rispettivamente presidente e vicepresidente, mentre il consiglio risultò costituito da quattro elementi di ciascuna delle due preesistenti compagnie.

Io continuavo a lavorare, intervenendo nella soluzione dei problemi sociali durante la giornata solo quando ne ero richiesto. Ma ad un certo punto non era più possibile continuare così : il lavoro aumentava di mese in mese, i vapori di grano in Marittima e alla Giudecca si facevano sempre più numerosi, ed era necessario che un uomo fosse costantemente a disposizione per i bisogni della Società. I soci decisero che a questo incarico fossi designato io stesso e che mi fosse assegnato un compenso di 150 lire mensili. Questo compenso, così come l'ammontare di tutte le altre spese sociali (fitto della sede, luce, acqua, cancelleria, pulizie, ecc.), veniva coperto con il fondo sociale che, come in passato, continuava ad essere costituito con il prelievo dai compensi di 5 centesimi per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata. Eventuali residui venivano depositati alla Cassa di Risparmio. Il bilancio poteva, così, essere chiaro e, essendo esposto ogni

mese, di facile controllo.

Il lavoro continuava ad aumentare perchè agli arrivi di carbone, biade e mersi varie si erano aggiunti quelli di fosfati gregi e lavorati e di piriti. Per ogni nuova merce occorreva trattare con le ditte per le relative tariffe, cio' che prendeva non poco tempo. Finita la giornata al porto ero cosi' costretto a lavorare a casa fino a tarda notte per tenere in ordine l'amministrazione, cio' che non sarebbe potuto continuare a lungo senza che ne risentisse la mia salute. Esposi questa situazione al Cobsiglio e questi fu unanime nel ritenere che fosse necessario trovare qualcuno che avesse potuto dedicare alcune ore ogni sera per tenere l'amministrazione e seguire la corrispondenza. Secondo Penso fece il nome di un tale Angelo Vianello, che aveva scritto parecchi articoli sul porto per il "Secolo Nuovo", occupato presso la ditta Palazzona, per la quale teneva l'amministrazione relativa ai lavori di sgombero delle macerie del campanile di S. Marco, allora appena crollato. Il Vianello guadagnava tre lire il giorno, assolutamente insufficienti per mantenere la sua numerosa famiglia, per cui qualunque compenso avremmo potuto assicurargli gli sarebbe andato bene per arrotondare le sue magre entrate. Dopo una breve discussione, alla quale presero parte tutti i consiglieri (Luigi Scarpa, Eugenio Spornich, Sante Bazzola, Antonio Radich, Luigi Bartolini, Osvaldo Rosa, Vittorio Grassetto e Giuseppe Moda), si

decise di invitarlo ad un colloquio per vedere se accettava e se le condizioni che avrebbe posto avrebbero potuto essere da noi accolte. L'accordo con il Vianello fu facile e fu deciso di fare formale proposta della sua assunzione all'assemblea, appositamente convocata per la domenica successiva nella sala dei tipografi, in calle della Carbonera, a S. Luca.

Nonostante le mie spiegazioni sull'impossibilità in cui mi trovavo di effettuare da solo tutto il lavoro derivante dai compiti affidatimi e sulla necessità di ricorrere all'aiuto di un competente anche per sole due ore serali, l'assemblea oppose non poche resistenze in quanto la maggioranza dei presenti era prevenuta contro i segretari, che effettivamente in passato non avevano dato prova di eccessiva onestà. La proposta fu accolta solo quando ebbi dato assicurazione che l'elemento proposto non avrebbe avuto il maneggio di denari. Dopo di che fu fatto entrare il Vianello, accolto da visibili segni di simpatia perchè già noto come corrispondente del "Secolo Nuovo". Assicurato che egli godeva di tutta la mia fiducia e avrebbe lavorato sotto la mia personale responsabilità, gli fu affidato l'incarico proposto all'unanimità. Entrava, così, al lavoro, sulla scena del porto di Venezia, Angelo Vianello, detto Pastasutta.

Questi veniva tutte le sere alla nostra sede, in Spadaria, e con lui abbiamo incominciato a studiare nella loro complessità tutti gli aspetti del lavoro portuale e i

problemi di organizzazione che essi ponevano. Con l'unificazione e l'introduzione del pagamento a cottimo i soci venivano, naturalmente, ad avere la precedenza assoluta nei lavori e solo dopo che ognuno di essi avesse avuto il lavoro assicurato si sarebbe potuto pensare agli avventizi. Ma nonostante che il lavoro in generale fosse aumentato questo non era sufficiente a garantire un guadagno a tutti. Gli avventizi, infatti, non trovavano lavoro che occasionalmente e di regola in misura tanto scarsa da non consentire di vivere. Non trovando soluzioni possibili decidemmo di attendere, convinti che le file degli avventizi, artificialmente ingrossatesi per la passata politica dei "96", si sarebbero diradate da sè perchè i lavoratori si sarebbero orientati verso occupazioni estranee al porto. Per buona parte, infatti, fu così, ma i figli e altri parenti dei soci rimasero sulla breccia.

Dell'esistenza di tante braccia in cerca di un lavoro qualsiasi cerco' di trar profitto un pescecane del porto, che offrì loro lo scarico dei piroscafi carichi di fosfato della propria ditta, naturalmente a tariffe ridotte. Il tentativo fu mandato a monte dai nostri i quali, appena attraccato il piroscafo alla banchina, lo occuparono impedendo agli avventizi di salirvi a bordo. La vertenza finì davanti al prefetto, il quale decise che per quella volta lo scarico fosse affidato a noi, mentre per

l'avvenire si sarebbe dovuto stabilire una regolamentazione. Un altro tentativo del genere, da parte della ditta Bertoli, che aveva assunto i lavori di carico e di scarico della Cunard Line, finì nello stesso modo. E così il nostro diritto al lavoro non fu più messo in discussione.

Nel luglio 1904 fu proclamato lo sciopero generale in tutta Italia. Allo sciopero aderirono anche i ferrovieri, e quindi anche noi che ai ferrovieri ci sentivamo particolarmente vicini. In quella occasione lavoratori di tutte le categorie si trovarono gomito a gomito in Marittima, alla stazione di S. Lucia e lungo i binari. Le locomotive era state abbandonate un po' ovunque. I dirigenti di grado più elevato delle ferrovie correvano su e giù per cercar di evitare che accadessero guai. Qualcuno tentò persino di svellere le rotaie perchè si era sparsa la voce che si volevano far partire dei treni condotti dai militari. Nel complesso, però, non si verificò nessun incidente degno di nota. Il che non impedì che allo sciopero facesse seguito un massiccio attacco reazionario contro le organizzazioni dei lavoratori, e particolarmente contro i loro dirigenti. A Venezia fu imbastito un processo contro il capostazione principale, alcuni impiegati e alcuni membri della Commissione Sindacale dei ferrovieri. Per il porto ci trovammo sul banco degli imputati io e il segretario Angelo Vianello, nonché diversi

presidenti delle cooperative portuali : in tutto una ventina di persone. La difesa era assicurata da numerosi avvocati del foro veneziano, fra i quali il prof. Florian, il vecchio Villanova, l'avv. Antonio Bisio, Elia e Alberto Musatti. Vi era^{no} anche l'on. Bentini di Bologna e altri avvocati che avevano voluto assumere volontariamente le nostre difese. Il processo, svoltosi con attorno un grosso apparato di forza, duro^t sei giorni. I testimoni a carico erano quasi esclusivamente questurini, i quali avevano visto gli imputati dappertutto, anche dove non c'erano. Il Tribunale accettò le proposte del Pubblico Ministero: 30 mesi di carcere per 15 imputati, assoluzione per non aver commesso il fatto per il capostazione e per insufficienza di prove per altri quattro, me compreso. La Corte di Appello confermò la sentenza, ma una successiva amnistia mise a posto ogni cosa.

Per darci una forma di organizzazione più adeguata agli scopi che ci proponevamo, intanto, ci eravamo costituiti in cooperativa, chiamata "Cooperativa di miglioramento fra stivatori e scaricatori del porto di Venezia", che serviva un po' da modello per tutte le altre che andavano sorgendo e i cui dirigenti si tenevano in stretto contatto con noi. In breve tempo sorsero ben 13 cooperative, tutte con uno Statuto simile al nostro : ferroviaria, masse,

pesatori pubblici municipali, Navigazione Generale Italiana, Puglia, Lloyd Austro-ungarico, Fiume, Scalo Santa Lucia, Bastagi Doganali, Vuotatori Baia, Carriolanti, Magazzini Santa Chaia, Peatai. Costituite che furono tutte queste cooperative si penso' di riunirle in un corpo solo e sorse cosi' la Federazione fra le Cooperative del porto di Venezia. La costituzione della Federazione fu approvata con decreto del Tribunale del 5 maggio 1904 e come sede fu scelta quella del palazzo Ca' Marcello, ai Tolentini. Tutte le cooperative più importanti avevano a loro disposizione una stanza, le minori erano sistemate in due per stanza e tutte potevano usare una salone capace di contenere duecento persone.

Scopo principale dell'organizzazione era quello di migliorare le condizioni dei lavoratori, eliminando nella misura del possibile le sperequazioni fra i guadagni e la disparità nelle tariffe. Nei momenti delle lotte intestine, infatti, queste erano cadute a livelli bassissimi e si erano estremamente differenziate, cosi' che lo scarico o il carico di una stessa merce variava di prezzo fra una ditta o Società e un'altra. Da questa situazione nascevano contrasti di ogni genere che si risolvevano in benefici per pochi. Il primo contratto in scadenza, prima ancora che la Federazione fosse ufficialmente costituita, era quello della Società Generale Italiana di Navigazione, sovvenzionata dal Governo. La scadenza era per il 19 gennaio 1904 ma eventuali modifiche dovevano essere notificate tre mesi prima. La cooperativa interessata propose i cambiamenti di ta-

riffa ma per tutta risposta si ebbe la rescissione del contratto, motivato con la decisione della Società di affidare il lavoro ad altri. Si seppe, infatti, che essa aveva stipulato un contratto con tale Maresca, un siciliano che si occupava del trasporto dei viveri alle sue navi, il quale aveva racimolato una diecina di avventizi. Tutti gli interventi presso le autorità per far recedere la Società dai suoi propositi si dimostrarono vani e si arrivò al 19 gennaio con il porto in subbuglio. Arrivati a questo punto alla Federazione, anche se costituita ancora solo di fatto, non restava altro che manifestare la propria solidarietà alla cooperativa colpita. Così la questione fu portata all'assemblea generale, che proclamò lo sciopero generale per la mattina del 20. Per la nostra nuova organizzazione doveva essere la prova del fuoco. Furono organizzate le squadre di vigilanza, che a turno dovevano controllare le diverse vie d'accesso al porto e le banchine e fu informata la Camera del Lavoro della nostra decisione.

La lotta fu lunga, e caratterizzata da qualche incidente. In piazza S. Marco e in Prefettura alcune vetrine andarono in frantumi. Crumiri provenienti dalla campagna veneziana furono intercettati a Mestre e malmenati. Lo stesso capitò ai crumiri giunti da Padova con la tramvia elettrica, costretti a far ritorno alla base con argomenti persuasivi. Ogni tanto si tentava di fare un comizio in piazza,

ma la polizia interveniva immediatamente per scioglierlo, costringendoci a rifugiarci alla sala del Ridotto, che avevamo preso a noleggio. Qui più volte parlarono ai lavoratori, incitandoli alla resistenza, i rappresentanti della Camera del Lavoro e del Partito Socialista e l'avv. Florian. Con il passar dei giorni il movimento andava estendendosi. Anche la quasi totalità degli avventizi si era schierata con noi. Quando il porto era fermo da ormai dieci giorni i manifestanti furono caricati in piazza San Marco dagli alpini e una nave da guerra fu vista entrare in Bacino. Su una sola nave fu possibile imbarcare dei crumiri, ma questi non poterono lavorare e furono costretti a mangiare e a dormire a bordo.

La lotta aveva ormai assunto un chiaro carattere politico. Era evidente che avevamo contro di noi il governo e che, in quelle condizioni, ogni ulteriore resistenza sarebbe stata inutile, e avrebbe anzi potuto diventare nociva. Al ventiduesimo giorno di sciopero l'assemblea della Federazione decise di avviare delle trattative con il presidente della Commissione dei Commercianti, Baccaria, per giungere ad una soluzione della vertenza. Si trattava di un passo doloroso per tutti, ma necessario. I commercianti accettarono la nostra offerta, ponendo tuttavia una condizione: che le trattative fossero condotte da parte nostra solamente da "autentici lavoratori". Particolarmente ostili essi si dimostrarono nei confronti di Pastasciutta, del qua-

le affermarono di non volerne sapere "né oggi, né mai".

Alla nostra dichiarazione di essere pronti a riprendere il lavoro anche all'indomani mattina il Beccaria ci fece osservare che nel corso dello sciopero i suoi rappresentanti avevano assunto degli impegni con numerosi scaricatori estranei alla Federazione, che essi non intendevano abbandonare a nessun costo. Uniti a quelli della Carbonifera si trattava di circa novanta uomini che si sarebbero aggiunti ai trecento che prima si dividevano il già scarso pane offerto dal lavoro portuale. Ma ci fu gioco forza accettare questa imposizione, sulla quale la controparte si mostro' irremovibile. Avevamo perduto la nostra battaglia e non ci rimaneva che chinare il capo ed accettare in silenzio. La conseguenza più seria di questa sconfitta, tuttavia, doveva essere un'altra e precisamente la scomparsa della prima Federazione delle cooperative del porto : era stata questa, infatti, una delle condizioni poste ad ogni singola cooperativa per poter riprendere il lavoro, e da tutte accettata.

La nostra cooperativa, che era la più forte e perciò anche la più temuta, e anche la più combattuta, si rimise pazientemente al lavoro, con l'obiettivo di riprendere, al momento opportuno, la lotta contro i temporanei vincitori.

Questi avevano costituito una Unione Commercianti del Porto di Venezia, con sede a S. Marco. Nel corso dello sciopero essa aveva stabilito il quartier generale del suo stato maggiore

all'interno stesso del porto, nel grande capannone della Pesa pubblica, allora gestita da Francesco Castelli. E' qui che si è tenuta la prima riunione per la ripartizione del lavoro fra i soci della nostra cooperativa e i novanta nuovi scaricatori. I commercianti riproposero la discriminazione nei confronti di Pastasciutta, condizionando l'inizio delle trattative alla presenza dei soli elementi ricoprenti cariche elettive, ufficiali, nella cooperativa, vale a dire del presidente e dei consiglieri. A nostra volta chiedemmo l'esclusione del loro segretario, Cadel, richiesta che fu respinta con la motivazione che essi non potevano fare a meno del loro segretario. Facemmo osservare che anche il Vianello era per noi un segretario insostituibile ma essi avevano il coltello dalla parte del manico e, di fronte alla loro posizione irremovibile, dovemmo cedere ancora una volta. Tuttavia decidemmo allora di tenere nelle trattative un atteggiamento ostruzionistico fino a quando queste fossero state condotte alla presenza del Cadel e così' abbiamo fatto fino a quando la rappresentanza dei commercianti in Marittima finì col disfarsene.

Oltre a tutto nel frattempo questa rappresentata era stata parzialmente modificata, con l'allontanamento di alcuni fra gli elementi che si erano maggiormente distinti per la loro intransigenza e l'immissione di alcuni uomini rispettabili, con i quali era possibile ragionare, come Augusto Millosivich, Baccara e Venuti.

Nello stesso momento in cui le cose andavano regola-

rizzando con la controparte esse cominciavano a complicarsi al nostro interno. Il segretario Vianello, sempre pieno di rancore per la discriminazione di cui era stato oggetto da parte dei commercianti, non aveva trovato di meglio che di sfogare questo suo rancore nella corrispondenza ufficiale che avevamo con l'Unione Commercianti, dando alle mie lettere, che egli aveva il compito di compilare nella stesura definitiva, un tono offensivo che esse non volevano e non dovevano avere. Egli rientrò nella normalità solamente quando gli feci comprendere che avremmo potuto fare benissimo a meno di lui, lasciandolo per un mese praticamente senza nessun compito, inoperoso.

Intanto con un decreto prefettizio dell'11 ottobre 1907, che andava in vigore a partire dal 1 gennaio 1908, la direzione e la regolamentazione dei lavori di carico e scarico dei mercantili nel porto di Venezia veniva affidata alla Sovrintendenza delle Ferrovie dello Stato, la quale per l'esecuzione dei lavori avrebbe dovuto avvalersi delle cooperative già esistenti e già impegnate nel settore negli anni precedenti. Il decreto comprendeva anche un tariffario dettagliato per le singole operazioni, che garantiva da ogni sorpresa sia i commercianti che i lavoratori del porto. Inoltre esso affidava alla Sovrintendenza anche i servizi di tesoreria, così che da allora tutti i movimenti cassa furono assicurati dai suoi uffici, con la sola mia controfirma per la parte che concerneva la nostra cooperativa. Per le nuove ammissioni al lavoro nel porto fu costituita una Commissione tripartita, con un rappresentante delle ferrovie, uno dei commercianti e uno delle cooperative. Per queste ultime

la scelta fu fatta cadere su di me, anche in rappresentanza dei novanta nuovi scaricatori. Ben presto, però, fui costretto a rinunciare a rappresentare questi ultimi, intolleranti di qualsiasi disciplina e organizzatisi in modo da avere un numero di avventizi superiore a quello dei soci...

Avvicinandosi le elezioni amministrative per il Comune di Venezia il partito socialista, che aveva deciso di presentare una lista di minoranza di quattro candidati per il consiglio comunale, volle includermi fra questi. Ma all'avvocato Musatti, incaricato dal partito di chiedere il mio consenso, fui costretto a dire che dovevo rinunciare dato che la mia posizione e le responsabilità che questa comportava non mi consentivano di accettare altri incarichi, che avrei dovuto forzatamente trascurare per mancanza di tempo. La mia argomentazione sembrò convincerlo. Ad ogni modo della cosa non si parlò più.

Nel 1908 fu condannato, in Ispagna, Francisco Ferrer. I giornali, specialmente quelli socialisti, si diffusero a lungo su questa condanna, sensibilizzando l'opinione pubblica al punto che la Direzione del Partito Socialista ritenne possibile e necessario proclamare uno sciopero generale nazionale della durata di ventiquattro ore. Si trattava di una manifestazione senza dubbio giustissima dal punto di vista politico, ma di difficilissima attuazione nelle condizioni concrete nelle quali noi ci trovavamo in quel momento. Infatti eravamo ancora storditi per le conseguenze negative dello sciopero appena concluso e a seguito del quale eravamo stati costretti ad accettare alcune con-

dizioni che ci mettevano in istato di inferiorità. Fra queste l'impegno a vincolare diverse migliaia di lire a garanzia del rispetto degli accordi stipulati, lire che avremmo perduto nel caso di un nuovo sciopero. Inoltre la nostra esperienza circa la solidarietà delle altre cooperative e sezioni di lavoro non era certamente positiva. La nostra cooperativa, oltre ad essere la più temuta era anche la più sorvegliata perchè incaricata delle prime operazioni di scarico, condizionanti tutte le successive. Infatti eravamo noi che dovevamo estrarre le merci dalle stive per portarle in coperta, da dove altre cooperative le trasportavano in seguito ai carri, ai magazzini o alle cataste. In queste condizioni era chiaro che l'iniziativa dello sciopero avrebbe dovuto partire da noi, mentre gli altri si sarebbero semplicemente accodati. Non era mai accaduto, infatti, di vedere questi incrociare le braccia per primi, lasciando in coperta il mastello o l'imbracata. Era, questa, certamente una posizione comoda per essi, ma non per noi. E' per queste considerazioni che noi, stante la situazione critica nella quale eravamo venuti a trovarci, siamo stati costretti a decidere per la prima volta di non partecipare allo sciopero. Il lavoro si svolse regolarmente, senza nessun incidente non solo da parte dei lavoratori del porto, ma anche da parte dei ferrovieri.

Ciononostante l'assemblea del partito socialista convocata per esaminare l'andamento dello sciopero credette di dover deliberare un voto di biasimo nei miei confronti (probabilmente il solo iscritto al partito fra i soci della mia cooperativa).

Quando il provvedimento mi fu comunicato risposi con le dimissioni dal partito, accompagnata dalla "speranza che in avvenire si sappia dimostrare maggiore comprensione nel prendere in considerazione e nel valutare le diverse posizioni sociali dei membri del partito". Così ebbe fine la mia partecipazione ufficiale alla vita del partito.

Le cooperative che si erano staccate dalla nostra Federazione, intanto, ne avevano costituita un'altra, nella quale le funzioni di segretario furono affidate ad Attilio Medici. La cosa ci fece piacere perchè ciò ci dava maggiori garanzie di solidarietà nel lavoro e recava un nuovo contributo allo studio dei problemi relativi al nuovo Ente portuale che era in via di costituzione.

Assieme a questa nuova Federazione la nostra cooperativa aderì alla Federazione Nazionale delle Cooperative dei porti d'Italia, che aveva la propria sede a Genova ed era diretta da un Consiglio amministrativo locale e da un Consiglio generale, questo ultimo composto da un rappresentante di ciascuna cooperativa o Ente federati. Un congresso annuo avrebbe dovuto consentire di presentare regolari rendiconti dell'attività svolta, il loro esame e la discussione di proposte per l'attività avvenire nonché di eventuali problemi relativi al funzionamento dei singoli porti. A Genova si stampava anche un giornale quindicinale, al quale pervenivano informazioni da tutti i porti, che contribuiva largamente a far conoscere a tutte

le organizzazioni i problemi che in essi porti si ponevano, le lotte sostenute, i risultati ottenuti e così via.

Un primo Congresso, tenutosi a Bologna, confermò Genova come sede della Federazione ed elesse i membri del Consiglio generale. L'anno successivo si tenne il secondo Congresso, questa volta a Livorno, con la partecipazione dei rappresentanti di tutti i porti d'Italia. In seguito alle critiche rivolte al Comitato direttivo, accusato di far prevalere nella sua attività gli interessi del porto di Genova, i rappresentanti genovesi uscirono dalla Federazione. La direzione della stessa fu, allora, trasferita alla Spezia e ne fu nominato segretario il ragioniere Caradetti.

Allo scopo di eliminare gli elementi peggiori e di disciplinare maggiormente gli altri la nostra cooperativa fu costretta, suo malgrado, a fondersi nel 1910 con i novanta cuniri, i quali tuttavia dovettero disfarsi del loro presidente e del segretario Morosini. La nostra cooperativa di miglioramento, così, portava il numero dei propri soci da trecento a trecentonovanta. In questa occasione avevamo anche ripristinato il sussidio malattia nella misura di tre lire al giorno, per togliere a tutti il pretesto di farsi sostituire nel lavoro per ragioni economiche.

Nel frattempo era entrata in vigore la legge sulla assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro, la cui applicazione dimostrò subito di non essere adatta alle con-

dizioni particolari del lavoro dei porti senza sostanziali modificazioni. Fatte presenti le nostre osservazioni alle autorità competenti fu mandato a Venezia, per verificarne il fondamento, un ispettore, il quale si limitò ad elevarci una contravvenzione per aver violato la nuova legge! Capo del Governo era allora S.E. Giolitti e l'unico deputato giolittiano di Venezia era Brandolin, che abitava a S. Barnaba, per cui ci siamo recati da lui per esporgli i fatti. Questi, dichiaratosi profano in materia, suggerì di nominare una commissione, che egli stesso avrebbe accompagnato a Roma nei giorni successivi. Ascoltammo il suo suggerimento e qualche giorno dopo eravamo ricevuti dallo stesso Giolitti il quale ci disse di aver l'impressione che noi avevamo ragione ma che poichè il provvedimento era di competenza del Ministro dell'Agricoltura, del Commercio e dell'Industria, Francesco Saverio Nitti, è a questi che avremmo dovuto rivolgerci.

Anche S.E. Nitti ci ricevette subito e fui io che dovetti portargli qualche esempio concreto dell'incongruenza della legge. Questa prevedeva, tra l'altro, la liquidazione delle indennità di infortunio sulla base del salario medio giornaliero dell'ultima quindicina. Stante l'estrema saltuarietà del lavoro nei porti, e la conseguente grande diversità dei guadagni da una quindicina all'altra, ne risultava la possibilità di indennità estremamente diverse fra di esse anche per lo stesso infortunio, compresi i casi in cui esso fosse seguito da morte. Ci fu assicurato che la legge sarebbe stata emendata al momento opportuno in

modo da adeguarla alle nostre condizioni, fummo autorizzati a proseguire per intanto secondo le nostre vecchie consuetudini e ci fu data assicurazione che la contravvenzione elevataci sarebbe stata annullata.

La Società Veneziana di Navigazione a Vapore aveva stipulato, fin dall'inizio della sua attività, un contratto per il carico e lo scarico dei suoi piroscafi da parte della nostra cooperativa, alla quale era stata affidata anche la direzione dei relativi lavori, direzione che noi a nostra volta avevamo affidato al nostro vicepresidente Secondo Penso, considerato il più idoneo. Luigi Scarpa, da parte sua, era stato incaricato di dirigere lo scarico delle granaglie al silos e, all'occorrenza, di aiutare il Penso. In occasione del terremoto che devastò la Sicilia e la Calabria abbiamo caricato gratuitamente il piroscafo "Manin", della Veneziana, che recava i primi soccorsi ai sinistrati e abbiamo assunto a nostro carico l'educazione di un orfano siciliano sulla nave "Scilla".

Modificato lo Statuto, per adeguarlo ai nostri nuovi compiti, avevamo anche aderito alla Federazione Nazionale delle Cooperative, ad un congresso della quale io e il segretario avevamo preso parte a Roma. In quella occasione abbiamo avuto anche la possibilità di sentire, fra gli altri, i discorsi del sindaco di Roma, Nathan, e del Ministro Luigi Luzzatti. Il Comune aveva offerto ai congressisti un sontuoso ricevimento in Campidoglio e la cooperativa dei cocchieri pubblici di Roma si mise a nostra disposizione per farci visitare, in carrozza e gratuitamente, tu

ti i punti principali della città. Abbiamo approfittato anche dell'occasione per far visita al Ministro Luzzatti, nel suo studio di via Veneto. Questi ci accolse volentieri, ascolto' quanto volevamo dirgli circa i problemi del nostro porto e ci assicuro', in quanto cooperativa, il massimo appoggio possibile.

La nostra bandiera era rimasta quella dei tempi nei quali eravamo ancora una Società di Mutuo Soccorso ed era tempo, ormai, di sostituirla con una nuova, rispondente alla nuova realtà. Il progetto, da noi approvato, fu elaborato dai professori Pagliaro e Lorenzetti : bandiera a fondo azzurro, colore delle acque, con ricco nastro recante in oro il nome dell'organizzazione e in cima all'asta figura di bronzo di uno scaricatore, in tenuta da lavoro. La bandiera fu inaugurata al Teatro Goldoni, dal Ministro Luzzatti, presenti tutte le maggiori autorità veneziane, che alla sera presero parte anche al banchetto organizzato all'albergo "Al Cavalletto". Qui' parlo' anche il Ministro Luzzatti, il quale auguro' alla cooperativa di poter essere sempre di esempio alle altre, nell'interesse delle classi lavoratrici. Anche l'indimenticabile sindaco di Venezia, conte Filippo Grimagni, volle felicitarsi con noi, assicurando che egli avrebbe sempre dato il massimo appoggio alle organizzazioni cooperative come la nostra.

Il movimento del portoandava intanto aumentando e io non ce la facevo più a star dietro a tutto il lavoro da solo in Marittima. Tra l'altro ci era venuto meno, per decesso, anche Secondo Penso il quale oltre che vicepresidente della cooperativa

era stato anche capo stivatore della Società Veneziana di Navigazione, per cui le cariche vacanti erano praticamente due. A capo stivatore della Veneziana, e contemporaneamente della Società austro-americana di navigazione, fu chiamato Eugenio Spornich, da molti anni nostro consigliere, al quale fu anche affidato l'incarico di rappresentarci nella sottocommissione portuale e di versare gli anticipi agli scaricatori impegnati nei diversi punti del porto. Allora tutto il personale direttivo e impiegatizio della cooperativa consisteva in quattro elementi: il presidente e il segretario, che percepivano un compenso di 240 lire mensili ciascuno, il vicepresidente che riceveva 210 lire e il vecchio Bellato, con funzioni di fattorino e un compenso di 90 lire mensili. Gli stivatori ricevevano 8 lire giornaliere, più i compensi per le eventuali ore straordinarie. Il lavoro al porto si svolgeva ormai con soddisfazione di tutti, con la sola eccezione dei camorristi delle cessate gestioni

Un giorno, approfittando del passaggio da Venezia del Ministro Luzzatti, organizzammo un banchetto nella grande sala da Capon, a S. Margherita, al quale oltre al Luzzatti avevamo invitate tutte le autorità cittadine. S.E. Luzzatti si disse lieto di trovarsi fra i lavoratori del porto, uniti in una sola famiglia, il che sarebbe stato impensabile anche solo pochi anni prima. Anche il conte Filippo Grimagni espresse la propria soddisfazione di essere fra i lavoratori del porto e le rappresentanze di tutti quanti al lavoro del porto erano comunque interessati.

In attesa della costituzione dell'Ente Autonomo, il prefetto aveva modificato, con un suo decreto, il regolamento interno del porto. In virtù di questo decreto la direzione generale dei lavori portuali, compresi i servizi di tesoreria, continuava ad essere affidata alla Sovrintendenza delle Ferrovie dello Stato. Ma per la vigilanza e il buon andamento dei servizi, con decorrenza dal 1 gennaio 1909, veniva istituita una Commissione, presieduta dal Sovrintendente e composta da due funzionari delle Ferrovie, due rappresentanti della Camera di Commercio, due dell'Unione dei Commercianti e quattro delle cooperative. Questa Commissione, a sua volta, doveva nominare una sottocommissione con tre componenti: uno in rappresentanza delle Ferrovie, uno per il commercio e un terzo per le cooperative. Nella Commissione le cooperative erano rappresentate da Gaetano Vianello, Angelo Vianello, Luigi Scarpa e Attilio Medici. Nella sottocommissione le Ferrovie erano rappresentate da Francesco Ricoveri, i commercianti da Achille Duse e le cooperative da Gaetano Vianello.

Nel 1914, dopo la dichiarazione di guerra della Francia e dell'Inghilterra alla Germania e all'Austria, il lavoro al porto cominciò a scarseggiare in conseguenza dei reciproci affondamenti di navi provocati dai paesi in guerra. Gli avventizi percepivano un sussidio dal Comune, mentre i soci erano in uno stato di disoccupazione permanente. Esaurito il nostro fondo cassa fummo così costretti a ricorrere alle Ferrovie per un prestito, che ci eravamo impegnati ad estinguere con delle trattenute per-

centuali sugli introiti futuri.

Nel maggio 1915, dopo la dichiarazione di guerra dell'Italia alla Germania e all'Austria-Ungheria, abbiamo convocato un'assemblea per decidere sul da farsi. Qualcuno propose di chiudere la sede, che sarebbe stata riaperta alla chiusura delle ostilità. La proposta fu approvata all'unanimità ed ebbe attuazione immediata, senza che nessuno si ricordasse di dire una sola parola per i dirigenti.

A Venezia, intanto, era stato costituito un Comitato per la mobilitazione civile, alla cui testa erano il prof. Marinoni, il dr. Venuti, il generale Castello e altre autorità. Vi facevo parte anch'io, in qualità di consigliere. Questo Comitato aveva, tra gli altri, il compito di assegnare dei lavori alle organizzazioni che risultavano in grado di effettuarli. Fra questi lavori vi era l'intenzione di assegnare alle nostre cooperative quello relativo allo scavo di un canale nella zona di Latisana, che avrebbe dovuto consentire il transito delle imbarcazioni dal retroterra all'Adriatico. Medici ed io fummo incaricati di recarsi sul posto per studiare il da farsi. Dopo un viaggio reso difficile per la carenza di mezzi di trasporto arrivammo sui luoghi dei progettati lavori, luoghi che facevano paura: barene infestate dalle zanzare, dove la malaria era di casa, non era possibile vivere senza essere abbondantemente forniti di chinino e senza ritirarsi già al tramonto per

non uscire di casa se non a giorno fatto. Siccome i lavori avrebbero dovuto essere effettuati dai nostri soci, che attendevano con impazienza di poterli iniziare, non potevamo esimerci dal far loro presenti le condizioni di cui sopra e di aggiungere che i lavori, oltre che pesanti, erano anche abbastanza complessi in quanto si trattava di trasportare la terra di scavo ad una certa distanza e con delle semplici carriuole. Nonostante tutto, però, parecchi volontari decisero di andarci, e partirono, divisi in squadre, con tutte le attrezzature necessarie. Diretta da Pilon, questa prima spedizione veneziana resistette un solo mese, dopo il quale si affrettò a rientrare a Venezia.

Un'altra squadra, composta da una quarantina di nostri soci, fu avviata a Savona, per lo scarico dei piroscafi in arrivo in quel porto. Vi rimase per tutta la durata della guerra, con i soli mutamenti dovuti ai richiami alle armi. Il Comune aveva acquistato a più riprese 66 tonnellate di carbone, proveniente da Genova, e noi avemmo l'incarico di scaricarlo in Marittima su delle peate che poi scaricavamo in una chiesa dimessa che si trovava vicina alla Salute e poi consegnavamo ai destinatari, a domicilio. Questo lavoro era effettuato da alcuni nostri soci rimasti a casa perchè esentati dal servizio militare per ragioni di età o di salute.

Nel 1917 il comm. Carraro, direttore compartimentale delle Ferrovie, mi invitò a recarmi a Bordeaux, in Francia, con

ottanta uomini per scaricarvi il carbone che sarebbe arrivato in quel porto per conto delle nostre Ferrovie dello Stato. Andai a Roma per concordare le tariffe e stipulare il contratto, nel quale era previsto, fra l'altro, che ci saremmo spostati solamente dopo l'avvenuta costruzione di due capannoni da adibirsi a dormitori, forniti di brandine del tipo usato dai ferrovieri e il relativo corredo. Un terzo capannone sarebbe servito da refettorio e un quarto avrebbe ospitato la cucina, il deposito viveri, gli impianti di riscaldamento e il mio ufficio. L'acquisto delle attrezzature per questi due ultimi capannoni era stato lasciato alla mia discrezione. Partiti da Venezia nella prima quindicina di settembre arrivammo a Bordeaux, via Genova, Ventimiglia e Marsiglia, sei giorni dopo e vi rimanemmo fino alla fine della guerra, cioè fino al novembre del 1918, nel quartiere chiamato Senon.

Nel corso dei quattordici mesi della nostra permanenza in Francia sono stato costretto a rientrare in Italia due volte. La prima volta fu solo tre mesi dopo l'arrivo, perchè non avevamo ricevuto un soldo e i lavoratori, le cui famiglie erano in attesa dei denari per far fronte ai loro bisogni, protestavano. Secondo gli accordi presi quanto dovutoci avrebbe dovuto esserci rimesso mensilmente a Bordeaux, sulla base delle distinte che la delegazione delle Ferrovie nel porto era incaricata di trasmettere agli organi ministeriali competenti. Alla Delegazione si continuava a ripeterci che i soldi erano in viaggio ma ad un certo punto il ritardo divenne tanto grande e il

malcontento dei lavoratori tanto profondo, che dovetti mettermi in viaggio. Giunto a Roma non senza molte difficoltà, causate dai trasporti di guerra che ingombravano le linee ferroviarie, mi fu confermato l'avvenuto invio della prima mensilità, mentre per la seconda erano già state impartite le disposizioni relative. Prelevai io stesso l'importo di questa seconda mensilità, che distribui' personalmente subito dopo, a Venezia, secondo le indicazioni avute dai lavoratori interessati. In questa occasione ebbi anche uno spiacevole incidente con Angelo Vianello, che mi aveva chiesto dei soldi per sfollare la famiglia da Venezia, soldi che io non potevo dargli, ma a proposito dei quali mi riservavo di parlare ai soci a Bordeaux. Questi, al mio ritorno, lieti che erano state appianate le questioni relative ai compensi, osservarono che non erano tenuti a sostenere il Vianello, che tra l'altro alla chiusura della cooperativa si era sistemato presso la ditta Stuchy, mentre noi eravamo rimasti a lungo inoperosi. Per tutta risposta il Vianello invio' delle lettere a qualcuno dei più sprovveduti fra i nostri soci, con delle insinuazioni contro i dirigenti, che avrebbero speculato sulle fatiche dei lavoratori. Dato anche l'ambiente queste lettere ebbero un certo effetto e ingenerarono diffidenze e sospetti.

Nel marzo del 1918, sotto la pressione dei soci, dovetti far ritorno a Roma per chiarire un punto del contratto al quale il direttore della Delegazione delle ferrovie a Bordeaux voleva dare un'interpretazione arbitraria, che ci danneggiava forte-

mente dal punto di vista finanziario. Ottenni soddisfazione e in quella occasione riuscì anche a concordare che le mensilità spettanteci fossero depositate direttamente alla filiale veneziana della Banca d'Italia, da dove sarebbero state ritirate da un nostro incaricato per essere ripartite fra le famiglie, sulla base di distinte che io stesso avrei inviato. Dei prelevamenti e della distribuzione fu incaricato Angelo Vianello, il quale avrebbe così potuto assicurarsi un modesto introito. Mentre ero a Venezia si verificò l'incursione aerea detta delle otto ore che spaventò la mia famiglia al punto da decidermi a trasferirla altrove. Scelsi Casale Monferrato, dove già si trovava un'altra famiglia veneziana, con la quale avevamo dei contatti epistolari. Grazie al Comitato di mobilitazione civile non mi fu difficile procurarmi i documenti necessari al trasporto delle persone e delle cose. A Casale, però, ebbi uno scontro verbale con il commissario prefettizio a proposito dell'abitazione di cui avevo bisogno. Appena ebbe saputo chi ero, però, si scusò e mi aiutò a reperire un appartamento adatto alla mia famiglia e a quelle di mio cognato e di mio fratello...

Rientrato a Bordeaux vi rimasi tranquillo fino alla fine della guerra, quando fui telegraficamente invitato a rientrare a Venezia dove stavano per avere immediato inizio i lavori per la riattivazione del porto. Lasciato allo Scarpa il compito di ultimare i lavori in corso, ritornai a Venezia, non senza passare da Casale Monferrato per far rientrare anche la mia

famiglia. Sul posto rimase solo mio cognato, incaricato da me dell'acquisto di un vagone di Barbera.

Per un primo periodo tutto il traffico del porto di Venezia consisteva nei carri, cavalli, muli, attrezzature militari e merci varie che andavano da Venezia a Trieste o viceversa. Più tardi cominciarono a giungere dall'Inghilterra i primi carichi di carbone, destinato alle Ferrovie dello Stato. Nel frattempo, uno dopo l'altro, rientravano anche i nostri soci dai diversi fronti, impazienti di poter riprendere il lavoro per assicurare il pane alle loro famiglie.

In attesa dei primi carichi di carbone destinati alle Ferrovie vi era in porto un gran discutere sulle tariffe, che tutti auspicavano fossero elevate. Prima del mio ritorno a Venezia, Angelo Vianello e il vicepresidente Eugenio Spornich avevano trattato le tariffe per lo scarico del carbone e si erano accordati su 1,80 lira la tonnellata, che i lavoratori non volevano riconoscere. Arrivati che furono i piroscafi convocai l'assemblea dei soci, nella sala da Capon, perchè fosse deciso sul da farsi in pieno accordo. La relazione del segretario sulle trattative che portarono a stabilire la tariffa di lire 1,80 la tonnellata, e soprattutto l'affermazione secondo la quale, in fondo, si trattava di una tariffa più che doppia rispetto a quella dell'anteguerra suscitarono un putiferio nell'assemblea, levatasi in piedi. Tutti protestavano, asserendo che la tariffa non corrispondeva alle nove esigenze e soprattutto non era

adeguata all'aumentato costo della vita. Qualcuno propose di chiedere tre lire per tonnellata, la proposta fu trasformata in decisione unanime e la Presidenza fu incaricata di comunicarla alle Ferrovie, precisando che fino alla sua accettazione i lavoratori sarebbero stati in attesa, sulla banchina, senza dare inizio ai lavori di scarico.

La Sovrintendenza alle Ferrovie avvertì le autorità locali e si mise in contatto con Roma. Verso sera la Presidenza veniva invitata in prefettura dove aveva luogo un incontro con il prefetto, il suo segretario, il sovrintendente alle Ferrovie e il prof. Marinoni che aveva preso parte alle precedenti trattative sulle tariffe. Questi disse che era stato concordato tutto con il segretario e il vicepresidente della cooperativa e che lo sciopero era stato proclamato solo dopo il ritorno del presidente da Bordeaux. Richiesto dal prefetto di dire ciò che pensavo di questa affermazione risposi di non poter accettare di essere messo in istato di accusa dal prof. Marinoni, in quanto la vertenza non era originata dal mio ritorno, bensì da quello dal fronte dei nostri soci. Erano questi che, dopo aver combattuto, avevano trovato le famiglie finanziariamente dissestate e avevano urgente bisogno di guadagnare di più, anche perchè i prezzi dei generi alimentari erano quadruplicati rispetto a quelli dell'anteguerra.

Ne seguì una discussione inconcludente poichè qualsiasi decisione poteva essere presa solamente a Roma. L'indomani mat-

tina i lavoratori continuavano ad incrociare le braccia sulla banchina ma poche ore dopo ci veniva comunicata l'accettazione della nostra richiesta e il lavoro di scarico poteva cominciare, fra la soddisfazione generale. Introdotta la tariffa di tre lire per tonnellata per tutti i carichi di carbone in arrivo, essa fu ben presto estesa a tutte le altre merci, in arrivo e in partenza. Cio' permise di migliorare il nostro lavoro, anche perchè l'aumentata disponibilità di fondi ci consentì di assumere un giovane per aiutare il segretario nella tenuta dei libri contabili. Finalmente potevamo disporre di un bilancio costantemente aggiornato, controllato mensilmente dai revisori e dal Consiglio, ed esposto alle pareti perchè tutti coloro che lo volessero potessero averne visione. Su mia proposta, il Consiglio decise anche di sottoporre i bilanci annuali all'esame, oltre che dei nostri sindaci, anche di un ragioniere estraneo alla cooperativa, ad ulteriore garanzia della regolarità della gestione. A questo fine fu prescelto il prof. Cavaiana.

A quell'epoca lo Stato aveva intanto istituito il Provveditorato al Porto di Venezia, ente incaricato della direzione delle attività portuali e delle iniziative intese ad incrementarle. L'incarico di provveditore fu affidato al comm. Carraro, direttore compartimentale delle Ferrovie. Fu istituito anche un Consiglio superiore del quale entrarono a far parte, oltre ad alcune autorità cittadine, due rappresentanti dei commercianti e due delle organizzazioni dei lavoratori portuali. Accanto a questo vi era un Consiglio consultivo, con quattro rappresen-

tanti del Provveditorato, quattro dei commercianti e altrettanti delle cooperative. Infine una sottocommissione comprendeva un rappresentante di ciascuno dei tre enti sopraindicato. Fu elaborato un regolamento portuale, relativo alla disciplina e alle norme del lavoro, comprendente anche le tariffe per il carico, lo scarico e le diverse manipolazioni delle diverse merci sia dei piroscafi che dei velieri. Queste tariffe erano quasi doppie rispetto a quelle in vigore nell'immediato dopoguerra. In aggiunta alle tariffe base, inoltre, era prevista una addizionale di settanta centesimi per tonnellata, destinati a sostenere gli oneri derivanti dall'obbligatorietà delle assicurazioni sociali dei lavoratori e le spese di amministrazione. Questa addizionale, anche dopo la copertura degli oneri assicurativi e delle spese di amministrazione, consentiva un margine che da una parte ci permetteva di incrementare i guadagni dei lavoratori (ormai eguali per i soci e per gli avventizi) e dall'altra di aumentare i nostri fondi sociali. La sola nostra cooperativa riuscì così ad accumulare in tre anni e mezzo un patrimonio sociale pari a 1 milione 550 mila lire.

Nel 1922 la Federazione delle cooperative del porto, nella persona del suo segretario Attilio Medici, assieme ad Egidio Baradel e ad un cav. Longobardi, venuto da Roma, avevano costituito un Consorzio Grani, il quale aveva stipulato con lo Stato un contratto per lo scarico, la manipolazione, l'insaccatura, l'immagazzinaggio e le rispeditizioni delle granaglie che per conto dello Stato arrivavano a Venezia. Si trattava di un organismo

importante, al quale anche la nostra cooperativa era subordinata, per la parte dello scarico dei grani che le spettava. Avremmo potuto entrare anche noi a far parte del Consorzio, poichè ne eravamo stati formalmente invitati, ma non se ne fece niente, per la diffidenza di una parte dei soci ma soprattutto per l'ostilità del segretario Vianello, sempre sfavorevole alle iniziative delle quali egli non fosse il diretto promotore. Dovetti, quindi, limitarmi ad osservare dall'esterno come procedeva il Consorzio, cosa del resto abbastanza facile dati i rapporti di amicizia che avevo sia col Medici che col Baradel.

Eravamo giunti ad un buon punto nella costruzione di queste nostre organizzazioni portuali, che ci erano costate tanti sacrifici, quando sopravvenne il fascismo, che spazzò via i dirigenti e costrinse i lavoratori ad iscriversi alle sue organizzazioni per continuare a lavorare al porto. A questo ultimo scopo una fantomatica organizzazione fascista dei lavoratori del porto aveva aperto una sede in campo S. Stefano.

Una sera, sotto l'incalzare della pressione fascista, avevamo radunati tutti i lavoratori in uno dei grandi magazzini del porto, per metterli al corrente della situazione e decidere sul da farsi. La decisione, unanime, fu di tener duro fino a quando fosse possibile e di non prendere nessuna altra posizione se non quando ne fossimo costretti, e anche in questo caso solidalmente, in massa. Purtroppo, invece, già l'in-

domani mattina alcuni transfughi, fra i quali persino qualche consigliere, si affrettarono a recarsi a S. Stefano, per non figurare tra gli ultimi nelle liste degli iscritti alla nuova organizzazione, fascista. La voce, naturalmente, si sparse in un baleno in tutta Venezia e alla Giudecca così che, nel giro di poche ore, salvo rare eccezioni, quasi tutti avevano finito col seguirne l'esempio.

Il giorno successivo fummo invitati, quali rappresentanti delle cooperative, ad una delle consuete sedute presso il Provveditore al Porto, in calle degli Avvocati. Puntuali come sempre, abbiamo subito notato come al tavolo della Presidenza il posto abitualmente occupato dal Provveditore al Porto fosse stato occupato dal Comandante dello stesso, assistito dal Magistrato alle Acque, dal Direttore compartimentale delle Ferrovie e dal segretario cav. Ruggeri, mentre i posti dove di solito sedevano i rappresentanti dei commercianti erano questa volta occupati da alcuni esponenti del fascismo veneziano, armati di manganelli, pistole alla cintola. Io, Angelo Vianello, Attilio Medici e Tempesta, quest'ultimo segretario degli avventizi, sedemmo ai nostri posti.

Dopo una succinta relazione sulla situazione del porto il Presidente dette la parola ad uno dei fascisti che l'aveva richiesta il quale, alzatosi, si limitò a dire che ogni discussione sarebbe stata inutile: "finora hanno comandato i socialisti, ora i padroni siamo noi". Gli altri fascisti assentirono.

Angelo Vianello voleva rispondere, aveva chiesto e ottenuta

la parola e si accingeva a parlare, quando i quattro fascisti, alzatisi in piedi, glielo impedirono, gridando che di chiacchiere ne erano state fatte anche troppe ed era ormai giunta l'ora dei fatti... In questo frattempo ero stato invitato dal Provveditore al Porto, che aveva il suo studio li' accanto, il quale mi suggerì di rimanere al mio posto, nell'interesse stesso dei miei rappresentati, impegnandosi a sostenere la mia posizione presso i fascisti qualora gliene avessi dato il mandato. Risposi che non era possibile perchè, dopo aver diretto per tanti anni l'organizzazione dei portuali secondo un orientamento che corrispondeva ai miei ideali, non mi sarebbe stato possibile accettare un orientamento opposto, che sarebbe stato un rinnegamento di tutto il mio passato. Ci lasciammo da amici e raggiunsi i miei compagni, che se ne stavano già uscendo. Questa fu l'ultima seduta al Provveditorato al Porto alla quale noi abbiamo partecipato. Eravamo ai primi di settembre del 1922.

Portati a termine i lavori in corso e regolati gli stipendi, abbiamo consegnato le chiavi e l'inventario ai nuovi padroni, non senza aver prima messo al sicuro tutta la documentazione che avremmo potuto essere chiamati ad esibire in sostegno del nostro operato. Subito dopo ebbero inizio le pratiche regolari per lo scioglimento della cooperativa, soprattutto allo scopo di impedire che il suo patrimonio sociale, in mani estranee, fosse impiegato per usi diversi da quelli prestabiliti. A

questo fine, in una sala del "Gazzettino", in Palazzo Facanon, avevamo convocato una assemblea generale dei soci, alla presenza del notaio Voltolina. Ordine del giorno: Scioglimento della cooperativa di miglioramento fra stivatori e scaricatori del porto di Venezia. All'ora fissata per la riunione le Mercerie e il sottoportico delle Acque erano gremiti di gente, in mezzo alla quale si potevano chiaramente distinguere i componenti delle squadre di azione fasciste.

Anche la sala era gremitissima. Fra i presenti qualcuno con manganello, esposto con ostentazione. Preso posto fra il notaio Voltolina e il segretario Vianello mi sono subito sentito investito dall'avvocato Supici e dal ragioniere Plateo, caporioni della Commissione fascista, contrari alla soppressione della cooperativa perchè, secondo essi, il cambio dei dirigenti era sufficiente e a parte questo tutto poteva procedere come in passato. Sostenuto dal notaio respinsi la pregiudiziale, facendo notare come sia lo Statuto dell'organizzazione che le leggi in vigore demandavano ogni decisione in merito al problema posto all'ordine del giorno all'assemblea dei soci. Fatto l'appello risultò che tutti, eccetto i pochi rimasti a casa per malattia, erano presenti. E messa ai voti la proposta di scioglimento della cooperativa questa fu approvata all'unanimità, compresi i soci muniti di manganello... Passati alla nomina dei liquidatori fui io stesso a proporre, accanto all'avv. Zironda, nostro legale, e al nostro sindaco, cav. Cavazzana, l'avv. Supici e il rag. Plateo, della parte avversa, i quali ultimi ac-

cettarono solo dopo molte insistenze da parte nostra. Anche i quattro nomi furono votati all'unanimità e così la cooperativa risultava legalmente sciolta.

A Venezia tirava aria cattiva, le squadre d'azione giravano per la città e avevano occupato anche la Casa del Popolo, che si trovava nelle vicinanze della mia abitazione. Per vedere come si mettevano le cose, ma anche per un po' di riposo, riparai in Carnia, a Tolmezzo. Poco dopo, però, dovetti rientrare a Venezia, perchè richiesto, per spiegazioni, dai liquidatori, a disposizione dei quali rimasi fino alla fine di novembre, percependo il mio normale stipendio. Anche in questa occasione mi fu chiesto, questa volta dal cav. Giuseppe Pagan, di ritornare al mio posto. E ancora una volta dissi di no. Chiesi, invece, la liquidazione spettantemi quale direttore tecnico dei lavori portuali per i venticinque anni di lavoro, durante i quali ero stato sempre regolarmente retribuito. Respinta la mia richiesta da parte dei nuovi dirigenti dovetti affidarmi ai legali. Dopo opposizioni e contestazioni di ogni genere, non escluse più o meno larvate minacce, dovetti acconsentire ad un compromesso, consigliatomi anche dai miei legali, accettando la metà della somma rivendicata ed effettivamente spettantemi, e cioè 24 mila invece di 48 mila lire.

Difficoltà ancora maggiori incontrarono i soci per quanto concerne la parte del patrimonio sociale loro spettante, il cui versamento i liquidatori differivano con mille pretesti. Alla

fine, pressati anche dal bisogno derivato dalla scarsità del lavoro, essi si radunarono un giorno in campo S. Margherita e decisero di inviare quattro di loro in delegazione dai liquidatori, per chiedere spiegazioni. Richiesto, accettai di accompagnare la delegazione. I liquidatori avevano fissato la loro sede nella calle dove si trova l'albergo Cappello, dove aveva il suo ufficio il cav. Cavazzana. Al nostro arrivo il ponte dei Bareteri e le Mercerie adiacenti formicolavano di scaricatori, mescolati alle guardie regie le quali avevano anche sbarrato l'accesso alla calle. Potemmo accedere agli uffici solo con difficoltà. Dopo aver respinto un tentativo di uno dei nuovi caporioni fascisti del porto inteso a far cadere sul preteso disordine amministrativo della gestione precedente la responsabilità dei ritardi nella regolazione dei conti riuscii a far versare ad ognuno dei vecchi soci un primo acconto di trecento lire...

In seguito non sono stato più disturbato, se si eccettua una perquisizione operata dalla polizia nella mia camera da letto. Cercavano un deposito di armi e munizioni e non trovarono che una rivoltella, col relativo porto d'armi, e la mia tessera del partito socialista del 1908, cioè dell'anno nel quale mi ero dimesso dallo stesso...