

Andrea Cagioni

Precarizzazione del lavoro portuale: il caso di Livorno

Introduzione

Il tema principale al centro del saggio è l'analisi delle condizioni di lavoro nel porto di Livorno. Nel primo capitolo vengono analizzati temi, tendenze e processi di trasformazione al centro del dibattito sui sistemi portuali e sul lavoro portuale, nel secondo sono analizzati i principali dati sull'occupazione, sulla salute e sulla sicurezza dei portuali livornesi, mentre nel terzo capitolo vengono riportati e discussi i contenuti salienti della ricerca. I processi di trasformazione della portualità, della logistica e del lavoro portuale descritti nel primo e nel secondo capitolo vengono così discussi e re-interpretati sulla base delle esperienze, delle opinioni e delle rappresentazioni degli intervistati, presenti nel terzo e ultimo capitolo.

Il paragrafo iniziale è dedicato a una breve analisi critica del gigantismo navale e degli effetti provocati dallo sviluppo di oligopoli nel trasporto marittimo e nella logistica. Nel secondo paragrafo l'attenzione si sposta, attraverso un confronto con la logistica terrestre, sulle funzioni strategiche dei porti. Il terzo paragrafo espone alcuni elementi qualificanti le lotte e le mobilitazioni avvenute in Italia nel settore logistico, mentre nel quarto paragrafo ci si sofferma su alcune specificità del lavoro portuale, in particolare la regolazione della flessibilità.

Nei successivi due paragrafi vengono sinteticamente trattati gli elementi più rilevanti per contestualizzare il sistema portuale di Livorno. Dopo l'esposizione dei principali dati e indicatori di traffico del porto di Livorno e la descrizione degli altri due poli della logistica ubicati in provincia (Interporto di Guasticce e autoparco del Faldo), vengono discussi tre punti critici attorno ai quali è possibile cogliere le opportunità e le ambivalenze dei progetti di sviluppo del porto e dei sistemi logistici a Livorno. I punti trattati (la Piattaforma Europa e gli altri progetti e interventi infrastrutturali sul porto; i rapporti tra automazione, occupazione e processi produttivi; l'impatto del gigantismo navale e delle strategie dei grandi gruppi armatoriali sul lavoro portuale) introducono le principali aree tematiche della ricerca.

Il secondo capitolo, diviso in due paragrafi, è dedicato all'esposizione e alla breve analisi di dati quantitativi. Nel primo paragrafo si mettono in luce le principali tendenze su infortuni, malattie e inabilità temporanee nel periodo 2010-2017, nel secondo viene descritto l'andamento dell'occupazione nel porto livornese nel periodo dal 2012 al 2017.

Il *focus* del terzo capitolo è il lavoro portuale. Attraverso l'analisi delle interviste a lavoratori portuali di imprese art. 16A, 16B, art. 17 e art. 18 e delegati sindacali, vengono approfonditi problemi, contraddizioni e prospettive che caratterizzano il lavoro portuale a Livorno. Le principali aree tematiche emerse dalla ricerca sono: 1) il rapporto fra flessibilità e aumento dell'intensità di lavoro; 2) come si sostanziano salute e sicurezza nel lavoro portuale, anche in riferimento ai processi di precarizzazione nella filiera logistica; 3) gli effetti del gigantismo navale sul lavoro portuale; 4) gli effetti posti dall'automazione delle operazioni e dei servizi portuali sul lavoro.

Facendo dialogare teoria e ricerca empirica, e utilizzando la voce diretta dei lavoratori e delle lavoratrici, si è cercato di restituire la complessità e le sfumature, ma anche la ricchezza, del lavoro portuale a Livorno.

1.0 Il gigantismo navale e la concentrazione dei traffici marittimi: impatti sulla filiera dei trasporti e sul lavoro portuale

Il gigantismo navale rappresenta una tendenza ormai consolidata nello *shipping* mondiale, i cui effetti e le cui ripercussioni riguardano l'intera organizzazione della filiera dei trasporti. Con il concetto di gigantismo navale si fa riferimento alla costruzione e alla messa in funzione di navi porta-container di sempre maggiore stazza e capacità. Se fino ai primi anni 2000 le navi porta-container potevano trasportare fino a 8.000 teu, nel 2007, all'inizio della crisi globale, la capacità massima era già raddoppiata a 15.000 teu, per passare a 18.000 teu nel 2013, e si stima che a breve saranno operative navi portacontainer di 22.000/24.000 teu. Mentre nel 2012 le navi oltre i 10.000 teu erano pari al 13% del totale di navi circolanti, nel 2016 la quota era salita al 23% (IRPET, 2017, p. 27).

Importanti studi e analisi (Bologna, 2013, 2017, International Transport Forum, 2015) hanno evidenziato che, in generale, a una diminuzione dei costi di esercizio della nave, corrisponde un aumento dei costi di *handling* e dei costi totali di trasporto, includendovi le forti spese di adeguamento delle infrastrutture esistenti. La crescita di dimensioni delle navi implica una riorganizzazione complessiva dei sistemi portuali e logistici, che devono soddisfare stringenti requisiti per gestire in modo adeguato l'ormeggio e le operazioni di carico e scarico delle merci. Alla maggiore concentrazione degli attracchi in pochi scali e alla minore frequenza di attracco delle mega-navi è collegata la concentrazione dei servizi, delle operazioni di carico e del numero di contenitori da movimentare. I picchi provocati nel processo di trasporto del carico sono di tre tipi: 1) dalla nave al trasporto a riva, 2) le operazioni di deposito, 3) le interfacce fra deposito e i trasporti dell'hinterland. I picchi conseguenti all'arrivo delle mega-navi implicano anche un aggravio del traffico e dell'inquinamento per la zona retro-portuale e urbana. "Il ritmo crescente con il quale le nuove generazioni di ship container sono concepite e costruite ha conseguenze per il resto della catena dei trasporti: gli investimenti nelle infrastrutture e nelle sovrastrutture dei porti non sono in molti casi ammortizzate, incrementando i costi di capitale e riducendo i margini di profitto per gli operatori dei porti e per le autorità pubbliche. Inoltre, le mega-navi creano nei porti e per i trasporti dell'hinterland dei picchi molto forti, con ripercussioni sull'intera catena dei trasporti" (International Transport Forum, 2015, p. 14).

Fra le spese aggiuntive a carico dei territori e della collettività, figurano operazioni di ammodernamento dell'infrastruttura portuale e retro-portuale, quali l'adeguamento della profondità dei fondali e dei canali, la costruzione o il potenziamento di ponti, banchine, gru. Gli ingenti investimenti infrastrutturali necessari per adeguarsi alla stazza crescente delle nuove navi portacontainer determinano da una parte forti pressioni sui sistemi portuali e logistici per attirare i traffici nuovi o contendibili, dall'altra la continua ricerca di ingenti finanziamenti pubblici, senza adeguate garanzie di sostenibilità e di ricadute positive sul medio periodo per i contribuenti. I sovrainvestimenti nelle opere portuali tendono a fare crescere, in una spirale continua, la capacità dei terminal container che però, in presenza di traffici costanti e di un ciclo economico ancora debole, come è accaduto negli scorsi anni, ne fa diminuire il tasso d'utilizzazione e quindi, in ultima analisi, la redditività (Bologna, 2013). È sempre più evidente come gli investimenti nelle megacarriche seguano una logica puramente finanziaria, che appare spesso disallineata alle capacità e agli interessi dei sistemi logistici. "Invece di contenere la capacità esistente nel mercato, le grandi compagnie armatoriali aggiungono ogni anno nuova capacità, sotto l'influsso dei bassi tassi d'interesse (e delle agevolazioni fiscali) e nella prospettiva che le navi rappresentino degli *asset* finanziari di lunga durata (più che strumenti di commercio). Ma la crescita mondiale del settore non

si è ancora ripresa, i margini di redditività rimangono bassi e tutto ciò si trasforma nella ricerca di abbattere i costi portuali”¹.

Nel caso italiano ci si può domandare, seguendo il ragionamento di Bologna², quanto i motivi di fondo che spingono tanti sistemi portuali a competere sulla base di questo paradigma siano fondati: è davvero sensata e giustificata, dal punto di vista del sistema produttivo e distributivo, la ricerca di ingenti finanziamenti infrastrutturali basati su questo modello di sviluppo? La dimensione medio-piccola dei 24 sistemi portuali italiani, la limitatezza dei loro mercati di riferimento (spesso contesi da porti contigui), le debolezze della rete di trasporti, specie nel decisivo segmento ferroviario, autorizzano a riguardo un profondo scetticismo. Invece di adeguare ovunque le infrastrutture alle nuove dimensioni delle navi portacontainer, sarebbe probabilmente più opportuno ripensare le strategie di sviluppo di medio-lungo termine dei porti italiani, anche attraverso una maggiore centralizzazione della politica di investimenti infrastrutturali e una pianificazione pluriennale.

Una lettura critica del gigantismo navale non può quindi prescindere dal sottolineare le esternalità negative prodotte sugli operatori portuali, sulla filiera dei trasporti e sull’ambiente. Più in generale, è la logica finanziaria della privatizzazione dei benefici e della socializzazione dei costi collegata ai grandi investimenti infrastrutturali pubblici richiesti a essere poco sostenibile. Tuttavia, l’analisi del gigantismo navale sarebbe parziale se non se ne mettessero a fuoco le rilevanti conseguenze portate al lavoro portuale e logistico. Se da un lato la containerizzazione ha reso più regolare il lavoro portuale, dall’altro le mega-navi richiedono necessariamente maggiore flessibilità, *in primis* dei cicli lavorativi (International Transport Forum, 2015, p. 54). Poiché, come già visto, le mega-navi provocano un aumento dei picchi di lavoro nel processo di trasporto del carico, “(...) quanto più grandi sono le dimensioni delle navi in termini di carico tanto più i cicli del lavoro dei porti si configurano come cicli con forti picchi e quindi la necessità di un polmone flessibile di mano d’opera aumenta anche in quel tipo di traffico di linea che sembrava potesse essere programmabile con strumenti tecnologici e organizzativi, rendendo superfluo un polmone di lavoro flessibile” (Bologna, 2017, p. 64). In riferimento alle trasformazioni indotte dalle mega-navi sull’erogazione del lavoro portuale, si può inoltre notare come i processi di movimentazione dei carichi ed il crescente livello di automazione riducano l’impiego di lavoro vivo e aumentino quello di capitale³.

Oltre a queste criticità, Sergio Bologna (2013, 2017) ha dettagliato altri aspetti di insostenibilità del modello di finanziarizzazione connesso all’egemonia delle mega-navi. Non solo la bolla finanziaria innescata dal gigantismo navale ha già causato il fallimento di centinaia di fondi (KG System tedesco) e la messa in crisi di istituti come HSH Nordbank, Royal Scotland Bank, Commerzbank, ma si auto-alimenta nonostante i bassi tassi di crescita del commercio internazionale e gli effetti negativi prodotti sul sistema portuale. In estrema sintesi, poiché nel gigantismo navale la nave da mezzo di trasporto e strumento del commercio internazionale diventa un asset finanziario, per Bologna si sta accelerando la tendenza alla creazione di cartelli fra grandi compagnie marittime e della logistica integrata, e la parallela crisi industriale e occupazionale delle piccole e medie

¹ Bregantino A. S., *Il gigantismo navale non è una virtù*, in PortNews, 15 maggio 2018, <https://www.portnews.it/il-gigantismo-navale-non-e-una-virtu/>.

² Sulla dubbia realizzabilità di alcuni mega-progetti nei porti del Mediterraneo, il rischio di sovra-investimenti, la scarsa attenzione ai retroporti, gli svantaggi creati dalle mega-navi nella catena logistica, cfr. Bologna S., *Il crack che viene dal mare*, in Bologna S., *Banche e crisi*, DeriveApprodi, Roma, pp. 131-184.

³ <http://notedimarcogrondacci.blogspot.it/2016/03/portualita-e-logistica-la-crisi-rimossa.html>.

compagnie marittime, dei servizi portuali e della logistica⁴. Su scala mondiale, il gigantismo navale implica la concentrazione dei servizi portuali-marittimi basati sulla containerizzazione, producendo quindi una forte standardizzazione dei servizi e una riduzione della flessibilità gestionale⁵.

Nella complessa riconfigurazione dei rapporti di forza fra i soggetti che muovono le catene logistiche mondiali, il gigantismo navale ha potenziato i processi di concentrazione e di fusione fra le maggiori compagnie di navigazione, configurando chiare situazioni di oligopolio: nel 2001 le cinque maggiori compagnie mondiali detenevano il 32,8% del mercato, quota salita nel 2013 al 42,3% (Baccelli, Senn, 2014, p. 18). Le prime 20 compagnie di trasporto marittimo di container rappresentavano nel 2013 l'80,8% del totale del mercato e i flussi sull'asse fra Asia ed Europa sono gestiti da soli quattro consorzi fra compagnie marittime (ibidem, p. 17). La decisa accelerazione della concentrazione dei traffici marittimi prodottasi negli ultimi anni ha determinato la sostanziale marginalizzazione o sparizione delle società di navigazione più piccole, a eccezione di quelle che gestiscono traffici considerati di nicchia o poco attrattivi. Le prime 10 compagnie marittime controllano ora una quota pari all'87% della capacità mondiale di navi portacontainer e operano sul mercato attraverso tre grandi Alleanze (2M, Ocean Alliance e The Alliance) che sulle rotte tra Europa e Asia dominano incontrastate il mercato con una quota pari al 99%⁶. In modo all'apparenza paradossale, mentre la domanda di trasporto a livello mondiale è assai cresciuta, l'offerta si è ristretta anche per la forza dei processi di fusione e di acquisizione messi in atto tra le società di attività di movimentazione delle merci in porto e le società di trasporto via mare. In tali segmenti, cinque delle prime dieci compagnie di navigazione controllavano, già nel 2009, i cinque maggiori operatori terminalisti (Isfort, 2011).

L'accelerazione del processo di integrazione è dimostrata dal fatto che nel 2016 la flotta delle prime cinque compagnie rappresentava il 52% della capacità totale mondiale, pari a 10,7 mil. di teu (Assoporti, SRM, 2017). Acquisizioni e alleanze sono continuate nel 2016, in particolare con la nascita, dalla fusione tra COSCO e China Shipping Container Lines, di COSCO Shipping Lines (ibidem). La tendenza all'aumento del processo di integrazione riguarda anche gli operatori terminalisti: l'acquisizione di terminal nei porti europei è una strategia condivisa da tutti i maggiori gruppi dello shipping. Ciò sta già determinando pesanti ricadute sul lavoro portuale, come ha messo in luce Terje Fenn-Samuelsen, Presidente della sezione Dockers ETF: "In questo momento il 48% di tutti i container è gestito da compagnie marittime nel loro ruolo di terminal operator. Di conseguenza la pressione è sui portuali e sui loro sindacati. Adesso non stiamo negoziando solo con gli operatori dei terminal, ma anche con i loro clienti e azionisti!"⁷.

Non si tratta, infatti, di processi di trasformazione limitati al settore del trasporto marittimo. In Europa, così come in tutto il mondo, tali trasformazioni investono tutta la filiera logistica. Data la centralità geopolitica, distributiva e logistica ricoperta dall'Europa, è in atto una dura competizione fra le grandi compagnie, volta al controllo diretto o indiretto di quote crescenti della logistica terrestre. Se è quindi dal lato mare che gli oligopoli si sono strutturati in modo più visibile, è dal

⁴ Tale modello, fondato su logiche di redditività finanziaria sganciate dal ciclo economico e dall'andamento degli scambi commerciali, sta favorendo la politica dei grandi gruppi del trasporto marittimo, a loro volta però in difficoltà per le stesse dinamiche speculative che hanno generato, come nel caso del fallimento della compagnia sudcoreana Hanjin. <https://www.internazionale.it/opinione/marina-forti/2016/09/14/hanjin-bancarotta-crisi-globale>.

⁵ Va osservato come questo modello sia antitetico rispetto alle piattaforme e ai servizi logistici dell'e-commerce, molto più flessibili ed elastici.

⁶ <http://www.trasporto.europa.it/index.php/home/archivio/14-marittimo/17854-le-prime-dieci-compagnie-hanno-187-della-stiva-container>.

⁷ <http://faqts.blogspot.com/2017/05/lettera-aperta-sul-lavoro-portuale.html>.

lato terra che si sta svolgendo una feroce competizione per la gestione dei traffici merci che dalle navi vengono smistate ai centri di distribuzione e poi ai consumatori, attraverso l'acquisizione di piattaforme logistiche, interporti e linee ferroviarie. Basti considerare l'aggressiva politica perseguita dalla Cina, i cui investimenti nei porti e terminal del Mediterraneo -nel 2017 Valencia, dopo le acquisizioni negli anni scorsi nel Pireo e nel porto di Zeebrugge nel Nord Europa- hanno raggiunto i 4 miliardi di euro. L'obiettivo dei grandi gruppi appare perciò chiaro: dividersi, secondo precise sfere d'influenza, le quote maggioritarie e più redditizie del traffico merci. Per raggiungere questo obiettivo è però necessario vincere le resistenze residue provenienti da un lato dai lavoratori e dai sindacati, dall'altro dalle autorità statali e pubbliche operanti sui porti.

I sistemi portuali sono perciò sempre più investiti da forze e interessi che ne destrutturano i tradizionali modelli organizzativi e i sistemi di lavoro. In particolare, sono i processi di liberalizzazione e l'influenza crescente sulla filiera logistica da parte delle compagnie marittime a condizionare e a mettere in discussione la consolidata tenuta del lavoro portuale (Bottalico, 2018). "Il fenomeno del gigantismo navale inoltre, così come le integrazioni orizzontali e verticali, ma anche le fusioni, i fallimenti, le acquisizioni e le alleanze tra compagnie marittime, hanno trasformato radicalmente il panorama generale sia sul lato mare che in banchina e nel retroporto (...) Le strategie degli attori lungo la catena marittimo-logistica pongono sempre più nuove insidie per il lavoro portuale e l'intera portualità" (ibidem, p. 39).

1.1 La funzione strategica dei porti

Una riflessione critica sulle linee di tendenza che qualificano nella fase attuale il sistema portuale italiano **deve partire dagli elementi** che, nella maggior parte degli studi di settore, caratterizzano le funzioni strategiche dei porti. Sempre più viene riconosciuto ai porti una funzione chiave nella filiera del trasporto delle merci, ma tale funzione è in misura crescente dipendente dalla produttività e dai valori aggiunti assicurati dal sistema logistico integrato di cui ogni porto è parte costituente. In un'ottica di commercio transnazionale, ciò implica che, molto più che nel passato, a fare la differenza è il valore medio dei risparmi di tempo e di costo che la circolazione delle merci nel suo insieme riesce a totalizzare. Di conseguenza, risulta essenziale la qualità e la rapidità dei servizi erogati lungo tutto il ciclo della merce (porti, centri intermodali, magazzini, aeroporti, vie di comunicazione, ecc.), più che la localizzazione, la produttività e l'efficienza del singolo scalo. Secondo questa concezione, la funzione, il ruolo del porto cambiano: dal porto come punto finale di arrivo delle merci al porto come parte del processo che coinvolge la catena logistica. Ad esempio, la competitività di un porto non si misura più principalmente sull'aumento di occupazione diretta, condizionata dalla crescente automazione e dalle economie di scala; la competitività è maggiore tanto più il *cluster* portuale è capace di sviluppare sul territorio e fruisce di "(...) una rete fatta di aziende produttive, di fornitori di servizi, di enti formativi e di ricerca (i "knowledge providers") e di istituzioni adeguatamente interconnessi fra loro, con inevitabile ricaduta su tutta la realtà economica territoriale" (Freight Leaders Council, 2013, pp. 24-25). Essenziali risultano perciò anche le infrastrutture immateriali e in particolare tecnologiche, oltre che la qualità dei collegamenti ultimo miglio (Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, 2015).

Da questa visione consegue un importante cambiamento delle funzioni del porto rispetto al retroterra, al trasporto multimodale e ai mercati di riferimento. E' possibile sintetizzare la nuova funzione del porto come porta d'ingresso verso un hinterland, in cui il posizionamento del porto in quanto sistema logistico integrato verso i centri di produzione e di consumo riveste un ruolo fondamentale. "E' evidente che l'infrastruttura portuale moderna che vuole ritagliarsi un posto di leadership competitiva nel campo dei trasporti multimodali deve crearsi un mercato remoto di

riferimento anche al di là dei confini nazionali, individuando specifiche filiere e costruendo efficienti catene logistiche attraverso una politica di corridoio. Non già corridoio inteso in senso politico, ma corridoio multimodale sulla lunga distanza, ovvero un insieme di infrastrutture (porti, retroporti, interporti, aree produttive) che concorrono al trasporto door-to-door dei prodotti dalle aree di produzione alle aree di consumo” (Freight Leaders Council, 2013, p. 55).

Ribaltando il ragionamento, portando cioè in primo piano i distretti e i poli produttivi manifatturieri e l’efficienza del sistema logistico integrato rispetto al sistema portuale, lo sviluppo dei sistemi portuali italiani dipende strettamente da un salto di qualità dei servizi di trasporto e logistici alle imprese manifatturiere, oltre che da nuove strategie di politica estera capaci di attivare sinergie fra Europa, Cina e altri mercati asiatici, Maghreb, Turchia. In altre parole, il miglioramento sostanziale dei servizi e delle infrastrutture del comparto portuale è condizione necessaria, ma non sufficiente, per lo sviluppo del sistema portuale. Nell’analisi svolta a riguardo dall’ultimo Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (2015, p. 76), si afferma che: “Sempre più spesso, dunque, lo sviluppo dei traffici portuali è legato anche alle caratteristiche del sistema logistico nazionale, rispetto al quale l’Italia sconta sia un gap di posizionamento delle sue imprese di logistica rispetto ai grandi player stranieri, sia un ruolo prevalentemente “periferico” delle reti di logistica distributiva nazionale. Ha pesato e continua a pesare in particolare la piccola e media dimensione della maggior parte delle imprese del settore, e la conseguente dispersione sul territorio delle unità produttive, mentre il resto d’Europa registra una tendenza opposta alla concentrazione mediante accorpamenti, acquisizioni e fusioni di imprese, soprattutto intorno alle grandi città ed alle aree metropolitane”.

In questa –alla pari di molti altri studi di settore– interpretazione appare chiaro che le prospettive di sviluppo dei traffici portuali sono subordinate all’efficienza del sistema logistico nazionale, ma è proprio il *gap* di competitività complessiva del sistema logistico italiano, in assoluto e nei confronti dei paesi concorrenti, ne frena le possibilità di sviluppo. Anche immaginando una crescita sostenuta dei traffici portuali, le interruzioni e le strozzature al processo di circolazione della merce che si registrano fra porto, centri di distribuzione e consumatore pongono forti limiti allo sviluppo dei sistemi portuali. L’arretratezza in Italia del coordinamento logistico fra le diverse modalità di trasporto e la scarsa efficacia della programmazione pubblica della rete infrastrutturale, sono conseguenze di processi di lungo periodo, e continuano a condizionare in modo negativo la crescita del trasporto intermodale (Giuntini, 2018). In questo senso, le infrastrutture logistiche attuali, in particolare quelle terrestri, sono giudicate inadeguate rispetto all’obiettivo della progressiva riduzione del tempo intercorso tra produzione e consumo.

Per Paolo Costa (2016), ex presidente dell’Autorità Portuale di Venezia, i due obiettivi di fondo da perseguire per una riforma dei porti e della logistica italiana sono da una parte la riduzione delle inefficienze lungo le catene logistiche, attaccando le rendite di posizioni consolidate nei porti e favorendo politiche concorrenziali lungo tutta la filiera, dall’altra la riduzione dei tempi e dei costi di trasporto diretti e indiretti, attraverso l’adeguamento dei nodi infrastrutturali alla nuova geografia della produzione e dei consumi. Sul primo punto, si propone il superamento della separazione esistente tra le attività nei porti e quelle svolte negli hinterland di riferimento, a favore di operatori capaci di integrare la stessa gestione delle infrastrutture portuali con quella dei trasporti terrestri, anche attraverso servizi congiunti, e facilitando l’ingresso sul mercato di grandi operatori.

La critica di Costa, per molti versi condivisibile, al sottodimensionamento e alle rendite di posizione dei piccoli operatori logistici, che si traducono in una minore efficienza e competitività complessiva della catena dei trasporti, oltre che per un’insostenibilità di fondo dal punto di vista ambientale, evita il confronto con alcune problematiche. In particolare, favorire l’egemonia dei grandi gruppi della logistica terrestre dentro i sistemi portuali rischia, nel quadro attuale, di configurare un pesante attacco ai livelli occupazionali e ai diritti dei lavoratori, favorendo il

consolidamento del modello di flessibilità terrestre anche all'interno del lavoro portuale. Già nel 2011, il rapporto di ricerca ISFORT sul lavoro portuale metteva in guardia da questo pericolo: "Il modello di flessibilità, di competitività e di dignità del lavoro consolidatosi nel corso degli anni all'interno dei porti potrebbe, infatti, essere messo in discussione se assorbito in un approccio meno "tutelato", tipico della parte terrestre del lavoro nella logistica non solo italiana" (Isfort, 2011, p. 6). A distanza di qualche anno, si può constatare la fondatezza della previsione: se il lavoro portuale ha sostanzialmente retto l'onda lunga della crisi, lo si deve in buona misura alla tenuta del sistema di tutele della legge 84/94 e del peculiare modello di *governance* nei porti.

Ritornando ora allo specifico del lavoro portuale, si può così osservare come ciò che abbiamo definito la riorganizzazione della funzione dei porti si sia data all'interno di un sistema integrato dei trasporti che ha al tempo stesso concorso a ridurre l'incidenza del lavoro portuale nella catena di valore della merce, in quanto molti servizi ad alto valore attinenti la merce sono stati decentrati fuori dai confini –e dalle connesse garanzie– del sistema portuale. "Le lavorazioni logistiche ad alto valore aggiunto avvengono al di fuori dell'area portuale nei magazzini e nelle piattaforme logistiche dove gli addetti alla logistica hanno livelli di specializzazione sostanzialmente più contenute e soprattutto meno pagate" (Isfort, 2011, p. 19). Anche Degl'Innocenti (2018) rimarca la tendenza a trasferire fuori dalle aree portuali servizi a valore aggiunto, quali la manifattura e il magazzinaggio della merce, al fine di ridurre l'incidenza del costo del lavoro.

Invocare un'organizzazione integrata dell'intero ciclo logistico, per riprendere l'espressione di Costa, affidandone ai porti un ruolo centrale, ma subordinato a una riorganizzazione "flessibile" dei modelli imprenditoriali, gestionali e operativi nei porti, appare perciò discutibile se non ci si pone con forza il tema dell'occupazione e della qualità del lavoro vivo lungo tutto la filiera. "Sulla base della propria convenienza (costi-tempi-rieste-collegamenti) è la merce a scegliere il porto ove transitare nella rete logistica in cui i nodi (porti-retroporti-interporti-idrovie) sono in competizione gli uni con gli altri a prescindere dalla distanza geografica rispetto ai mercati di origine e destinazione. Per cui gli armatori più grandi che grazie alle concentrazioni oligopolistiche controllano più merce sono in grado di condizionare il mercato dei trasporti anche al punto tale da far vivere o morire un porto" (Degl'Innocenti, 2018, p. 45).

1.2 Ambivalenze e conflittualità nella logistica

Quanto in precedenza analizzato, dovrebbe chiarire come le politiche di sviluppo dei sistemi portuali siano strettamente dipendenti e collegate al resto della catena logistica. Negli stessi anni in cui da più parti si caldeggiava una maggiore liberalizzazione dei sistemi portuali e un abbassamento delle tutele del lavoro portuale, le politiche di liberalizzazione e di *deregulation*, l'ingresso di imprese multinazionali nella logistica terrestre hanno prodotto risultati nel complesso negativi sul piano dei diritti dei lavoratori e della qualità dell'occupazione. Ciò si è inoltre prodotto senza un miglioramento sostanziale, apprezzabile del deficit di competitività delle imprese italiane di logistica. Si può anzi mettere in rilievo come la compresenza, nella logistica terrestre, di forti gruppi multinazionali da una parte e di un numero assai elevato di piccole imprese e di cooperative –al cui interno va citata la presenza di cooperative spurie ai confini fra economia sommersa ed economia criminale– dall'altra, abbia concorso all'allargamento delle aree di lavoro povero, sfruttato e poco tutelato (Bruscaglioni, Cagioni, 2016). In Toscana, nonostante l'intervento sindacale mantenga una certa capacità di regolazione sul mercato del lavoro, in imprese e cooperative della logistica si è osservato che elementi chiave quali la retribuzione, l'inquadramento contrattuale, le condizioni di lavoro (mansionario, pause, carichi di lavoro, gestione degli straordinari e delle ferie) appaiono

fortemente condizionati dai rapporti di forza vigenti a livello aziendale e di filiera produttiva (ibidem).

La segmentazione delle attività e la centralità delle esternalizzazione dei servizi logistici alle cooperative e alle micro-imprese nella logistica terrestre hanno determinato, specie nel comparto dell'autotrasporto e del facchinaggio, l'espandersi di cooperative spurie, con un correlato aumento della precarietà contrattuale e una riduzione di salari, diritti e tutele per la forza-lavoro (Filt, 2016). Marta Fana (2017) evidenzia come nella catena logistica l'abbattimento del costo del lavoro, attraverso l'esternalizzazione del ciclo produttivo e l'intensificazione dei ritmi di lavoro, si ripercuota in modo negativo sui livelli salariali, sulla qualità dell'occupazione e sui diritti della forza-lavoro.

Recenti indagini (Benvegnù, Cuppini, 2016; Massarelli, 2014; Pallavicini, 2014) mettono in luce come in questo settore i processi di sfruttamento si siano però accompagnati a scioperi e forme di lotta radicali, specie in alcuni *hub* della logistica in Val Padana, organizzati per lo più su basi spontanee da lavoratori migranti. Cuppini (2016), analizzando l'area metropolitana bolognese, mostra come il lungo ciclo di scioperi e di blocchi renda palese la profonda ambivalenza dei processi logistici. Da un lato la riorganizzazione spaziale e produttiva del territorio tende a fluidificare e a velocizzare la circolazione delle merci, dall'altro le lotte dei lavoratori della logistica possono mettere in discussione tale riorganizzazione, delineando un complesso campo di tensione e di conflitti (ibidem). In alcune importanti piattaforme logistiche del Nord Italia, le lotte e le mobilitazioni dei lavoratori hanno talvolta raggiunto risultati positivi in termini di miglioramento delle condizioni di lavoro. Massimizzando la loro posizione strategica nella *supply chain*, le mobilitazioni dei lavoratori della logistica, producendo rallentamenti, blocchi o interruzioni dei flussi delle merci, possono assumere modalità di lotta efficaci, capaci di riverberare i loro effetti lungo tutta la catena. "All'interno delle odierne catene di produzione la logistica esprime la capacità di interconnettere e moltiplicare figure e regimi di lavoro lontani e differenti grazie a tecnologie e sistemi di trasporto in continua evoluzione. Al suo interno si ritrovano forme semi-schiavistiche e futuristiche, lavoro diretto tramite il più classico comando di catena di montaggio e lavoro organizzato via *app* e algoritmi (...) La logistica si muove sull'ambivalenza tra frammentazione e connessione della forza lavoro. Dunque al contempo divide e crea possibilità inedite di congiunzione tra i lavoratori su scala globale, disconnettendoli ma aumentandone il potere a partire dalla posizione strategica da essi occupata all'interno delle *supply chain*"⁸.

L'ambivalenza e la conflittualità interne ai sempre più complessi e integrati processi di circolazione della merce, consentono di ricordare alcune fondamentali osservazioni di Marx, ancora di grande utilità ai fini della comprensione dei meccanismi profondi che muovono la logistica. Per Marx lo sviluppo, quantitativo e qualitativo, dei mezzi di trasporto e di comunicazione è condizione fondamentale per accelerare l'intero processo produttivo: per usare una formula usata nei Grundrisse, il capitale tende "ad annientare lo spazio per mezzo del tempo". È l'aumento della velocità del coefficiente di rotazione del capitale (ovvero della "velocità" con cui il capitale conclude il proprio ciclo di valorizzazione) attraverso la riduzione del tempo di circolazione in una data unità di tempo e quindi dell'accumulazione che secondo Marx contraddistingue ciò che oggi possiamo definire la politica della logistica. "Insieme con lo sviluppo dei mezzi di trasporto, non viene accelerata soltanto la velocità del movimento nello spazio, e con ciò abbreviata in senso temporale quella che è una distanza spaziale (...) Ma successive quantità di merci possono intraprendere il viaggio in spazi di tempo susseguenti a ritmo accelerato e giungere così successivamente sul mercato, senza ammuccinarsi in più grandi masse come capitale-merce

⁸ Cfr. Into the Black Box, *Manifesto di critica logistica*, <http://www.intotheblackbox.com/manifesto/manifesto-di-critica-logistica/>

potenziale, fino alla spedizione reale” (Marx, libro Secondo (1), p. 263). Eppure, per Marx gli stessi processi che accelerano la circolazione delle merci non facilitano solo la continua espansione dei mercati e l’aumento di concentrazione di capitale, ma aumentano anche la parte di lavoro sociale oggettivato nella *supply chain*, determinando le condizioni potenziali per una ricomposizione delle diverse figure e soggettività che operano nel lavoro logistico. È quanto si è brevemente osservato in precedenza: pur in condizioni oggettivamente spesso molto difficili, le mobilitazioni della forza-lavoro avvenute nella logistica rendono evidente come il flusso della circolazioni delle merci possa essere disturbato in maniera efficace, riportando al centro della scena il valore del lavoro vivo, così spesso occultato dalle narrazioni di una logistica integrata che si vorrebbe sempre più autonoma dal fattore lavoro.

1.3 La legge 84/94 e il nodo della flessibilità nel lavoro portuale

Nei porti italiani si sono affermate diverse modalità organizzative del lavoro portuale, specie per quanto concerne la gestione del lavoro flessibile⁹, in seguito alla legge 84/1994. La legge 84/1994 ha sancito, per quanto concerne l’organizzazione del lavoro portuale, il superamento del precedente modello pubblico di *governance*, incentrato sulle Compagnie Portuali. Tale riforma, all’interno di un quadro di liberalizzazione dei porti, ha dato vita a nuove articolazioni del lavoro dominate da una pluralità di soggetti privati, la cui concreta articolazione nei singoli porti è piuttosto variabile e differenziata, dipendendo molto dal contesto e dalla storia locale. In generale, l’assetto organizzativo disposto dalla legge 84/1994 prevede tre tipologie di imprese portuali: l’impresa terminalista (art. 18), che opera tramite concessione su aree portuali pubbliche attraverso una propria forza-lavoro, che può essere integrata, a certe condizioni, da un *pool* di manodopera autorizzata dall’art 17, definibile come forza-lavoro temporanea e flessibile. I lavoratori art. 17, in virtù della loro specificità, godono di indennità in caso di mancato avviamento. L’ultima tipologia di impresa portuale è l’art. 16, che regola le autorizzazioni alle imprese nello svolgimento di determinate operazioni e servizi portuali.

Come segnala l’indagine Isfort (2011) sul lavoro portuale, nonostante la presenza dello stesso contratto di lavoro nazionale, fra i cinque porti esaminati (Genova, Trieste, Ravenna, Napoli, Gioia Tauro) emergono profonde differenze rispetto alle condizioni di lavoro, soprattutto in conseguenza del grado di integrazione del processo produttivo in banchina e dei diversi equilibri esistenti fra imprese artt. 16, 17 e 18. Nell’indagine vengono individuati due modelli dominanti di organizzazione del lavoro: a produzione accentrata, propria del porto di Ravenna, in cui la centralità dell’art. 17 ricalca il regime di monopolio delle ex compagnie portuali e a produzione dispersa, nel caso di Trieste, caratterizzata da un’accentuata dispersione del ciclo produttivo e del lavoro in banchina derivante dalla forte frammentazione operativa. I due modelli differiscono anche per altri aspetti, fra i quali preme sottolineare nel modello a produzione accentrata una maggiore attenzione alla sicurezza e in generale alle condizioni di lavoro, mentre nel modello a produzione decentrata la presenza di molti operatori che si contendono segmenti di ciclo per la stessa impresa terminalista favorisce la precarizzazione dei rapporti di lavoro.

In generale, la natura regolamentata del *pool* di lavoro temporaneo (art. 17) ha rappresentato nella maggioranza dei porti italiani un freno alla precarietà dominante nella logistica terrestre. Tuttavia, in diverse realtà portuali italiane la funzione del lavoro flessibile regolamentato dall’art. 17 è stata di fatto stravolta o aggirata dalle imprese, capaci di mettere in atto un’ampia autonomia

⁹ Fra i fattori che più incidono sulla flessibilità nel lavoro portuale, vanno citati l’impatto dell’automazione e delle nuove tecnologie, la programmabilità derivante dal tipo di traffici in essere, e la combinazione fra lavoro strutturato e lavoro flessibile. Fra i fattori menzionati, l’intervento sindacale può agire soprattutto in riferimento al grado di strutturazione del lavoro.

gestionale in merito allo spezzettamento del ciclo operativo e al ricorso all'appalto. In alcuni porti italiani, gli effetti della flessibilità del lavoro portuale non si sono trasferiti in modo esclusivo, come disporrebbe la legge, sulle imprese art. 17, ma anche sulle imprese art. 16. "Accanto alle imprese art. 17 che, per la funzione che sono chiamate a svolgere ovvero quella di fornire lavoro temporaneo alle altre imprese portuali, presentano una programmazione interna massimamente flessibile su turni e mansioni, si è registrato infatti nel corso della rilevazione la presenza di imprese art. 16 che presentano una programmazione interna del lavoro altrettanto flessibile (comunicazione turni giornaliera, variazioni turni molto frequenti, ecc.). Ciò accade soprattutto dove si registrano forme ambigue di lavoro in banchina e dove l'indeterminatezza dei ruoli e delle funzioni in porto rende labili i limiti dettati dalla norma per l'erogazione dell'uno (lavoro temporaneo) e dell'altro servizio (appalto di servizi)". (Isfort, 2011, p. 78). Nei porti nei quali è prevalso questo schema vi è stata l'introduzione di elementi di precarietà nell'organizzazione del lavoro, estendendo le aree di lavoro sfruttato e riducendo garanzie e tutele.

Nel dibattito sul futuro e sulle prospettive del lavoro portuale, emergono due questioni centrali. In primo luogo, le diverse interpretazioni sulle funzioni e sull'organizzazione del lavoro flessibile continuano a rimanere fra i maggiori punti d'attrito tra le parti sociali. Il punto dirompente del conflitto è espresso in modo efficace da Bologna: "Senza tanti giri di parole, Confindustria ritiene che le norme riguardanti gli artt. 16 e 17 della legge 84/94 "siano ormai superate" e che si possa anche nei porti abolire la riserva e utilizzare il lavoro di cooperative esterne e di personale interinale (...) Possiamo discutere se questo lavoro debba essere organizzato ai sensi degli artt. 16 e 17 oppure come un'agenzia oppure come un pool di mano d'opera, in tutti i casi deve essere inquadrato in una forma istituzionale ma soprattutto deve essere "formato" ad hoc"¹⁰.

Il secondo elemento attiene all'autoproduzione. Con autoproduzione si definisce la possibilità che, in base alla normativa vigente, e solo attraverso specifiche autorizzazioni da parte dell'Adsp o dell'Autorità marittima, il personale marittimo possa svolgere autonomamente le operazioni e i servizi portuali come definiti dal primo comma dell'art. 16 della Legge 84/1994. Ricordando che l'autoproduzione, pur se non vietata in modo assoluto, è sottoposta a una rigida procedura, che ne subordina l'autorizzazione dell'AdSP caso per caso solo dietro il rispetto di determinati presupposti da parte dei soggetti richiedenti, stanno aumentando le pressioni delle organizzazioni datoriali –in particolare dalla neo-costituita Assarmatori– per liberalizzarne l'utilizzo. Obiettivo prioritario delle organizzazioni datoriali è di aumentare i margini di autonomia degli armatori e di ridurre i costi, facendo svolgere alcune operazioni portuali –come il rizzaggio e il derizzaggio a bordo nave– al proprio personale. "Confitarma è fermamente convinta che la possibilità di far svolgere le operazioni di rizzaggio e derizzaggio all'equipaggio della nave sia quindi un diritto dell'armatore che le normative nazionali non possono negare ma solo regolamentare affinché siano svolte in sicurezza"¹¹. La posizione dei sindacati, al contrario, ribadita anche dallo sciopero nazionale del 24 maggio 2018, è di preservare le funzioni del lavoro portuale, permettendo l'autoproduzione solo laddove sia assente personale portuale adibito e rispettando le specifiche disposizioni a riguardo della legge 84/94.

¹⁰ Sergio Bologna, *La posizione di Confindustria sulla riforma portuale: un commento*, <http://www.deriveapprodi.org/2014/07/la-posizione-di-confindustria-sulla-riforma-portuale-un-commento/>

¹¹ Francesco Beltrano, *L'autoproduzione rafforza il lavoro portuale sicuro*, <https://www.portnews.it/autoproduzione-diritto-rafforza-lavoro-portuale-sicuro-efficiente/>

1.4 Il porto e le infrastrutture logistiche di Livorno

Il porto livornese presenta caratteristiche che lo qualificano come uno scalo polivalente, dotato quindi di infrastrutture e di mezzi che consentono di movimentare qualsiasi categoria merceologica e tipologia di traffico (Lo-Lo, rotabile Ro-Ro, rinfuse liquide e solide, auto nuove, crociere, ferries, macchinari, prodotti forestali). Il porto di Livorno, insieme ad altri 13 porti italiani, rientra nella rete centrale di sviluppo della rete di trasporto multimodale europea, parte di uno dei quattro Corridoi che attraversano l'Italia, quello Scandinavo-Mediterraneo, la cui funzione fondamentale è di collegare realtà urbane, sistemi produttivi e aree logistiche integrate (nodi portuali, interportuali e aeroportuali). L'inserimento dello scalo di Livorno fra i nodi principali delle reti di collegamento europeo TEN-T significa non solo la sua centralità nei collegamenti marini, ma nello sviluppo del trasporto intermodale. L'ultimo Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (2015) sottolinea per Livorno la funzione di supporto dei sistemi produttivi e dei distretti industriali a livello regionale e sovra-regionale.

Il porto livornese vanta un ruolo di primo piano su scala nazionale: in Italia risulta il primo porto per i traffici Ro-Ro, il quarto per le merci varie e il terzo -escludendo i porti con funzione esclusiva di transhipment- per i contenitori (Irpel, 2017, pp. 14-15).

Come mostrato nella tabella sottostante, che raccoglie i principali indicatori di traffico negli anni 2014-2017, periodo successivo alla forte crisi registrata a partire dal 2009¹², il porto di Livorno mostra una performance nel complesso positiva.

Tabella 1- Principali indicatori di traffico del porto di Livorno, Anni 2014-2017

	2014	2015	2016	2017
Totale tonnellate	28.335.156	32.712.473	32.815.851	33.702.171
Rinfuse liquide	7.849.940	8.975.429	8.362.816	8.835.225
Rinfuse solide	857.537	847.322	831.615	757.048
Merci varie in colli	19.627.679	22.889.722	23.621.420	24.109.898
In contenitori	6.693.937	8.896.191	9.196.116	8.027.301
Ro-Ro	10.794.856	11.373.082	12.413.062	14.420.456
Altra merce varia	2.138.886	2.620.449	2.012.242	1.662.141
Teu movimentati	577.471	780.874	800.475	734.085
Rotabili (n. mezzi commerciali)	329.386	341.297	389.961	448.357
Navi arrivate	6.479	6.800	7.211	7.429
Passeggeri	1.878.057	1.9262.799	2.475.906	2.518.475
Crocieristi	626.356	697.955	807.935	698.780

Fonte: elaborazione su dati della Relazione Annuale dell'Autorità Portuale e dell'Asp del Mar Tirreno Settentrionale, 2015, 2016, 2017, 2018

¹² L'indagine Isfort (2012) segnala che nel porto livornese il ricorso agli ammortizzatori sociali negli anni della crisi ha interessato circa 900 lavoratori portuali.

Nelle merci unitizzate, la tendenza all'aumento è stata uniforme in tutti e quattro gli ultimi anni, passando da 19.627.679 t. nel 2014 a 24.109.898 t. nel 2017 (+18,6). Anche l'analisi dei due traffici principali (Ro-Ro e container) mostra un andamento positivo. Nel traffico Ro-Ro, la posizione di leadership a livello nazionale si conferma anche nel 2017, con una quota del 13% sul totale nazionale. In questa tipologia di traffico, la crescita dal 2014 al 2017 è stata costante, aumentando da 10.794.856 t. del 2014 a 14.420.456 t. del 2017, pari al 33,6%.

Il traffico dei contenitori, positivo nel 2017 rispetto al 2014 (+16,6), dopo avere raggiunto nel 2016 la quota record di 800.475 teu, per un totale di 9.196.116 t., è sceso nel 2017 a 734.085 teu, per un totale di 8.027.301 t. (-12,7%), anche se il calo va amputato in modo primario alla diminuzione del *transshipment*, mentre le movimentazioni verso la destinazione finale sono in lieve crescita (+0,7%). Diminuisce il volume di merce varia, da 2.138.886 t. nel 2014 a 1.662.141 t. nel 2017.

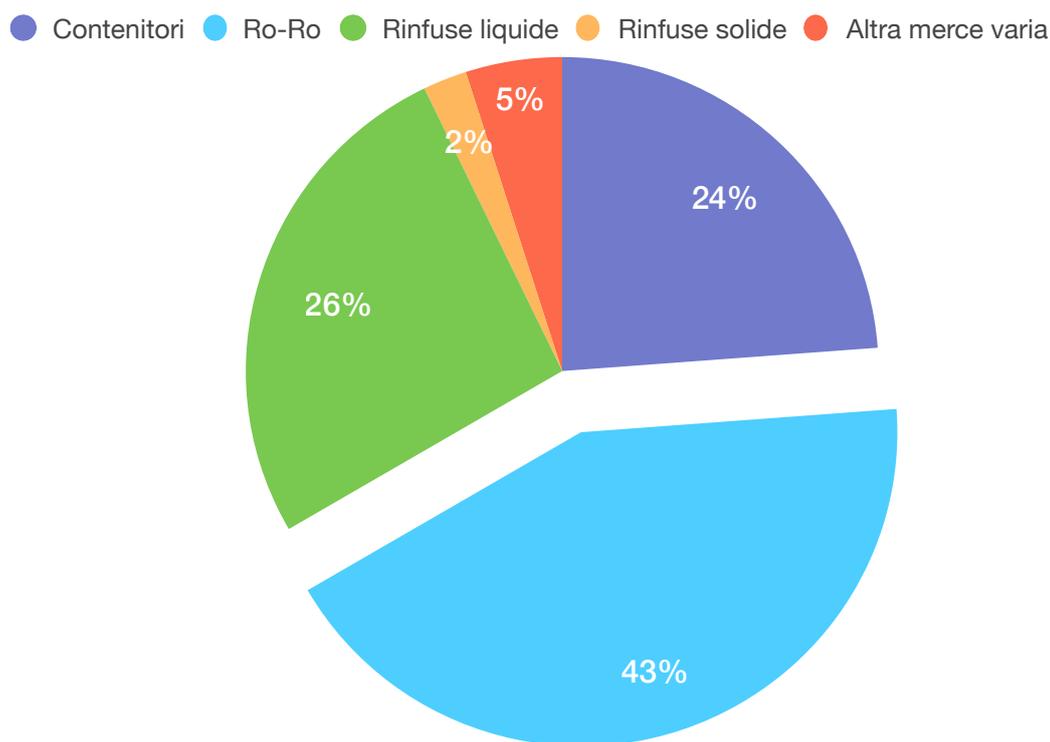
Per le altre tipologie di merci, solo per le rinfuse solide nel periodo considerato 2014-2017 la tendenza è negativa, diminuendo tutti gli anni da 857.537 t. nel 2014 fino a 757.048 t. nel 2017. Come evidenziato da un'analisi dell'Autorità portuale (2015), si tratta di un tipo di traffico nel quale Livorno ha accumulato un deficit di crescita strutturale, dovuto anche alla presenza di scali vicini specializzati. Va rimarcato che l'andamento delle rinfuse solide, in prevalenza materie prime (legname triturato, argille, sabbia di zirconio, fertilizzanti e materiale per industria, cemento) riflette in parte lo stato di salute dell'industria locale. Per le rinfuse liquide, invece, i valori del 2017 sono in lieve crescita rispetto al 2016 (da 8.835.225 t. a 8.362.816 t.), grazie all'attività del comparto chimico, che produce petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici e gas liquefatto.

Nelle movimentazioni dei rotabili vi è un aumento significativo, da 329.386 mezzi commerciali nel 2014 a 448.357 nel 2017 (+36,1).

Nel settore turistico, il numero di passeggeri è salito in modo costante dal 2014 al 2017, arrivando nell'ultimo anno a 2.518.475 unità, mentre nel 2017 i crocieristi, dopo due anni di crescita, sono scesi a 698.780 unità. Se questi dati vengono rapportati sul lungo periodo, prendendo a riferimento il 2005, l'andamento dei passeggeri è negativo (-9,7%), mentre quello dei crocieristi è positivo (+50,9%).

Il grafico seguente illustra la ripartizione percentuale delle tipologie di carico nel 2017.

Grafico 1- Tipologie di carico movimentate nel porto di Livorno, in percentuale, Anno 2017



Fonte: Adsp Mar Tirreno Settentrionale

L'interporto Vespucci di Guasticce, che appartiene ai 15 nodi *core* italiani, rappresenta la principale piattaforma logistica terrestre del territorio provinciale e regionale. Per quanto il legame con il porto sia molto stretto e di fondamentale importanza, l'interporto di Guasticce non è un retroporto, bensì svolge funzioni logistiche integrate con collegamenti internazionali. Distante 5 km dal porto, a cui è collegato direttamente con la Superstrada SGC Firenze-Pisa-Livorno, si estende per una superficie di quasi 3.000.000 mq, di cui 324.500 adibiti a magazzini e 126.000 dedicati al terminal ferroviario. È collocato in una posizione baricentrica rispetto sia all'area dell'Alto Tirreno sia rispetto alla linea Pisa-Livorno, le quali, distando 20 km l'uno dall'altra, concentrano più del 50% delle unità di produzione. Il buon posizionamento dell'interporto garantisce dunque buoni collegamenti, da una parte alle infrastrutture della dorsale centrale e dall'altra alla Pianura Padana con l'autostrada La Spezia-Parma.

A Guasticce hanno sedi operative tutti i più grandi spedizionieri italiani e al suo interno sono presenti rilevanti attività produttive (automotive, meccanica, ICT).

In prospettiva, un'importante opportunità di sviluppo è rappresentata dall'insediamento di un polo farmaceutico interno all'interporto, costituito da due imprese multinazionali e due imprese toscane, che faranno di Guasticce l'hub di riferimento per l'esportazione dei medicinali via nave e aereo e per la distribuzione nel centro Italia¹³. L'investimento dei privati è pari a 60 mil. di euro, con il coordinamento della Regione Toscana e del Mise. Un altro insediamento recente a Guasticce è di due imprese specializzate nella realizzazione di impiantistica industriale per i settori Oil&Gas e petrolchimico, che porteranno un contributo all'occupazione pari a 40 unità¹⁴.

¹³ <http://iltirreno.gelocal.it/livorno/cronaca/2018/03/21/news/a-guasticce-arriva-l-amazon-della-farmaceutica-1.16619995?ref=hftiliec-11>.

¹⁴ <https://www.portaltotirreno.it/due-impresе-investono-nellinterporto/>.

Il terzo, e ultimo, polo di riferimento per la logistica sul territorio livornese è l'autoparco del Faldo, situato nel comune di Collesalveti che forma uno dei principali depositi di auto europeo, con una capacità di stoccaggio di 22.000 veicoli, distribuiti su una superficie di 640.000 metri quadrati. L'autoparco movimentava nel 2014 complessivamente 110.000 autoveicoli all'anno, per un totale di circa 200.000 operazioni di handling in e out. Le auto-veicoli vi giungono in prevalenza dal porto, da cui è distante 9 km., ma i flussi d'arrivo comprendono anche bisarche stradali e treni bisarca provenienti dalle fabbriche italiane ed europee.

1.5 Le prospettive di sviluppo del porto di Livorno fra opportunità e rischi

Se la situazione attuale, nel suo insieme, autorizza un moderato ottimismo rispetto agli scenari di crescita dell'economia e dell'occupazione legati al porto di Livorno, sono diverse le incognite e i punti critici che, nei prossimi anni, ne determineranno le reali prospettive.

In particolare, si individuano tre nodi problematici attorno ai quali tutti gli attori del sistema portuale e logistico livornese si dovranno misurare: l'effettiva realizzazione dei vari progetti infrastrutturali attinenti il porto e l'hinterland, in particolare la Piattaforma Europa; le conseguenze dell'automazione sull'occupazione e sui processi produttivi e organizzativi; l'impatto del gigantismo navale e delle scelte dei grandi gruppi armatoriali sul lavoro portuale e logistico.

1) Negli ultimi anni il porto di Livorno è stato oggetto di importanti studi e progettazioni, volti a delineare una prospettiva di sviluppo sul medio-lungo periodo allo scalo e, attraverso di esso, all'economia locale e regionale. Architrave di tutte queste operazioni è l'ambizioso progetto della Piattaforma Europa, che prevede l'estensione verso il mare dell'area portuale attraverso la realizzazione della Darsena Europa. La sua costruzione viene ritenuta di fondamentale importanza, in quanto permetterà al porto labronico di accogliere nel terrapieno sud i traffici provenienti dalle navi portacontainer più grandi, mentre al terrapieno nord verranno destinati i traffici dell'Autostrada del Mare. Si prevede che la Darsena Europa sarà in grado di attrarre navi da 7.000 a 16.000 teu, risolvendo il problema strutturale legato alla scarsa profondità dei fondali, che nel breve-medio periodo rischia di marginalizzare lo scalo livornese. Inoltre, è previsto che il terminal sia direttamente collegato alla superstrada Firenze-Pisa-Livorno con una nuova viabilità.

I costi complessivi del progetto sono scesi da 862 milioni di euro del primo bando a 662 nella nuova versione del bando. In particolare 90 milioni di euro saranno spesi per i dragaggi, 94 per le dighe, 77 per le banchine, 23 per gli impianti e 183 per i piazzali, oltre ai 195 richiesti ai privati per l'allestimento di gru e attrezzature del terminal contenitori. Il nuovo cronogramma prevede una durata degli interventi di 5 anni. Al cuore del progetto la costruzione di un terminal contenitori, per una superficie pari a 62 ha, con una capacità complessiva di 1.6 mln teu, l'ampliamento di pescaggio e banchine e un ingrandimento dello spazio retroportuale (Piccini, Lattarulo, Gori, 2017).

Allo stato attuale delle conoscenze, ulteriori ritardi nell'aggiudicazione della gara e quindi nella realizzazione dei vari interventi e delle infrastrutture connesse alla costruzione della Darsena Toscana potrebbero determinare danni irreparabili alle prospettive di sviluppo del sistema portuale livornese e quindi anche ai livelli occupazionali nel porto. Dall'effettiva realizzazione, nei tempi preventivati, della Darsena Toscana dipende in misura rilevante la competitività futura del porto livornese. Essa è legata a doppio filo, però, ad altri interventi infrastrutturali progettati o in via di realizzazione, il cui ritardo pregiudicherebbe, in parte, la competitività futura dell'opera. Di particolare rilevanza sono il progetto di potenziamento delle linee ferroviarie all'interno del porto e la creazione dello scavalco ferroviario fra porto e interporto Vespucci. Il primo progetto, in fase esecutiva, prevede la razionalizzazione del raccordo ferroviario del Porto nuovo, che vedrà

aumentati a sei i binari ferroviari (due interni al terminal Lorenzini e quattro esterni), con un sostanziale aumento del traffico ferroviario delle merci¹⁵. Nella stessa direzione va il progetto di collegamento diretto ferroviario tra interporto e porto, in fase di realizzazione, che una volta a regime permetterà all'interporto Vespucci di diventare sempre più un nodo logistico fondamentale per lo sviluppo dello scalo livornese, permettendo una migliore razionalizzazione degli spazi attraverso il decongestionamento delle banchine.

La riduzione del congestionamento di terminal, aree portuali e vie di accesso è l'obiettivo di un recente protocollo d'intesa fra Interporto di Livorno, RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti, AdSP dell'Alto Tirreno, Interporti Padova, Verona, Regione Toscana e Regione Veneto, Rete Ferroviaria Italiana, che mira all'individuazione di nuovi servizi intermodali per fluidificare i flussi di traffico delle Autostrade del Mare afferenti al porto di Livorno¹⁶. Un primo passo in tal senso è l'apertura di un nuovo servizio di trasporto combinato fra lo scalo intermodale di Padova e il porto di Livorno¹⁷, con frequenza bisettimanale, che dovrebbe spostare dalla strada alla ferrovia una quota significativa dei semirimorchi, a regime almeno 60.000 all'anno, pari a circa il 15% delle complessive 448.000 unità movimentate l'anno scorso dal porto di Livorno.

Altra opera fondamentale per lo sviluppo del sistema portuale livornese e dell'Alto Tirreno è il collegamento tra l'Interporto Vespucci e la linea ferroviaria Collesalveti-Vada, che permetterebbe, tramite l'alta velocità ferroviaria, un accesso più veloce e semplificato ai grandi mercati del centro e nord Europa attraverso il Brennero e il Gottardo¹⁸. Anche qui, l'effettivo aumento della movimentazione delle merci via ferrovia dipende dalla realizzazione di altri progetti, quali l'adeguamento del passante appenninico tra Prato e Bologna, atteso entro il 2022, e l'ammodernamento delle gallerie che collegano Piombino alla linea Collesalveti-Vada¹⁹. Nonostante le lacune messe in luce sul piano della movimentazione ferroviaria, i volumi di merce del Terminal Darsena Toscana inoltrati via ferrovia sono cresciuti molto nel 2017, rappresentando il 20% del totale della merce complessivamente movimentata a Livorno, contro una quota del 10% di Genova²⁰.

Sul progetto di costruzione della Piattaforma Europa pesano tuttavia diverse incognite, fra tutte la sua effettiva sostenibilità dal punto di vista finanziario. Non solo per le difficoltà intrinseche della raccolta fondi inerenti a tutti i progetti infrastrutturali di questa entità, ma per il problema di trovare partner privati adeguati per l'investimento richiesto (Piccini, Lattarulo, Gori, 2017) e per i relativi rischi sul piano delle redditività. Più precisamente, nel caso di Livorno è stato sottolineato che l'ingresso di capitali internazionali nel porto potrebbe generare squilibri crescenti fra gli interessi degli attori locali e gli obiettivi di redditività finanziaria dei fondi. Mentre gli attori locali del sistema portuale livornese si muovono in prevalenza su una prospettiva di sviluppo di medio-lungo periodo, cercando mediazioni fra interessi a volte divergenti, come noto la gestione dei fondi finanziari tende a privilegiare la redditività degli investimenti su orizzonti temporali più ristretti, a

¹⁵ http://www.ansa.it/mare/notizie/portielogistica/news/2018/02/16/porti-livorno-al-via-potenziamento-ferroviario-nello-scalo_134c4f3b-c2b3-47b2-b356-37f726141304.html.

¹⁶ http://www.isprambiente.gov.it/files/temi/Porti_e_Ambiente_N_12_dic_2017.pdf

¹⁷ http://www.ship2shore.it/it/logistica/operativo-un-nuovo-servizio-di-trasporto-combinato-tra-padova-e-livorno_66913.htm.

¹⁸ <http://www.livorno24.com/porto-sempre-piu-merci-via-treno/>.

¹⁹ <https://www.portialtotirreno.it/lo-scavalco-progetto-definitivo-pronto/>.

²⁰ Intervista a Luca Becce, 24/10/2017, <http://www.quilivorno.it/news/porto-economia/genova-e-livorno-porti-complementari-parla-il-numero-uno-di-assiterminal/>.

prescindere da eventuali conseguenze negative per le imprese e per i lavoratori. Il ruolo dei fondi di capitali potrebbe influire all'interno della realtà portuale nei rapporti di forza fra imprese terminaliste e concessionarie, con un conseguente aumento della precarizzazione della forza-lavoro e una minore capacità complessiva di regolazione del lavoro²¹.

Ricordando quanto sostenuto rispetto agli effetti prodotti dal gigantismo navale sul piano degli investimenti dei sistemi portuali e logistici, il potenziamento delle infrastrutture e l'allargamento delle aree portuali, per quanto condizioni necessarie, non sembrano sufficienti a garantire al porto di Livorno una crescita durevole della quota di traffici e di merci movimentate e, in ultima analisi, un contributo positivo all'occupazione sul medio periodo. Poiché i processi di concentrazione delle maggiori compagnie di navigazione favoriscono in generale una maggiore gerarchizzazione dei porti, ovvero le grandi compagnie tendono, per ovvi motivi di convenienza, a concentrare le chiamate e i traffici in un numero minore di scali (Autorità Portuale di Livorno, 2015, p. 7), è possibile che gli ingenti investimenti non siano comunque sufficienti per fare di Livorno uno dei porti italiani di destinazione delle mega-navi. Nonostante la costruzione della Piattaforma Europa sembri una scelta obbligata per la futura competitività del porto di Livorno e dell'economia a esso collegata²², è necessario tenere presente che le strategie commerciali delle grandi compagnie potrebbero comunque preferire porti concorrenti a quello livornese in quanto più attrattivi o meglio integrati e collegati ai mercati di riferimento, come nel caso di Genova²³.

In definitiva, il progetto di Piattaforma Europa presenta grandi opportunità, ma anche grandi rischi, come rilevato dallo studio di Lattaruolo e Piccini (2017, p. 21): “Gli effetti economici di breve periodo sono legati esclusivamente alla fase di costruzione della nuova infrastruttura e all'impegno di significative risorse pubbliche e private, pari a 662 milioni in 4 anni. Nel medio periodo, l'incremento (ipotizzato) della produzione del Porto di Livorno comporta una media annua di 0,08 punti di PIL aggiuntivo per l'intera regione (...) La realizzazione di questo scenario potenziale è però condizionato al realizzarsi di numerose ipotesi al contorno, alcune di natura esogena (gli scenari internazionali del commercio e della domanda di trasporto, le strategie dei grandi operatori della logistica), altre legate invece alla modalità di esecuzione del progetto, in particolare al rispetto della tempistica prevista, all'articolazione per fasi e alla contemporanea realizzazione delle opere di contorno, dalle quali dipende in maniera sostanziale l'effettiva efficienza del nuovo assetto portuale”.

Sul piano dell'occupazione, appare molto difficile stimare quale potrà essere il contributo effettivo della Piattaforma Europa. Si tratta ovviamente di una questione cruciale, per rispondere alla quale, però, gli elementi a disposizione sono insufficienti: a oggi, troppe sono le incognite per fornire previsioni sufficientemente attendibili. Fra gli studi e le indagini consultati, nessuno contempla questo aspetto. Per gli occupati diretti, si stima che saranno necessarie figure quali addetti alle gru di banchina, addetti al piazzale, addetti al carico scarico (camion, auto, trailer), ormeggiatori, piloti, battellieri, personale impiegatizio (con elevate competenze ICT) e dirigenziale (Dossier, 2016, p. 55).

²¹ <http://www.senzasoste.it/la-darsena-europa-pericolo-cronache-dellestate-livornese/>.

²² Le previsioni per il porto e per il sistema economico livornese, nell'analisi effettuata dall'AdSP di Livorno (2017), in caso di mancata realizzazione della Piattaforma Europa sono molto negative, poiché si ipotizza una perdita costante di quote commerciali a favore dei porti concorrenti e una consistente marginalizzazione del ruolo esercitato dallo scalo labronico.

²³ Cfr le riflessioni di Sergio Bologna sui limiti, le contraddizioni e gli errori progettuali connessi a molte delle Grandi Opere in Italia, spesso scollegate da una visione strategica delle infrastrutture e da una razionale politica dei trasporti, <https://www.sinistrainrete.info/societa/13097-sergio-bologna-grandi-opere-un-lenzuolo-per-coprire-le-magagne-italiche.html>.

In assenza di indicazioni o di previsioni quantitative sull'aumento occupazionale, il Dossier (ibidem, p. 56) si limita a porre a confronto il moltiplicatore dell'occupazione del settore logistico portuale individuato dal Censis (2011), pari a 1,81 con quello, più alto (pari a 2,06), elaborato da Irpet (2011) tenendo conto delle specificità dell'economia livornese e toscana. Per Irpet (ibidem, pp. 28-29) la stima della dimensione occupazionale complessiva attivata dal porto è di 35.375 ULA, di cui 16.869 nell'area livornese, 2.832 nel resto della Toscana e 15.674 nelle altre regioni italiane, per un impatto del porto di Livorno sul PIL dell'area livornese pari a circa 780 milioni di euro.

2) Il ruolo dell'automazione e della digitalizzazione è uno dei punti decisivi ai fini di una politica di sviluppo del porto e del sistema logistico e produttivo a esso connesso. Attraverso la collaborazione con Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni (CNIT), l'AdSP ha creato un "Centro Servizi d'Innovazione per la Portualità e la Logistica" che mira a un ambizioso piano di sviluppo delle tecnologie digitali e dell'Internet of Things (IoT) all'interno del porto²⁴. Il piano prevede la realizzazione di tre misure principali: 1) la digitalizzazione attraverso la cablatura pervasiva della superficie portuale con Rete 5G; 2) la connettività tra dispositivi digitali nella superficie portuale, assicurata da sensori di vario tipo, posti anche sotto il livello del mare, consentirà la semplificazione e l'ottimizzazione di diverse procedure e processi, come la gestione del traffico di auto e merci, la rilevazione di gas e sostanze pericolose nella superficie portuale, la misurazione di variazione dei fondali marini, la maggiore efficienza delle operazioni di carico e scarico²⁵; 3) l'uso della piattaforma 3D MONI.C.A., permetterà attività di monitoraggio, tracciabilità e controllo in tempo reale del flusso di dati e di informazioni provenienti da lavoratori, passeggeri, merci e veicoli. La piattaforma supporta sia la comunicazione uomo-macchina che la comunicazione macchina-macchina, aumentando il livello d'automazione e facilitando agli operatori la visualizzazione e l'acquisizione di dati e immagini significativi. Ulteriore applicazione sul piano logistico è l'integrazione dei vari tipi di trasporto (marittimo, ferroviario, stradale)²⁶.

Un'altra tecnologia implementata per il porto livornese, la piattaforma TPCS, usata da spedizionieri, terminal portuali, vettori marittimi, uffici istituzionali, trasportatori, consente la digitalizzazione e il tracciamento dei processi logistici e portuali, con ricadute positive per l'intero sistema logistico integrato in termini di risparmio, velocità, sicurezza delle operazioni, dei servizi e delle procedure logistiche e doganali. Un recente esempio positivo proviene dalla digitalizzazione dei processi di sdoganamento delle merci, tramite fascicolo elettronico, attuato dall'Agenzia delle dogane. La sua implementazione ha consentito una riduzione notevole dei tempi connessi alle operazioni di sdoganamento a Livorno: mentre nel 2015 solo il 64,8% delle dichiarazioni veniva sdoganato entro cinque minuti, tale percentuale è salita nel 2016 al 91,3%²⁷. La messa in servizio a pieno regime di queste tecnologie renderebbe Livorno il porto italiano più avanzato sul piano della digitalizzazione e delle applicazioni dell'IoT alla logistica.

Se i progetti illustrati chiariscono in modo concreto la rilevanza delle tecnologie digitali nell'innovazione dei processi organizzativi e gestionali nella specifico del porto di Livorno, va

²⁴ https://www.smau.it/firenze16/success_stories/a-livorno-il-porto-si-propone-come-un-modello-digitale/.

²⁵ Nel novembre 2017 è stato effettuato il primo test per il controllo a distanza automatizzato degli UGV (veicoli terrestri senza equipaggio) per le operazioni di carico e scarico nell'area del porto. <https://www.ferpress.it/porto-di-livorno-digitalizzare-le-operazioni-portuali-con-il-5g-collaborazione-ericsson-e-cnit/>.

²⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=IUBfh96OgTY>; Autorità Portuale Livorno, TCPS, MONI.C.A., *Livorno porto digitale*, 2016.

²⁷ <http://www.toscana24.ilsole24ore.com/art/oggi/2017-02-28/porto-livorno-vertici-efficienza-081241.php?uuid=gSLACqZdEC>.

enfaticamente che l'uso di queste tecnologie pone complesse questioni rispetto ai livelli occupazionali e salariali e alla qualità del lavoro.

Le ricerche e le analisi condotte sull'impatto dell'automazione e delle tecnologie digitali nel settore logistico mostrano che la digitalizzazione e l'automazione non riducono in modo lineare e deterministico il lavoro vivo. Anzi, nei principali poli della logistica italiana si assiste a un aumento di concentrazione della forza-lavoro, seppure indebolita sul piano contrattuale dalla filiera di appalti e sub-appalti. La stessa tendenza si verifica negli USA, dove i *cluster* occupazionali più grandi si registrano presso il porto di New York e del New Jersey, Los Angeles, Long Beach e Chicago (Ciccarelli, 2017). Fra il 2012 e 2016 in Italia, nella lista delle 20 professioni in cui vi è stata la maggiore crescita in numeri assoluti, compaiono gli addetti allo spostamento delle merci, gli autisti di mezzi pesanti e camion, gli autisti di taxi e furgoni, a dimostrazione del fatto che in questo settore cruciale l'automazione non sta facendo sparire le mansioni a bassa specializzazione (ibidem, p. 45). Semmai, è possibile argomentare che nel lavoro logistico in Italia, e non solo, l'innovazione tecnologica e la messa al lavoro delle macchine si accompagnano, come linea di tendenza, a una politica di bassi salari e di precarizzazione del lavoro vivo. All'interno del processo generale di svalorizzazione e di precarizzazione del lavoro contemporaneo, nei casi estremi -si pensi ai *riders*- il rapporto di lavoro si sfalda, diventando privo di protezioni e di tutele (Coin, 2017).

Ritorna così in primo piano una delle classiche interpretazioni dell'automazione e del macchinismo presenti in Marx (1867, 1866), per il quale la macchina rappresenta in primo luogo un mezzo per la produzione di plusvalore; l'applicazione, l'integrazione, la combinazione del lavoro vivo all'automazione consente, dal punto di vista capitalistico, l'estrazione di plusvalore e l'aumento della produttività sociale del lavoro. "Il capitale non può fare a meno di metter sotto sopra le condizioni tecniche e sociali del processo lavorativo, cioè lo stesso *modo di produzione* per aumentare la *forza produttiva* del lavoro, per diminuire il *valore della forza-lavoro* mediante l'aumento della forza produttiva del lavoro, e per *abbreviare* così la parte della giornata lavorativa necessaria alla riproduzione di tale valore" (Marx, 1867, p. 10). Al tempo stesso, è essenziale rimarcare che in Marx l'automazione viene letta come espressione dinamica e instabile di rapporti sociali, di relazioni di potere (Cagioni, 2018). In molte applicazioni della digitalizzazione, come i sensori che tracciano in tempo reale spostamenti e pause degli autisti o i dispositivi indossabili usati dai facchini nei magazzini di Amazon, l'organizzazione attraverso algoritmi della logistica intensifica il controllo sui lavoratori, mettendoli in competizione l'uno contro l'altro, al fine di aumentare il plusvalore relativo.

Analizzando la relazione fra automazione e forza-lavoro nella logistica, Grappi (2016) sottolinea come gli investimenti in automazione si traducano da una parte in una pressione accentuata sulla forza-lavoro (con un conseguente aumento dei carichi di lavoro e della precarietà contrattuale), dall'altra in una rinnovata centralità del lavoro vivo, le cui doti di resilienza e di flessibilità rimangono fondamentali. "Sono proprio le esigenze della logistica, quali la capacità di rispondere a condizioni contingenti e la ricerca della resilienza in sistemi estesi e complessi, a richiedere al contrario una nuova attenzione verso il lavoro e la sua organizzazione" (ibidem, p. 131).

Un'ulteriore chiave di lettura del rapporto tra automazione e lavoro nella logistica, anche qui facendo riferimento soprattutto a quella terrestre, è che l'innovazione tecnologica può essere usata per disaggregare le forme di ricomposizione conflittuale dei lavoratori. Si tratta di quanto in parte avvenuto nei magazzini del Nord-est durante il ciclo di lotte degli anni precedenti, riportando così all'attenzione il tema dell'uso capitalistico delle macchine dal punto di vista del comando sulla forza-lavoro (Panzieri, 1962).

Ritornando allo specifico del lavoro portuale, in alcune realtà locali ci si misura criticamente su questo tema. Sebbene sull'uso della robotica e in generale delle nuove tecnologie in Europa si

deve riscontrare uno sviluppo diversificato, molto più avanzato nei porti del Nord rispetto a quelli meridionali, vi sono pochi dubbi che l'automazione è ovunque un argomento ineludibile per il lavoro portuale. Nei principali porti del Nord Europa, come Amburgo e Rotterdam, dove l'automazione delle operazioni e dei servizi portuali è molto accentuata, i sindacati portuali denunciano da tempo il concreto rischio di tagli occupazionali. In Olanda, nel gennaio 2017, i lavoratori portuali e i sindacati si sono mobilitati contro l'introduzione dei sistemi automatizzati nei nuovi terminal, che si prevede porteranno a una diminuzione di 800 posti di lavoro su un totale di 3.500 lavoratori portuali operativi.

Uguali preoccupazioni si manifestano in Italia a Genova e a Savona, dove sono in via di realizzazione o di avanzata progettazione sistemi di automazione nei nuovi terminal²⁸. A.P. Moller-Maersk Group a Vado Ligure metterà presto in funzione gru di nuova generazione, che movimenteranno i contenitori all'interno di un'area del terminal totalmente automatizzata. A Genova è stato siglato l'accordo che permetterà a Msc e Gip di installare a Cala Bettolo delle gru capaci di operare, a partire dal 2022, anche sulle nuove mega portacontainer da oltre 20.000 teu, con un incremento annuale previsto di traffico pari a 700.000/800.000 teu e un investimento stimato di 150 mil²⁹.

3) L'analisi effettuata sulle macro tendenze che influenzano ovunque la portualità e il lavoro portuale –in particolare l'automazione delle operazioni e dei servizi portuali da una parte, il gigantismo navale dall'altra–, rende evidente come la competitività di ogni sistema portuale dipenda in misura rilevante da processi decisionali, strategie economiche e logiche finanziarie sempre più globali e interconnesse. Ciò significa che l'attrattività di ogni singolo porto come nodo logistico e produttivo deriva da una complessa serie di fattori, in cui si intrecciano dinamiche ed interessi locali, regionali e globali.

Un'analisi SWOT del porto di Livorno di Alga Foschi (2012), sintetizza i punti di debolezza dello scalo labronico nella scarsa profondità dei fondali per la competitività in quanto porto container, nell'esiguità dei mercati di riferimento, nella inadeguatezza dei collegamenti diretti con i grandi sistemi ferroviari -che rende molto difficile la conquista dei mercati europei-, nella complessità della navigazione interna al porto. Il nuovo Piano regolatore del Porto di Livorno (2015) insiste sugli stessi temi, sottolineando come, affinché il porto di Livorno riesca a cogliere effettivamente le opportunità di mercato presenti e potenziali, sia essenziale l'ampliamento delle infrastrutture e dei servizi portuali. Rientrano, fra i piani di sviluppo, l'adeguamento del pescaggio, l'aumento dei noli e delle banchine, l'adeguamento delle infrastrutture di inoltro, ma anche i dragaggi, la riorganizzazione funzionale degli spazi, la razionalizzazione delle attività portuali. Un'altra criticità del porto di Livorno, ribadita dall'ultimo Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (2015), è la dimensione complessive delle aree portuali e l'indice degli spazi portuali disponibili. Livorno, con un indice degli spazi portuali disponibili di 1,2 si posiziona poco sotto la media italiana, evidenziando i limiti strutturali per l'ampliamento delle aree portuali e per l'insediamento di attività logistiche dotate di valore aggiunto. Nel confronto con i porti concorrenti di Genova e La Spezia, invece, Livorno si posiziona bene rispetto al livello di saturazione dei traffici, pari al 56% (ibidem, p. 107-108), che segnala le potenzialità di crescita, ma anche i rischi di sovra-capacità a livello di offerta. Va inoltre reso più razionale l'uso degli spazi

²⁸ <http://contropiano.org/documenti/2017/01/26/automazione-disoccupazione-tecnologica-self-driving-car-non-solo-7-088260>; <http://www.themeditelgraph.it/transport/ports/2016/01/13/porti-italiani-rischio-rotterdam-cErla9SkAJuBDGGqZZpYYM/index.html>.

²⁹ <http://www.themeditelgraph.it/it/shipping/shipowners/2018/06/08/calata-bettolo-prime-navi-nel-retroscena-aMjdI3RPoVusMkgobhSOZP/index.html>.

portuali, penalizzato dalla sovrapposizione di diversi tipi di traffico (commerciale, peschereccio, passeggeri e turistico) (Autorità Portuale di Livorno, s. d.).

La polivalenza del porto di Livorno, che rappresenta uno dei suoi principali punti di forza, è insediata, in una prospettiva di aumento dei traffici e della movimentazione delle merci, da un'organizzazione degli spazi produttivi, di movimentazione e di stoccaggio non sempre razionale, in buona parte dovuta alle successive trasformazioni operate negli spazi portuali. In sintesi, la buona multifunzionalità delle infrastrutture portuali è limitata da un'organizzazione degli spazi non sempre ottimale ai fini dell'operatività portuale (Comune di Livorno, 2013, pp. 8-13). Altre analisi aggiungono fra i fattori critici la frammentazione dei servizi e degli operatori, la scarsa produttività media, la scarsa concorrenza e la presenza di posizioni di monopolio (ANCE Toscana, 2014).

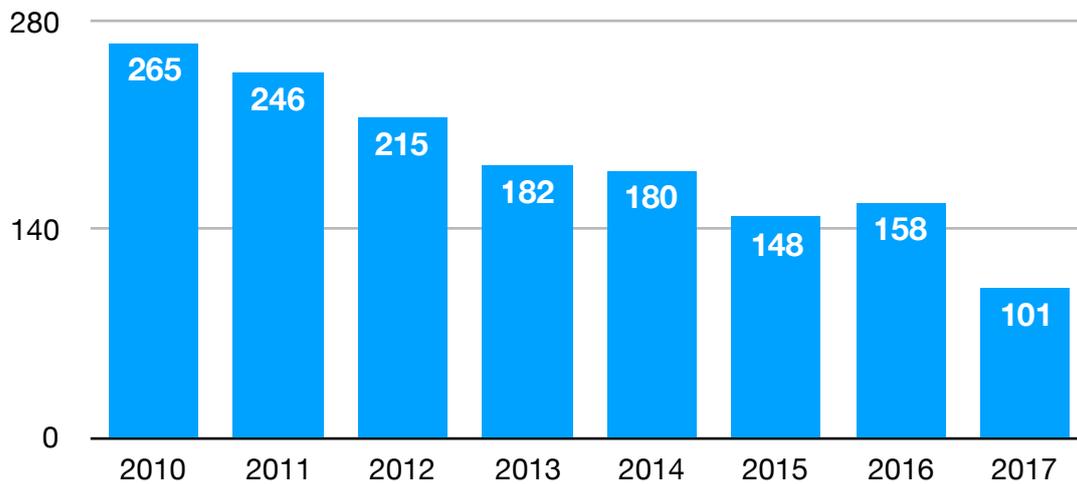
Negli ultimi anni, come mostrato in precedenza, molti sforzi sono stati rivolti per ridurre le criticità evidenziate: sono in fase esecutiva o progettuale interventi per adeguare la profondità dei fondali e per migliorare l'efficienza delle infrastrutture e dei collegamenti ferroviari, al fine di sviluppare maggiormente il trasporto intermodale in entrata e in uscita dal porto e di creare collegamenti più rapidi con i mercati più ricchi. Al progetto di costruzione della Piattaforma Europa corrisponde invece l'ambizioso obiettivo di ampliamento strutturale delle aree e dei servizi portuali. Se queste misure sono potenzialmente in grado di aumentare la capacità, la rapidità e l'efficienza del sistema portuale e dei sistemi logistici integrati, esse chiaramente non possono risolvere le criticità a monte del sistema portuale.

Si fa riferimento da un lato ai sistemi produttivi e manifatturieri collegati al porto di Livorno e dall'altro lato alla concorrenza fra porti contigui sullo stesso retroterra. Poiché come visto la competizione non avviene più solo e principalmente a livello di attrattività dei singoli porti, ma dei territori, l'offerta di efficienti piattaforme logistiche va integrata dalla presenza di distretti industriali dinamici, di investimenti mirati alle risorse umane e alle nuove tecnologie, e di una domanda adeguata di beni e servizi.

2.0 Malattie professionali e infortuni: alcuni dati

I dati esposti nei grafici successivi consentono di analizzare le principali tendenze relative agli infortuni e alle inabilità per infortunio occorsi ai lavoratori portuali occupati a Livorno nel periodo 2010-2017.

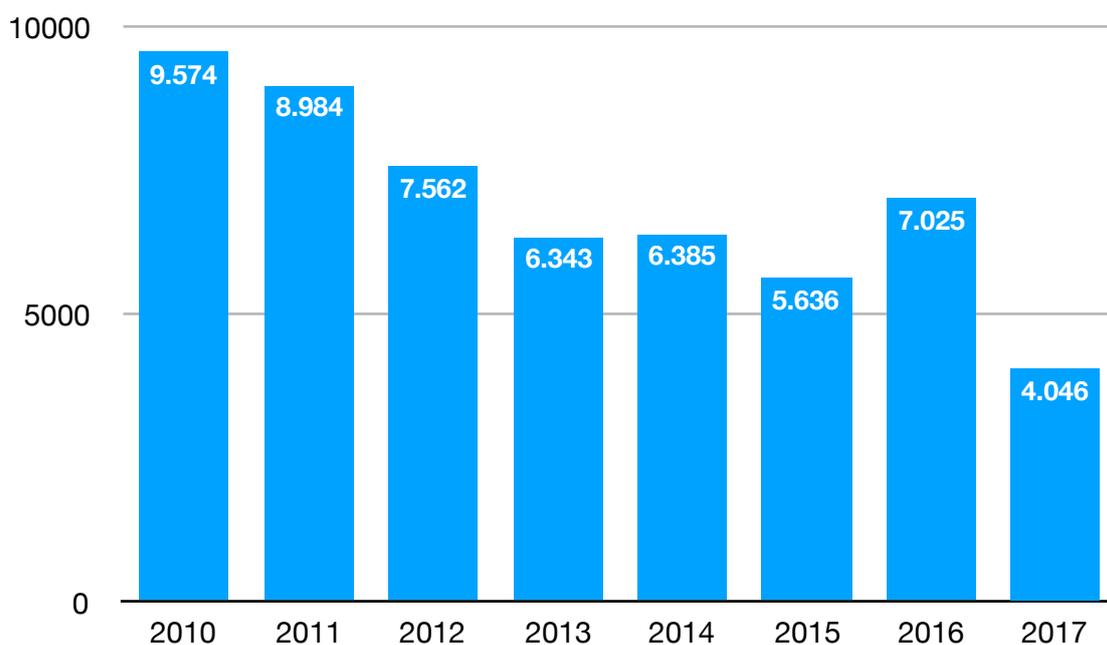
Grafico 2- Numero di infortuni annui di dipendenti operativi del porto di Livorno, periodo 2010-2017



Fonte: Adsp del Mar Tirreno Settentrionale

I dati mostrano, nel periodo considerato, un andamento decrescente del numero di infortuni. La tendenza alla diminuzione degli infortuni è uniforme anno dopo anno in tutto il periodo, con la sola eccezione del 2016, scendendo da 265 eventi del 2010 a soli 101 del 2017.

Grafico 3- Numero di giornate di inabilità temporanea derivanti da infortuni accorsi a dipendenti operativi del porto di Livorno, periodo 2010-2017



Fonte: Adsp del Mar Tirreno Settentrionale

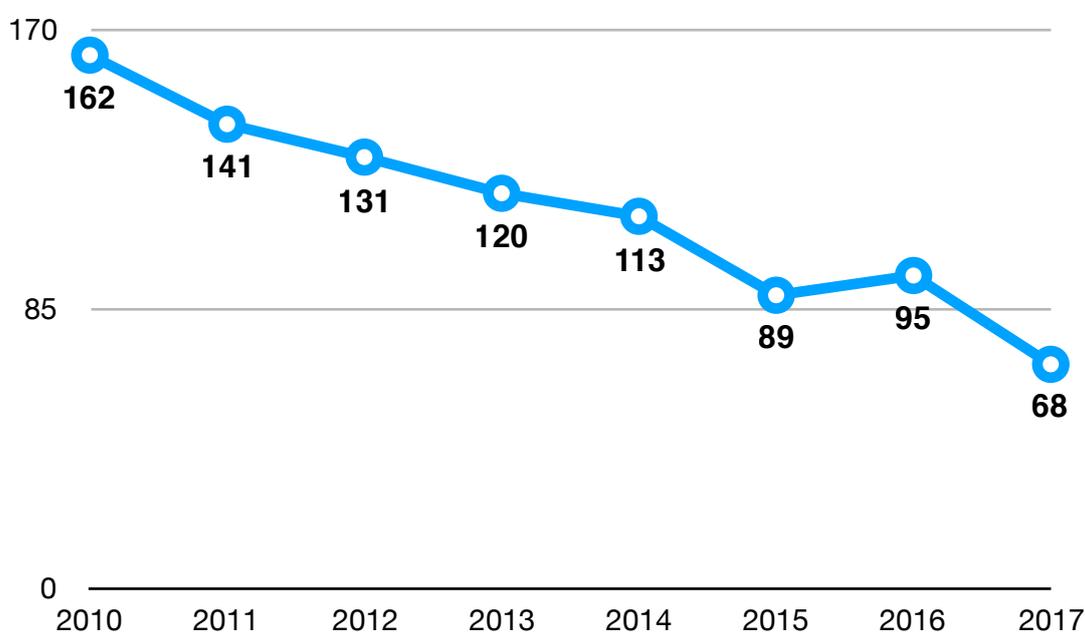
Un andamento simile al precedente si registra per quanto concerne i giorni di inabilità temporanea. Come per gli infortuni, anche le giornate di inabilità temporanea sono diminuite da 9.574 nel 2010 a 5.635 nel 2015, per risalire in modo sensibile a 7.025 nel 2016. Tuttavia, nel 2017 si registra una brusca inversione di tendenza, poiché le giornate di inabilità temporanea risultano pari a sole 4.046, segnando il valore più basso nei sette anni presi in considerazione.

La distribuzione degli infortuni per tipo di lesione³⁰ restituisce un quadro molto chiaro, in quanto più della metà degli infortuni (54%) è di tipo contusivo/traumatico, seguito da lussazioni/distorsioni (20,6%) e da lesioni da sforzo (8,5%). Fra i rimanenti undici tipi di lesioni riportati, solo le ferite (7,4%) e le fratture (3,8%) presentano valori significativi.

Altre informazioni significative provengono dalla durata della prognosi. Un'alta proporzione di infortuni ai lavoratori portuali di Livorno è definibile come medio-grave, poiché la durata della prognosi è inferiore a 10 giorni solo in un caso su quattro (26%). Più precisamente, l'assenza dal lavoro derivante da infortuni è superiore a 40 giorni nel 24% dei casi, compresa tra 30 e 40 giorni nel 9% e compresa fra 20 e 30 giorni nel 15%.

Due indici permettono di cogliere le variazioni nel tempo della frequenza e della gravità degli infortuni. Attraverso l'indice di frequenza e l'indice di gravità è possibile caratterizzare in modo più preciso il fenomeno infortunistico nel suo complesso, prendendo in considerazione due variabili (il numero di lavoratori esposti al rischio e il numero di ore lavorate). Con indice di frequenza si definisce il numero di infortuni per milione di ore lavorate, mentre con indice di gravità il numero totale di giorni di inabilità temporanea per 1.000 ore lavorate.

Grafico 4-Indice di frequenza degli infortuni accorsi a dipendenti operativi del porto di Livorno, periodo 2010-2017

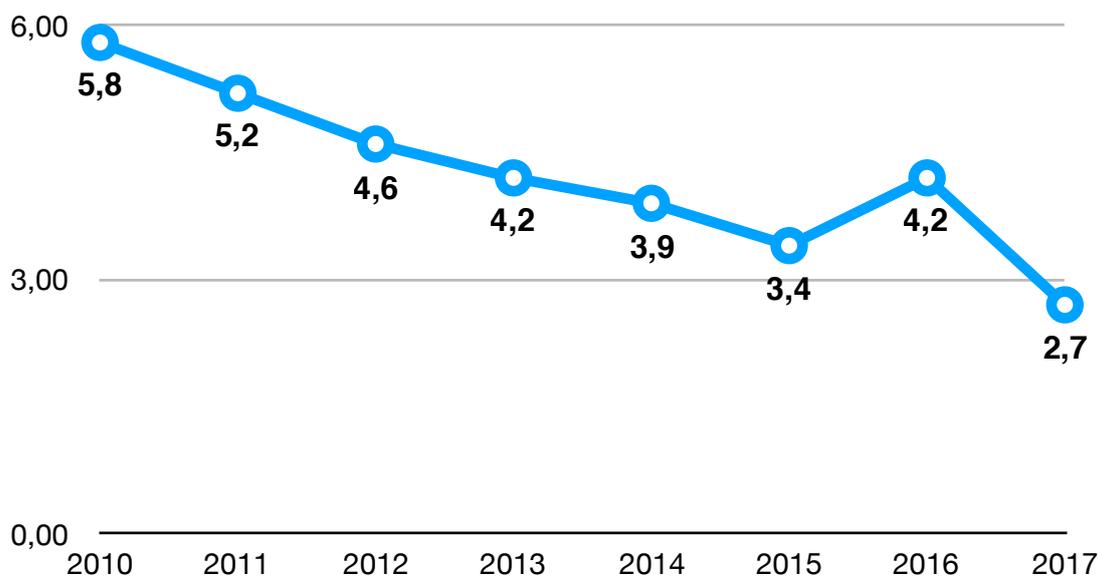


Fonte: elaborazione su dati dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale

³⁰ I dati sugli infortuni per tipo di lesione, così come i dati successivi sulla durata della prognosi, sono aggregati per il periodo 2010-2016, non permettendo perciò di mostrare tendenze e variazioni su base annua.

La variazione dell'indice di frequenza degli infortuni segue anche qui un andamento piuttosto chiaro; decresce dal 2010 al 2015, passando da 162 a 89, per aumentare a 95 nel 2016. Nell'ultimo anno di rilevazione l'indice di frequenza degli infortuni registra un crollo, raggiungendo un valore di 68, meno della metà rispetto al 2010; negli otto anni considerati, il rischio di infortunio si è quindi quasi dimezzato.

Grafico 5, Indice di gravità degli infortuni accorsi a dipendenti operativi del porto di Livorno, periodo 2010-2017



Fonte: elaborazione su dati dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale

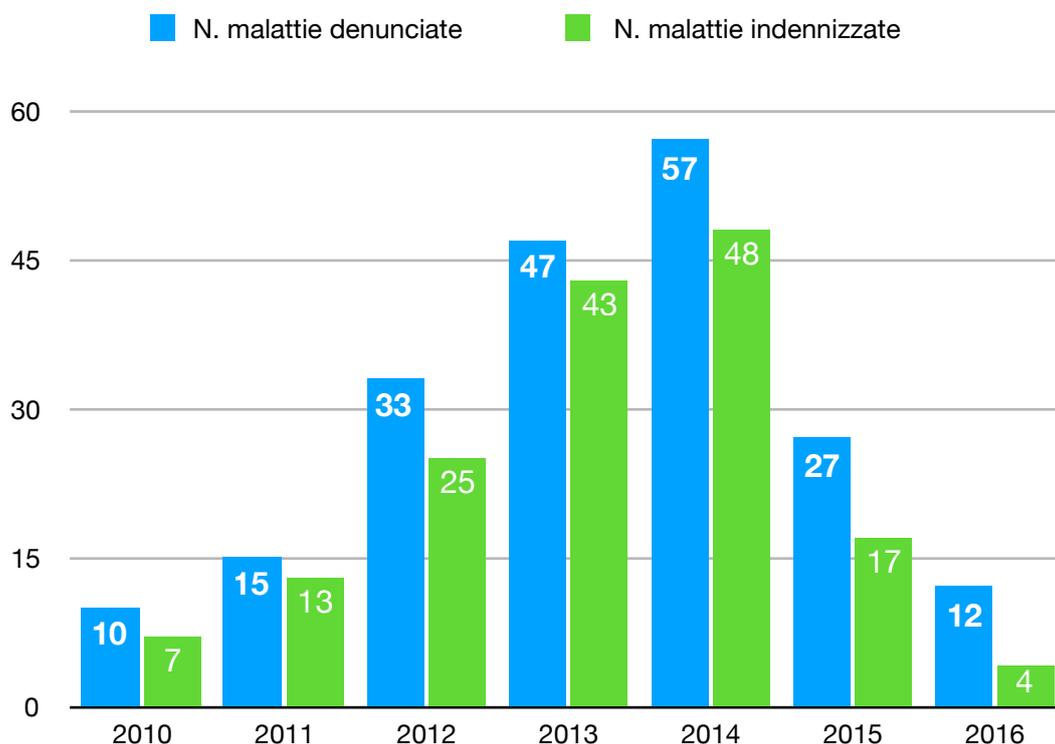
L'indice di gravità degli infortuni segna un netto miglioramento, diminuendo ogni anno dal 2010 al 2015, aumentando nel 2016 e diminuendo nuovamente nel 2017. Ponendo a confronto l'indice di gravità degli infortuni nel 2010 e nel 2017, nell'ultimo anno esso si è più che dimezzato. In conclusione, i due indici mostrano una sostanziosa diminuzione sia della frequenza che della gravità degli eventi infortunistici, che decrescono in modo lineare ogni anno, tranne che nel 2016.

I dati sugli infortuni con esito mortale offrono, invece, una fotografia parziale del fenomeno, in quanto per ragioni di classificazione, nelle statistiche sono comprese solo le morti di lavoratori portuali, escludendo dal computo tutti gli infortuni mortali avvenuti all'interno dell'area portuale di Livorno, ma che hanno coinvolto altre tipologie di lavoratori, come marittimi e camionisti. Ciò premesso, nel periodo esaminato (2010-2017) si sono verificate in totale sei morti sul lavoro, di cui due nel 2010 e nel 2015, una nel 2011 e nel 2016.

Ulteriori dati utili a comprendere tendenze sulla salute e sulla sicurezza sono quelli relativi alle malattie professionali.

Nel grafico sottostante viene riportato, nel periodo compreso fra 2010 e 2016, il numero annuo di malattie denunciate e indennizzate.

Grafico 6- Numero annuo di malattie denunciate e indennizzate a dipendenti operativi del porto di Livorno, periodo 2010-2016



Fonte: elaborazione su dati Inail

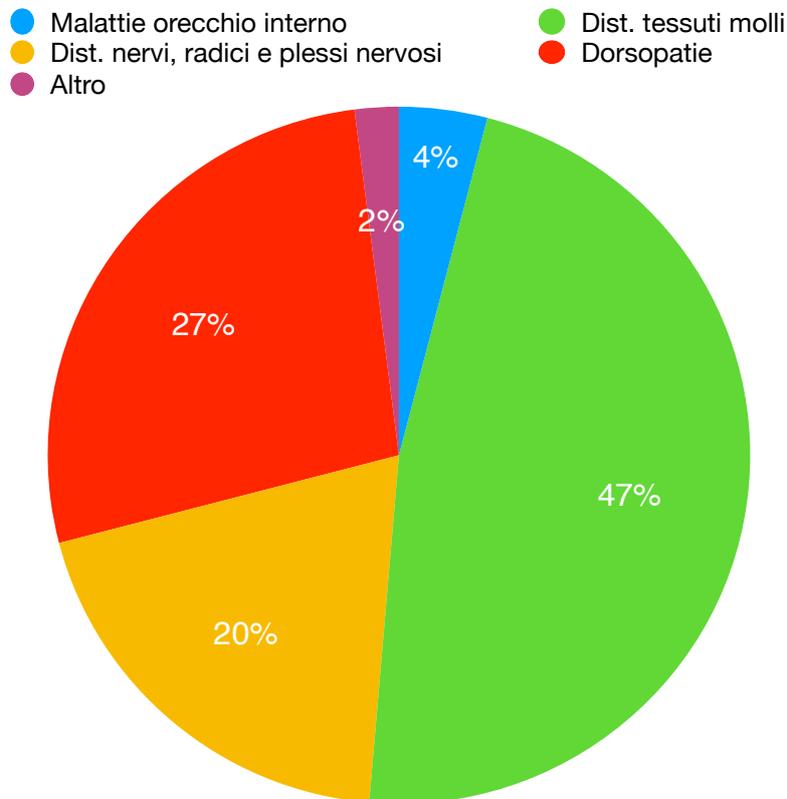
Il grafico mostra, nel periodo 2010-2016, un andamento piuttosto irregolare, a forma piramidale, sia del numero di malattie denunciate che di malattie indennizzate. I picchi di denunce e di indennizzi per malattie si registrano nel 2013 e nel 2014, mentre i valori minimi per entrambi gli eventi si collocano nel 2010 e nel 2016. Va osservato anche che la percentuale di indennizzi riconosciuti sulle denunce oscilla dal valore minimo di 33,3% nel 2016 al valore massimo di 91,5% nel 2013; nei sei anni considerati in media essa si attesta attorno al 78%.

I dati disponibili sulla distribuzione per diagnosi delle malattie indennizzate secondo la classificazione dell'ICD X³¹ forniscono ulteriori indicazioni sul tipo e sulla gravità delle patologie a carico dei lavoratori portuali. Aggregando le 157 diagnosi per malattie indennizzate, distribuite in 15 diverse classificazioni diagnostiche ICD X, si ottengono quattro categorie principali: 1) disturbi dei tessuti molli (M60-M79); 2) disturbi dei nervi, delle radici nervose e dei plessi nervosi (G50-G59); 3) dorsopatie (M40-M54); 4) malattie dell'orecchio interno (H80-H83). Le tre diagnosi rimanenti sono state raggruppate sotto la voce "altro", che forma dunque la quinta categoria.

³¹ Anche qui i dati sono aggregati per il periodo 2010-2016.

Il grafico sottostante evidenzia la ripartizione delle cinque categorie:

Grafico 7- Ripartizione in categorie delle diagnosi indennizzate, periodo 2010-2016, N=157



Fonte: elaborazione su dati Inail

In quasi la metà delle malattie indennizzate, la diagnosi riguarda i disturbi dei tessuti molli, suddivisi in 34 casi di sindrome della cuffia dei rotatori (M751), 4 di tendinite calcificante della spalla (M75.3) e 1 di tendinite bicipitale (M75.2). Seguono le dorsopatie, divise in 21 casi di ernia di altro disco intervertebrale specificato (M51.2), 11 di degenerazione di altro disco intervertebrale specificato (M51.3) e 8 di disturbi di disco intervertebrale lombare e di altra sede associati a radicolopatia (M51.1). In una malattia indennizzata su cinque, la diagnosi è di sindrome del tunnel del disco carpale (G56.0).

È opportuno osservare che se si combinano questi ultimi dati con l'andamento delle malattie denunciate e indennizzate e con i precedenti dati e indici sugli infortuni, si ha un'idea della complessità delle variabili in gioco per determinare sicurezza e salute nel lavoro portuale.

2.1 I lavoratori portuali a Livorno

La tabella seguente mostra, dal 2012 al 2017, la ripartizione dei lavoratori portuali occupati nel porto livornese divisi per tipologia di impresa portuale di appartenenza (art. 16A e 16B; art. 17 e art. 18).

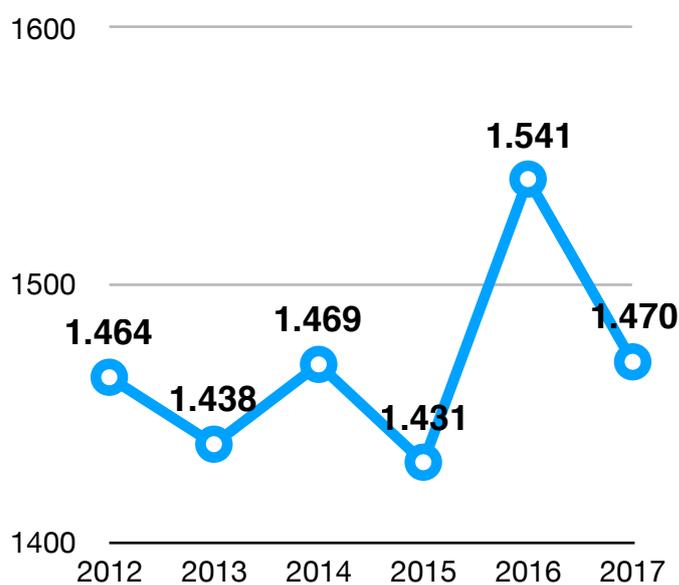
Tabella 2- Numero di lavoratori per tipologia di impresa portuale, periodo 2012-2017

	Tot. dipendenti art. 16A	di cui addetti art. 18	Tot. dipendenti art. 16B	Tot. addetti art. 17	Tot. dip. art. 16A, 16B, 17, 18
2012	1152	901	249	63	1464
2013	1146	893	229	63	1438
2014	1208	938	203	58	1469
2015	1138	913	238	55	1431
2016	1179	910	307	55	1541
2017	1104	953	298	68	1470

Fonte: Ufficio del Lavoro Portuale, Adsp del Mar Tirreno settentrionale

L'andamento dell'occupazione, preso nel suo complesso, è piuttosto regolare, tranne che nel 2016, solo anno del periodo considerato in cui il numero di occupati (1541) supera le 1.500 unità. Nell'ultimo anno di rilevazione (2017) gli occupati (operativi e amministrativi) erano 1.470. Prendendo a riferimento gli occupati secondo tipologia di impresa portuale, non emergono significativi scostamenti.

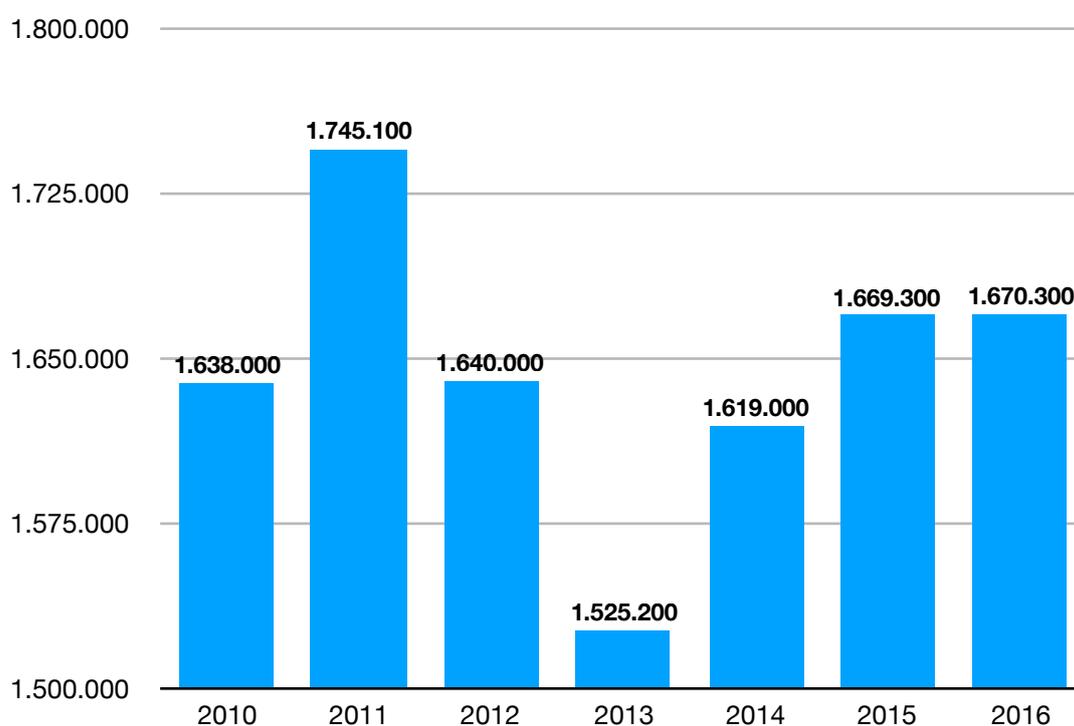
Grafico 8-Numero totale di lavoratori (operativi e amministrativi), periodo 2012-2017



Se si pongono a confronto i dati sull'occupazione con quelli relativi ai traffici portuali, illustrati in precedenza nella tabella 1, si può rilevare una significativa differenza. Mentre i traffici portuali, nel periodo 2014-2017, sono in lieve crescita costante, passando da 28.335.156 t. del 2014 a 33.702.171 t. del 2017, l'andamento dell'occupazione nello stesso lasso di tempo è costante. Solo nel 2016 si constata un aumento di lavoratori portuali rispetto all'anno precedente, pari al 7%, aumento però vanificato nel 2017, quando il totale di occupati scende sotto le 1.500 unità. In definitiva, fra 2014 e 2017, all'aumento di traffici portuali, pari al 16%, non corrisponde un analogo aumento di forza-lavoro, che anzi rimane invariata.

Anche la massa di ore lavorate annualmente rappresenta un dato di estrema importanza, da raffrontare con l'andamento dell'occupazione.

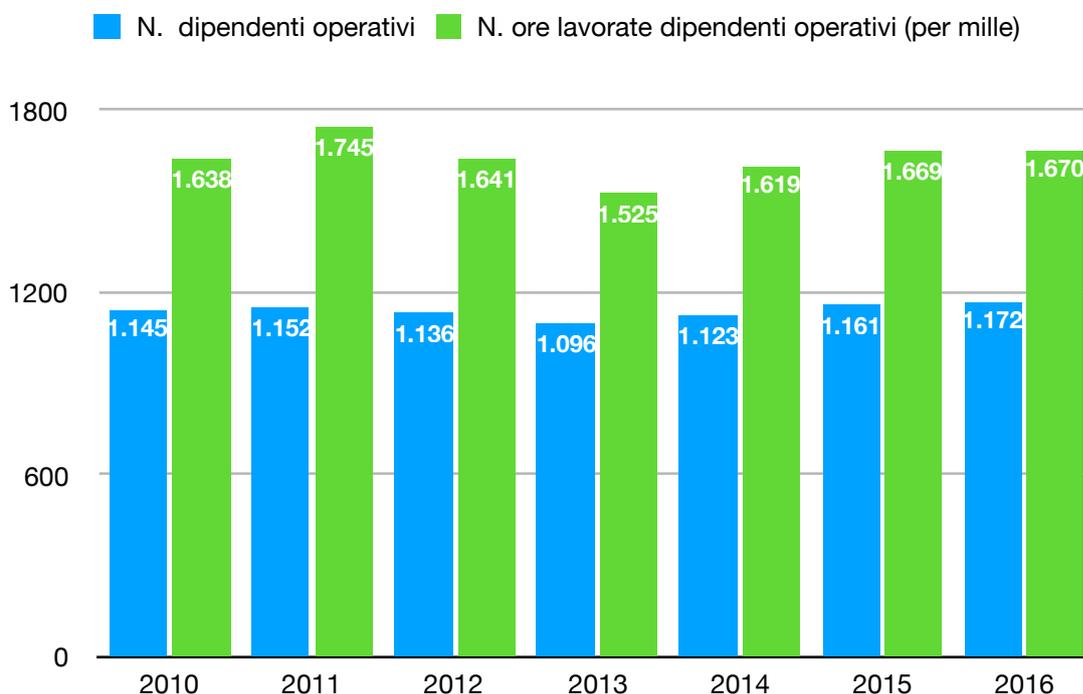
Grafico 9-Numero di ore lavorate dai dipendenti operativi, periodo 2010-2016



La massa di ore lavorate nell'ultimo anno di rilevazione (2016) rispetto al primo (2010) è aumentata di 1,9%. Confrontando il valore nel 2015 e nel 2016, la tendenza è stabile poiché nel 2016 la massa di ore lavorate è aumentata solo dello 0,5%. Nel periodo complessivo di rilevazione, vanno segnalati due picchi: positivo nel 2011, quando le ore lavorate superano quota 1.700.000 e negativo nel 2013 (1.525.200).

Il grafico seguente pone accanto, per ogni anno, il numero di dipendenti operativi e il totale (da moltiplicare per mille) di ore lavorate dai dipendenti operativi.

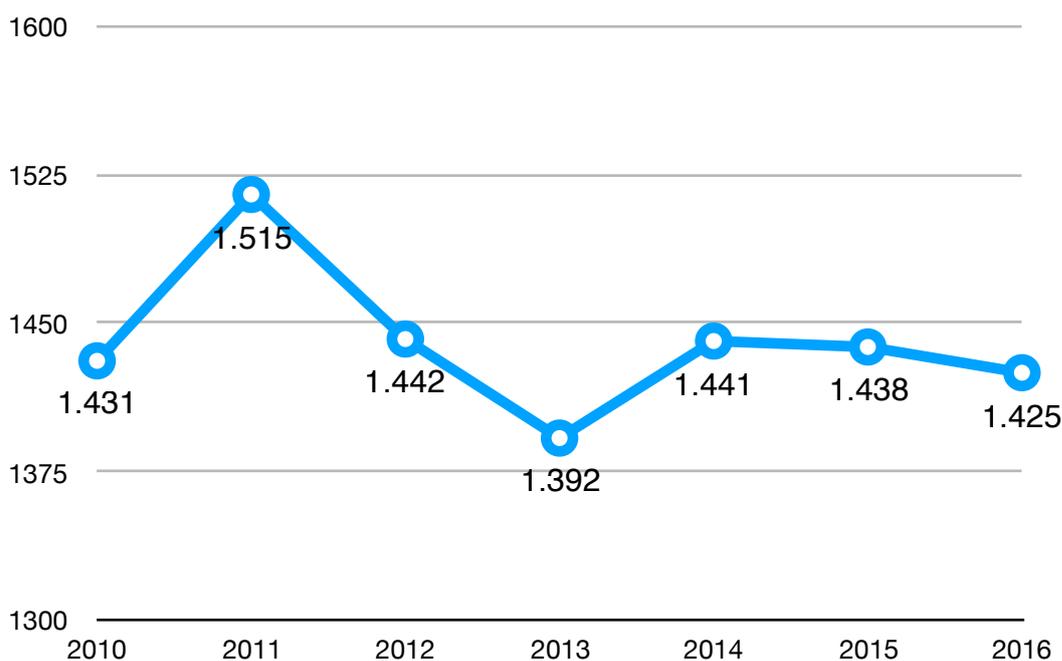
Grafico 10-Numero di dipendenti operativi e di ore lavorate dai dipendenti operativi (per mille), periodo 2010-2016



Fonte: elaborazione su dati Adsp del Mar Tirreno settentrionale

Dividendo il totale delle ore lavorate dai dipendenti operativi per il numero di occupati, si ottiene il numero medio di ore lavorate annualmente, mostrato nel grafico 11:

Grafico 11: Numero medio di ore lavorate annualmente dai dipendenti operativi, periodo 2010-2016



Fonte: elaborazione su dati Adsp del Mar Tirreno settentrionale

L'andamento del numero medio di ore lavorate annualmente -ricordando che il dato è riferito ai soli dipendenti operativi- è abbastanza regolare. Il valore minimo si registra nel 2013 (1.392), quello massimo nel 2011 (1.515), quello medio riferito ai sette anni di rilevazione è pari a 1.441. Dopo il picco negativo del 2013, la media delle ore lavorate annualmente aumenta nel 2014, per poi diminuire lievemente nel 2015 e nel 2016.

3.0 Gli intervistati e le aree tematiche della ricerca

Il numero totale di intervistati è pari a 39.

Riguardo al profilo socio-anagrafico degli intervistati, si tratta in prevalenza di persone di età compresa tra 40 e 50 anni, con una lunga esperienza di lavoro portuale, in media dai 15 ai 25 anni di servizio. La nazionalità di tutti i soggetti intervistati è italiana, segnando una fondamentale differenza di composizione sociale rispetto ai lavoratori della logistica terrestre.

La composizione di genere è nettamente sbilanciata verso il genere maschile, essendo comprese nel campione solo 4 donne.

Le interviste sono state somministrate a singoli lavoratori o a piccoli gruppi, formati da 2 a 4 persone, con una durata compresa tra 30' e 150'.

La grande maggioranza di intervistati è composta da lavoratori portuali e delegati sindacali Cgil art. 16, art. 17 e art. 18 occupati nel porto di Livorno, e i restanti intervistati sono dirigenti locali e nazionali Filt-Cgil. I ricercatori hanno avuto inoltre l'opportunità di partecipare a due attività di delegati portuali organizzati da Filt-Cgil di Livorno, a cui hanno preso parte 30 delegati sindacali. Per motivi pratici, tutte queste interviste³² si sono svolte in contesti esterni al porto di Livorno, circostanza che se in negativo ha precluso l'osservazione dal vivo delle dinamiche del mondo e del lavoro portuale, in positivo ha favorito la piena disponibilità degli intervistati e una buona qualità delle registrazioni audio.

Un'altra occasione utile ai fini della ricerca è stata la partecipazione allo sciopero generale della logistica del 31 ottobre 2017, che ha permesso di effettuare interviste e brevi scambi in diversi presidi.

Infine, sono stati inclusi nell'analisi dei dati gli spunti provenienti dalla registrazione di colloqui informali avvenuti con lavoratori portuali e delegati.

Nei capitoli seguenti vengono evidenziati e problematizzati i principali contenuti emersi durante le interviste, suddivisi per aree tematiche.

Sebbene si sia mantenuta, nelle interviste, una coerente traccia semi-strutturata di domande, in alcune occasioni sono emersi elementi di discussione non previsti, che hanno permesso in sede di analisi di aggiungere nuovi contenuti.

3.1 Flessibilità, intensità di lavoro e programmazione dei turni

Nell'indagine di Isfort (2012) sul lavoro portuale, Livorno è uno dei porti oggetto di studio, di cui si mettevano in rilievo alcune peculiarità da tenere presenti. In primo luogo, si rimarcava la centralità organizzativa e politica della Compagnia Portuale, trasformata in art. 16, ma che ha continuato a esprimere un forte controllo sul lavoro portuale, anche per le sue diffuse partecipazioni nei terminal. In generale, un elemento positivo in grado di garantire un buon bilanciamento nei rapporti di forza interni al porto derivava dalla distribuzione abbastanza equilibrata del potere fra i numerosi operatori presenti. Fra le criticità, si segnalavano forme di auto-produzione non autorizzata per il ciclo nave, la presenza di cooperative operanti in servizi portuali senza autorizzazioni, imprese art. 16 che esercitavano concorrenza al ribasso sulle tariffe, il ricorso a imprese art. 16 anche per la gestione di operazioni portuali. Si evidenziavano forme di flessibilità al limite, od oltre, la regolamentazione vigente: "Si tratta, lato mare, di forme di autoproduzione non autorizzata per il ciclo nave e, lato terra, di cooperative che svolgono servizi in segmenti di traffico

³² In una sola occasione, i ricercatori hanno somministrato le interviste all'interno dell'area portuale, precisamente nel principale terminal labronico, la Darsena Toscana.

per i quali sono privi di autorizzazione senza, peraltro, applicare il contratto collettivo dei lavoratori portuali” (ibidem, p. 109).

Se questo, in estrema sintesi, era il quadro all’inizio degli anni ’10, nei paragrafi successivi si cercherà di delineare una fotografia in movimento del lavoro portuale a Livorno fra 2017 e 2018, partendo dalla flessibilità. Un elemento di estrema importanza sulla flessibilità e sull’organizzazione del lavoro riguarda la programmazione dei turni. Tranne casi specifici legati al tipo di traffico merci trattato o ai lavoratori art. 17 (la cui flessibilità, dettata dalla legge 84/94, è intrinseca), in generale la scelta delle imprese portuali di organizzare il lavoro tramite turni programmati o meno è dovuta al grado di strutturazione e alla solidità del piano imprenditoriale. Nella quasi totalità delle imprese attive nel porto di Livorno vige la programmazione totale o parziale dei turni, che può coprire archi temporali estesi, da uno a sei mesi. In molte organizzazioni così strutturate, i lavoratori sono comunque tenuti per periodi limitati -in genere una settimana al mese- alla flessibilità, spesso per i turni serali e notturni. Solo una minoranza di imprese portuali a Livorno opta dunque per la non programmazione dell’orario di lavoro. È in queste realtà che si riscontrano le situazioni più critiche per i lavoratori.

Queste sono tutte forme per tenere il personale, come si dice a Livorno, “per le palle”, senza regole... quello magari che è più tontolone lo avvii ai turni più brutti, un altro lo premi perché si faccia tutte le mattine e glielo dici in forma privata. Cioè sono tutte cose che servono a tenere i lavoratori in pugno, a schiavizzarti, perché funziona così... è veramente brutto che nel 2017, all’interno del porto di Livorno ci siano tante differenze fra le imprese che ci lavorano... è veramente scandaloso... questo è un dato di fatto... Come ti diceva il collega prima, non sanno mai quando lavorano... fanno come gli pare.

Specie nelle imprese più grandi e che gestiscono varie tipologie di traffici, coesistono squadre con programmazione dei turni e squadre senza programmazione. Dal grado di programmazione, quindi, si delinea una prima fondamentale differenza nelle forme di flessibilità/precarità della forza-lavoro.

Per i lavoratori la mancata programmazione dei turni si ripercuote negativamente sulla qualità del lavoro e della vita. Per il primo aspetto, gli elementi negativi sottolineati fanno riferimento in primo luogo alle forme di flessibilità estrema in cui può concretizzarsi l’organizzazione della giornata e della settimana lavorativa. Di norma, nelle imprese che non programmano i turni, i lavoratori conoscono con pochissimo preavviso l’orario di lavoro giornaliero, dovendo quindi rimanere sempre a disposizione.

Con la programmazione della turnistica te hai le settimane programmate, mentre con la non programmazione, te non hai nessuna programmazione per tutto il mese. E il CCNL dice che il datore di lavoro deve comunicare con ragionevole anticipo il turno del lavoratore.... e qui voglio fare un’osservazione. Questo ragionevole anticipo, non può essere 2 ore prima... te mi devi dire: “Entro le 7 di oggi pomeriggio, te mi devi dire il turno di domani”. Così uno può vivere.

Voi da contratto avete una reperibilità h. 24?

X: Sì, tranne il 1 maggio... il porto di Livorno è sempre aperto, tranne Natale e il 1 maggio... abbiamo una segreteria, noi alle 11 sappiamo se lavoriamo al pomeriggio e poi alle 18 sappiamo se lavoriamo alla sera o alla notte.

Nelle imprese portuali meno strutturate, l’assenza di programmazione dei turni può tradursi nell’allungamento degli orari di lavoro, attraverso la richiesta di ore o di turni straordinari e nella difficoltà, per i lavoratori, di prevedere piani di ferie o di disporre di permessi con ragionevole anticipo. Nei casi più gravi, le aziende art. 16, cercando di forzare in modo evidente le disposizioni contrattuali, provano a imporre orari di lavoro estremi ai lavoratori, ad esempio distribuendo in sole tre giornate da 12 ore l’orario settimanale. Inoltre, in alcune realtà aziendali art. 16 ai lavoratori

vengono assegnati orari estremamente variabili, che possono cambiare di giorno in giorno o di settimana in settimana, a seconda delle esigenze produttive.

Questo è il sesto cambiamento di orario in otto mesi... per farti capire la malafede, è vero che le navi possono avere problemi, ma c'è sempre il lavoro al terminal...

Ora ci siamo un po' calmati, però facciamo sempre 24-30 ore di straordinario al mese. Come minimo, però abbiamo fatto anche 60 perché se non ci siamo noi, dobbiamo esserci noi...

Le implicazioni sulla vita dei lavoratori e delle loro famiglie di tali forme estreme di flessibilità sono piuttosto pesanti: dallo stress e dai disturbi psico-fisici derivanti dall'incertezza sui tempi di lavoro e di riposo, alle tante difficoltà pratiche di pianificazione della vita quotidiana e delle relazioni³³. I seguenti estratti danno conto di cosa significhi, nel concreto, essere disponibili, con scarso preavviso, all'avviamento.

Non ho la possibilità di decidere il giorno di riposo e di festa. Non hai questa libertà, a volte non sai se ti danno le ferie fino a due giorni prima... la mole di lavoro che c'è, non è vita. Io per me dovrei guadagnare 3.500 euro al mese, anche se non si guadagna male.

Non sai mai quando sei libero... quando ti fermi...

Dall'altro anno siamo riusciti a ottenere, tramite accordo sindacato-azienda, una sorta di programmazione della turnistica, che finora non avevamo. Prima noi eravamo completamente flessibili, tutti i giorni, si aspettava una chiamata, un messaggio sul telefonino, fino a due ore prima del turno.

Crea grosse complicazioni nella vita privata... è difficile spiegarlo a te come alla fidanzata, come a un amico... "Vieni a cena?" "Boh, devo aspettare..." Non hai mai la libertà di poter decidere niente... se io oggi non lavoro, ma sono tutto il giorno a disposizione, domani mi riparte il conteggio settimanale delle 36 ore...

All'inverso, coloro che hanno sempre lavorato attraverso una programmazione, o che sono passati da un'organizzazione non pianificata dei turni a una programmata attraverso la contrattazione di secondo livello, ne sottolineano gli elementi positivi rispetto al maggiore grado di autonomia e di controllo sui tempi di vita.

Ma infatti io, con un figlio, se non ci avessi avuto mia mamma vicino... a volte le telefonavo: "Mamma, corri..." per fortuna stavamo vicino, e quindi è lei che mi aiuta sempre. A volte è il caos, non so se posso prendere un impegno nel pomeriggio, accompagnare il bimbo a scuola. Quindi è pesante, poi vengo da una realtà dove questo accadeva tutti i giorni ed è già un traguardo essere passati a programmazione fissa.

Siamo promiscui, nel contratto integrativo siamo riusciti a fare un certo tipo di programmazione. Noi lavoriamo su sei giorni, su cinque so che turni ho, uno no. Non è proprio organizzato tutto, però ci siamo vicini.

E posso dire che c'è stato un momento in cui, non in tutte le aziende, ma in diverse imprese del porto di Livorno, i lavoratori sono i più flessibili e a disposizione possibile. Nel senso che io la mattina io entro alle 11 e vedo se sono a lavorare al pomeriggio, il pomeriggio entro le 17 so se lavoro la notte, entro le 19 mi danno l'avviso se lavoro domani mattina. Una situazione così, ha portato a tanti lavoratori a tanto stress, non sai mai quando lavori. Quelle imprese che si sono strutturate con un turnaggio più o meno stabilito, in un mese ti dà tre settimane di programmato, una di flessibile, da quel punto di vista si è avuto un

³³ Essendo il campione di lavoratori intervistati in grande maggioranza maschile, non è stato possibile elaborare riflessioni sulle differenze di genere nella gestione dei tempi di lavoro e di vita, così pesantemente influenzata dal lavoro non programmato.

miglioramento. Perché per tre settimane so quando vado al lavoro, che sia mattina o pomeriggio, una settimana sono flessibile, e dal punto di vista della vita lavorativa ho avuto un miglioramento.

I precedenti estratti introducono in modo chiaro un problema collegato alle forme di flessibilità/precarità: il ruolo di controllo di Adsp. Un esempio più volte riportato, che può aiutare a chiarire il punto, è relativo ai criteri di impiego di ALP, l'agenzia art. 17 operante nel porto di Livorno. Il modello organizzativo di ALP, costituito su impulso dell'Autorità Portuale in seguito alla profonda crisi finanziaria e societaria dell'allora art. 17, rappresenta un esempio di somministrazione di lavoro temporaneo nel complesso positivo e originale, di recente preso a esempio dal porto di Trieste³⁴. ALP è partecipata da tutti gli operatori portuali, sostanzialmente in base al valore della produzione di ogni impresa sulla produzione totale del porto. Oltre all'Autorità Portuale, che detiene il 49% delle quote, la compagine sociale di ALP è composta da altre 7 società che detengono il resto del capitale sociale con quote differenziate (Terminal Darsena Toscana Srl 10%, Uniport sc 10%; Lorenzini & C srl 7%; Compagnia Impresa Lavoratori Portuali Srl 7%; LTM Srl 7%; Neri Depositi Costieri Spa 7%; Terminal Calata Orlando Srl 3%).

Nonostante che, come riportato, il modello societario di ALP sia considerato un caso positivo a livello di gestione, sussistono problematiche rispetto ai criteri di impiego dei lavoratori art. 17. Si è infatti già osservato come alcune imprese portuali preferiscono il ricorso prolungato e intensivo a personale interno -specie ai soggetti più vulnerabili, quindi i dipendenti assunti a tempo determinato- per fare fronte ai picchi di lavoro, piuttosto che ricorrere al personale di ALP appositamente formato e previsto.

Bisogna dare pochissima possibilità di assunzione a TD, il 20%, stabiliamolo, dopo di che ti metti in condizione di operare, se c'è la necessità prendi il personale, ti puoi prendere quello che hai assunto a TD, vediamo... se no, devi prendere l'art. 17...

Oltre ai sindacati, secondo me dovrebbe essere l'Autorità di sistema portuale a dettare delle regole ben precise... sono le Autorità di sistema portuale, "dovete organizzare il lavoro così!", no che ogni anno c'è un'impresa nuova, che si inventano imprenditori, prendono dieci lavoratori, li sfruttano a morte, gli fanno fare orari assurdi, attaccati, poi magari falliscono, tanto comunque quello che hanno guadagnato, hanno guadagnato e questi lavoratori magari rimangono in mobilità... ce ne sono di esempi.

Non possiamo più permettere che un art. 16 o un art. 18 agisca in maniera interpretativa su quali sono le norme e abbiamo bisogno che l'Autorità sistema portuale si faccia carico di uno studio esatto del piano d'impresa, che porti a una regola che assicuri delle assunzioni non più precarie su dei picchi di lavoro, ma uno studio preciso su eventuali assunzioni (...) Non possiamo più correre il rischio che un'azienda, anche sull'onda emotiva di un picco di lavoro, assuma personale anche con contratti precari -apprendistato o tempo determinato- e dopo magari due mesi, o un mese, questo piano d'impresa non si sviluppa, e i lavoratori sono a spasso e ce li troviamo sulle spalle. Il rischio d'impresa non può essere sempre messo sulle spalle dei lavoratori.

Come dispone il vigente regolamento per la fornitura di lavoro temporaneo nel porto di Livorno³⁵, le sole due esigenze che giustificano il ricorso al lavoro temporaneo sono: 1) punte di intensa attività conseguenti a flussi di traffico cui non può farsi fronte con l'assetto organizzativo ordinario definito nel piano di impresa; 2) le esigenze connesse all'impiego di maestranze con professionalità specializzata o specialistica, normalmente, non reperibili sul mercato ordinario.

³⁴ http://www.ship2shore.it/it/porti/in-rampa-di-lancio-il-nuovo-articolo-17-di-trieste_60033.htm.

³⁵ Autorità Portuale di Livorno, *Criteri di indirizzo e procedure di verifica della fornitura di lavoro temporaneo nella circoscrizione dell'Autorità Portuale di Livorno*, http://www.portolivorno.it/normativa/regolamenti/regolamento_per_la_fornitura_di_lavoro_temporaneo.htm.

Eppure, secondo alcune testimonianze, queste regole non vorrebbero sempre rispettate, a causa degli interessi contrastanti delle imprese portuali, creando situazioni poco chiare nell'utilizzo dei lavoratori di ALP. Il problema di fondo è l'organizzazione del lavoro flessibile.

Questi lavoratori guadagnano il minimo del contratto di settore... noi, che siamo lavoratori formati con la nostra esperienza, sappiamo che per determinata prestazione, o c'è un accordo sindacale o non la facciamo o chiediamo, che ne so, il turno pieno di straordinario, a questi ragazzi che sono stati assunti, "Sappi che ti chiamiamo dalle 6 della mattina alle 2 della notte, e appena ti chiamiamo te vieni a lavorare!" e chissà come gli pagano queste competenze extra...

Però ti tengono un po' con il fiato sul collo, oppure persone dal collocamento o comunque senza lavoro, che hanno magari 40, 45 anni, che vengono assunti di tre mesi in tre mesi, in sei mesi in sei mesi, noi stessi abbiamo avuto testimonianza diretta che la prima volta che una di queste persone fa un problema sul lavoro, non viene riconfermata...

Nella nostra dirigenza sono titubanti a fare nuove assunzioni, perché comunque poi se li assumi... mentre ALP, anche se costa di più, se ti viene un calo di lavoro, non li paghi...

3.2 Sicurezza, salute e "ambiente totale"

La sicurezza emerge come una delle aree tematiche più discusse e controverse nella ricerca. Fra le buone pratiche introdotte al porto di Livorno, particolare importanza assume la stesura condivisa fra RLS e armatori delle linee-guida operative sui Ro-Ro. Ciò ha consentito alle diverse imprese portuali attive in questo segmento di applicarvi le stesse procedure, facilitando di conseguenza anche il lavoro del personale di ALP, che in precedenza doveva destreggiarsi fra diverse modalità operative.

Ci abbiamo messo un anno e mezzo per costruire questa procedura, andando nel dettaglio, cosa fare, cosa non fare, segnalatori, gilet di alta visibilità, e abbiamo scritto una linea-guida per le navi Ro-Ro.

Da citare fra le buone prassi, anche se limitata al principale terminal labronico, la Darsena Toscana, l'istituzione di una squadra interna dedicata esclusivamente alla sicurezza, la cui messa in funzione ha permesso una riduzione degli infortuni, a dimostrazione che le politiche di prevenzione attiva incidono positivamente sulla sicurezza e sulle qualità del lavoro.

Siamo gli unici nel porto con un distaccamento sulla sicurezza, siamo 6 unità, in 4 turni, e abbiamo un ruolo rilevante, siamo l'occhio dell'azienda. Tutte le procedure che devono eseguire i ragazzi, noi le controlliamo e poi dobbiamo avvertire il caposquadra. Avvertiamo i coordinatori cosa non va sui DPI, sulle movimentazioni. Poi abbiamo altri compiti, di controllo dei mezzi, delle luci, controlliamo gli estintori, controlliamo il manto stradale, le buche...

Anche in altri terminal il ruolo degli RLS appare adeguatamente valorizzato e in generale le procedure sulla sicurezza sembrano funzionare. Miglioramenti descritti sono, ad esempio, la puntuale manutenzione dei mezzi e del manto stradale, in passato cause di incidenti.

Gli stessi mezzi vengono periodicamente revisionati, controllati. Se c'è qualcosa che non funziona, che sia la luce, un faro, allora lo devo segnalare e c'è l'ufficio dei mezzi che prende la mia segnalazione, contatta l'officina che viene a riparare.

Non essendo possibile prevedere linee-guida omogenee, a causa della diversità e complessità di operazioni, di procedure e di mansioni esistenti in ambito portuale, lo strumento

fondamentale attraverso cui misurare l'attenzione delle imprese alla sicurezza è il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR).

Quando vai ad approcciare un'impresa portuale, cosa vai a vedere? Il documento di valutazione dei rischi (DVR), con l'RLS, naturalmente. Dove trovi un DVR il più dinamico possibile, il più aggiornato possibile, vuol dire che l'attenzione dell'azienda sulla sicurezza c'è. Perché le navi vengono sempre diverse, con prodotti e confezionamenti diversi, sbarca in maniera diversa, le operazioni possono essere varie, quindi le procedure sono varie. Un documento dinamico in un'impresa portuale, ti dà la percezione che l'azienda è più attenta di un'altra. Questo è sicuramente un aspetto importante.

Nonostante i miglioramenti descritti, il lavoro portuale rimane di per sé un lavoro con diverse e notevoli criticità sul piano della sicurezza: le condizioni atmosferiche, la delicatezza e la pesantezza di alcune mansioni manuali non automatizzabili, la complessità e la vastità dell'ambiente porto, le interferenze del personale esterno, la presenza di mezzi meccanici in movimento e di carichi sospesi, la compresenza in spazi ristretti di diversi tipi di traffico sono alcune variabili da tenere presenti in materia di sicurezza nei porti. Fra i principali punti critici si annoverano i rischi da movimentazione merci con mezzi meccanici, i rischi da interferenza di attività (interfaccia nave/banchina, attività di più imprese operanti in banchina, attività di piazzale, attività di imbarco/sbarco traghetti e passeggeri) e il transito e la movimentazione di sostanze chimiche.

È chiaro che il lavoro portuale presenta talmente tante incognite, dal meteo, alla differenza di orari, al numero di lavoratori coinvolti in un turno, alle condizioni stesse della nave o del materiale a bordo della nave, alla qualità del mezzo portuale, il trattore che viene più o meno controllato nella sua gestione, controlli meccanici ecc ecc, presenta talmente tante incognite il nostro lavoro che, lo ammetto io per primo a malincuore, le condizioni perfette di lavoro non esisteranno mai...

La maggioranza di lavoratori portuali appare consapevole della complessità di elementi che compongono e che sostanziano la sicurezza propria e dei colleghi. Se a volte emerge un approccio ai limiti del fatalismo di fronte all'eventualità di incidenti, nella maggior parte dei casi i lavoratori e i delegati intervistati mostrano un buon livello di consapevolezza sull'importanza di attenersi alle procedure previste. L'attenzione a quello che un lavoratore definisce "ambiente totale" riassume meglio di tutto la peculiarità dei fattori di rischio e di pericolo in ambito portuale.

Al porto c'è un detto: "Ci vuole un occhio anche dietro la testa". Nel senso che è vero quello che dici, è l'ambiente che ti crea la sicurezza, ma devi avere gli occhi dietro la testa, perché se Tizio guida la ralla, io posso stare attento a me, a quello che faccio, però devo vedere quello che fa Tizio. È l'ambiente totale, dalle condizioni atmosferiche, al fumare una sigaretta se hai un movimento sulla testa, anche la telefonata devi farla in sicurezza, è uno spirito che devi avere... Da noi in porto si dice: "Quando ti fai male, vuol dire che ti è andata bene" perché se no sei morto... L'ambiente "totale", dalla condizione atmosferica, a dove metto i piedi, a quello che fanno gli altri.

Perché c'è il turno che ti trovi a lavorare 6 ore sotto il diluvio universale, c'è la volta che sei in tre a fare il lavoro di sette, e quindi sei talmente preso che non puoi più fare lavori di segnalazione che tanto ormai non lo fa più nessuno, ma sarebbe obbligatorio per tutela della sicurezza a bordo. Ci sono talmente incognite che purtroppo bisogna accettare, da umani quali siamo, che la condizione perfetta non esiste.

Nelle imprese più piccole e meno strutturate, le pressioni fatte ai lavoratori per accettare deroghe sui carichi di lavoro e sulle condizioni di sicurezza, esercitate anche attraverso provvedimenti disciplinari arbitrari, possono influire sulla capacità di controllo dei lavoratori in merito alla sicurezza delle loro e delle altrui mansioni.

Se io per 5 volte ti faccio una lettera perché ho contestato una decisione del capo-squadra, la volta che io vedo una carenza di sicurezza, non vado dallo stesso capo-squadra a fargliela notare, perché temo il provvedimento, taglio la testa al toro.

Patologie a danno dell'apparato respiratorio o derivanti dall'esposizione a sostanze tossiche o pericolose riguardano soprattutto i lavoratori marittimi, in particolare come noto a causa dell'esposizione all'amianto contenuto nelle navi. Tuttavia, alcuni lavoratori portuali si interrogano preoccupati sulle conseguenze a lungo termine per la loro salute derivanti dal contatto con sostanze tossiche, con la polvere o quando si trovano a operare in ambienti molto sporchi o insalubri a bordo nave.

Noi lavoriamo con le rizze, le catene che strusci per terra, che si sbriciolano. La tendenza su queste navi qui è che arriva il marinaio e dà la sistole, bagnano e hanno risolto, grazie al cielo che sei a contatto con queste sostanze per brevi periodi. La domanda che faccio sempre è: "A lungo termine cosa fa queste cose? Boh..." È un argomento così grosso che è difficile affrontarlo istituzionalmente...

Te sei alle rizze, nello stretto, e ti arriva il gasolio in faccia, non è piacevole, oppure una nave che ho fatto ieri ci ho fatto pure una foto per portarla al responsabile della sicurezza, dal fondo del garage, guardando verso l'esterno, pareva la nebbia della Val Padana, era tutta polvere di ferro...

Va comunque sottolineato che si registra, negli ultimi anni, una maggiore attenzione alla prevenzione, tanto dei lavoratori che delle organizzazioni sindacali e datoriali, con un potenziamento degli interventi di *screening* della medicina del lavoro.

Noi ci si scherza, ma ora si fa esami, ad anni alterni, una la lastra, l'altra la sperimetria... noi si lavora con la polvere di ferro tutti i giorni... l'amianto...

Nelle interviste viene anche citato come elemento critico per la salute sul medio-lungo termine la questione delle conseguenze provocate dall'esposizione alle onde elettromagnetiche e ai potenti segnali *wi-fi* emessi dai radar.

3.3 Alcuni fattori di rischio

Introdotti alcuni elementi di fondo che compongono e che sostanziano sicurezza e salute in ambito portuale, è necessario ora analizzare più nello specifico i fattori di rischio. Quasi tutti i lavoratori intervistati concordano nel ritenere le interazioni con i lavoratori esterni *-in primis* gli autisti- le circostanze più critiche per la sicurezza. Gli esempi riportati insistono sullo scarso livello di formazione e di adesione ai protocolli sulla sicurezza degli autisti, attribuibili anche alle difficili condizioni di lavoro e di sfruttamento a cui sono sottoposti³⁶. La pericolosità intrinseca di alcune operazioni portuali e dell'ambiente portuale rende anche piccole infrazioni o disattenzioni alle procedure stabilite, all'apparenza banali, potenzialmente molto rischiose.

Ogni tanto siamo lì che agganciamo rimorchi e sbuca uno senza giubbotto e chiede: "Dov'è il mio?"

Sugli auto-trasportatori, quando arriva la nave, stanno lì ad aspettare, a bordo banchina, per aspettare il carico. Li ho visti nel piazzale, addirittura a bordo, in mezzo ai rimorchi...

È anche una questione culturale la sicurezza. Anche noi uguale, ci sono gli autisti che vengono, scaricano... l'azienda si è fatta un regolamento, si è fatto un regolamento interno per cui, al momento del carico, gli autisti devono stare in cabina, escono solo sotto nostro ordine...

³⁶ Per un approfondimento, si veda il par. 3.2 della Prima parte.

E lo rispettano?
È difficile...

Un importante tipo di interferenza è rappresentato, nel momento critico dell'imbarco/sbarco, dalla compresenza di traffici diversi, in particolare di mezzi (auto, camion) e di passeggeri. Sebbene il Piano regolatore approvato nel 2015 preveda la creazione di un Terminal Crociere, in alcuni terminal si continuano a registrare, nonostante le reiterate segnalazioni, sovrapposizioni tra traffici commerciali e portuali. La mancanza di spazi separati tra traffici diversi pone notevoli criticità a livello di sicurezza a portuali, marittimi, camionisti e passeggeri.

Noi che imbarchiamo macchine nuove, siamo riusciti a imporre negli ultimi mesi che quando imbarcano i passeggeri normali, noi stiamo fermi. Perché prima imbarcavamo le macchine nuove insieme ai passeggeri. È per la loro sicurezza, ma anche per la mia.

È un ambiente poco sicuro, sono mesi che noi ci lamentiamo, c'è una nave che pare un transatlantico che fa sia semi-rimorchi, che mezzi guidati con autista, sia passeggeri, sono segmenti che andrebbero un attimino gestiti nel migliore dei modi. Invece te ti trovi tre corsie una accanto all'altra, da una parte entrano i rimorchi...

In alcune aziende di autotrasporto operanti nel porto di Livorno, si evidenzia la presenza di forme di sfruttamento lavorativo (sovra-orario, imposizione di contratti e di condizioni di lavoro fortemente sfavorevoli ai lavoratori).

Questo investimento che dicevo prima sulla formazione, sulla prevenzione e quant'altro... secondo me è stato basilare per noi lavoratori. Per quanto riguarda invece le realtà esterne al porto, parlo delle ditte che vengono a consegnare la merce, io sono tutti i giorni dentro al terminal, e carico i camion di cellulosa e vedo l'atteggiamento degli autisti che non sanno niente...

Non hanno (gli autisti) la cultura del posto del lavoro, sono sempre in movimento, quando vengono lì sono più attenti che il portuale scarichi in fretta che alle condizioni di sicurezza (...) Lì si entra nei problemi della logistica di terra che sono diversi da quelli portuali.

È constatazione piuttosto comune fra i portuali intervistati che, fra gli effetti più significativi dei processi di trasformazione intervenuti nel lavoro portuale, rientri una maggiore intensità di lavoro. L'aumento dei carichi di lavoro, il prolungamento dei turni, il lavoro sotto organico determinerebbero ricadute negative sui livelli di sicurezza.

Per voi è peggiorato il livello di sicurezza?

Per forza, devi correre sempre di più! Per ottenere i risultati che fai, prima con il carrello andavi a due km orari, ora devi andare a 100! Prima i nostri carrelli andavano piano, ora forte.

C'era più solidarietà fra lavoratori, prima, anche perché c'era molto più lavoro, ora devi andare col piede di piombo con il cliente... sicché bisogna tenersi il cliente, per tenersi il cliente le tariffe si abbassano, e per mantenere quelle tariffe lì il committente è costretto ad abbassare. Come ti dicevo prima, lo stesso lavoro che facevi in 10, ora lo fanno in 4, è tutto lì il discorso. E subentra il discorso sicurezza.

Gli aspetti che sono peggiorati, come ti diceva lui, sono le problematiche, come ti posso dire, sulla sicurezza, che tendono a incrementare, a mandare meno personale a bordo, sono aumentati i carichi di lavoro, con meno personale. Cose che prima facevi in 4, ora ti trovi a farle in 2, 1 a volte.

Te fai il triplo del lavoro, non in sicurezza, invece di fare il lavoro in 6 ore, lo fai in 4, col rischio che venga schiacciato qualcuno...

Nel lavoro portuale i forti carichi di lavoro espongono la forza-lavoro all'accrescimento della fatica e dello stress psico-fisico³⁷. Una chiara conseguenza del problema è data dal numero elevato di lavoratori con esenzioni di vario tipo per patologie di salute. A fronte di inabilità e a patologie riconducibili in modo diretto all'anzianità di servizio e al tipo di mansioni e di sforzi compiuti –è il caso delle patologie osseo-scheletriche, molto diffuse in ambiente portuale–, una parte di infortuni e di relative esenzioni è imputabile all'aumento dell'intensità di lavoro e a sistemi organizzativi non sempre ottimali rispetto alla distribuzione dei carichi di lavoro.

I seguenti estratti specificano cosa possa comportare, in termini di salute e di stress, l'aumento di intensità del lavoro, sottolineando inoltre la contraddizione fra i vantaggi immediati per l'impresa derivanti dall'aumento dei carichi e le conseguenze dannose sul medio-lungo periodo per i lavoratori.

Gli armatori parlano che hanno bisogno di fare certe rese, ma la resa non è sicuramente misurata sul carico di lavoro. Perché non si può pensare che in un determinato traghetto ti mando a lavorare quattro lavoratori, prima di media si calcolava quando lavoratori facevano 110-120 semi-rimorchi, ora fanno al primo turno 120-180 e un secondo turno, magari attaccato con la solita resa. E quindi il carico di lavoro sul lavoratore non può essere così pesante. Di conseguenza cosa mi succede? Tengo il lavoratore sotto stress, lo tengo a rischio infortuni e nello stesso tempo non rispetto nemmeno le normative.

Quindi dumping tariffario da una parte, e maggiore carico di lavoro, sfruttamento dei lavoratori dall'altra per rientrare nei costi... e così saltano gli equilibri nel porto.

Trovo frustrante, come penso sia per tutti, che siamo a parlare delle solite cose. E le cose non sono migliorate, sono peggiorate. Perché prima le navi le facevamo in otto ore, ora in tre. Prima si era in una ralla due persone, ora siamo sei ralle e cinque rizzatori, almeno da me.

Viene fatto il percorso di formazione, ok. Il problema non mi sembra la formazione, il problema è che invece di lavorare in sei, si va in tre. Quindi io cosa faccio? Con la mia poca, o tanta, formazione vado a lavorare in un contesto dove mi si dice: "Fai tanto, in poco tempo e solamente in tre persone".

Come mostrato in precedenza, sono i lavoratori occupati in organizzazioni senza programmazione dei turni o assunti a tempo determinato a subire maggiormente pressioni: ne può derivare una maggiore frequenza di infortuni, malattie professionali e conseguenti inabilità od esenzioni all'avviamento, probabilmente riducibili attraverso una migliore pianificazione del tempo di lavoro.

Prima questi lavoratori portavano questo stress, disagio, e quindi i medici dicevano: "Questo lavoratore è esaurito, bisogna tenerlo a casa un mese". Ecco, diciamo che in questo che siamo riusciti a mettere in piedi nella mia impresa, ma anche in tutte le imprese dove si è riuscito a fare una sorta di programmazione che prima non c'era, sono migliorati anche gli infortuni...

Pensa a come siamo sballati sul mangiare, sul sonno. Io i primi anni ero tranquillo, a 20 anni, ora a 32 anni dopo 12 anni di lavoro, è difficile, devo dormire... sono distrutto... quelli che vanno sulla ralla, che io non faccio mai, hanno il doppio di stress... e pensa a chi ha 50, 60 anni...

Fra i lavoratori avviati ai turni senza programmazione, è già stato rimarcato che i lavoratori art. 17 sono sottoposti a particolari richieste di flessibilità, previste dalla normativa, e insite nella loro polivalenza, ma che comunque li sottopongono a condizioni di lavoro piuttosto gravose. Rimarca bene tale aspetto la testimonianza successiva:

Lo stress è grande, ma questo vale per i lavoratori art. 17 di tutta Italia, siamo i lavoratori che hanno il numero più alto di malattie professionali... perché? Le agenzie art. 17 sono pensate come transizione da

³⁷ Si ricorda che a oggi il lavoro portuale non è ancora compreso nell'elenco dei lavori usuranti.

interinale a un'agenzia a un terminal... ok? Una professionalizzazione. È il terminalista che mi chiede il lavoro e cercherà di risparmiare, quindi noi svolgiamo mansioni e operazioni al limite della possibilità fisica.

3.4 Sicurezza e precarizzazione del lavoro portuale

Durante il periodo di rilevazione, nel porto di Livorno si sono registrati alcuni gravi incidenti sul lavoro. Il 28 marzo 2018 un'esplosione nella parte di porto industriale, durante i lavori di pulizia di un serbatoio, ha provocato la morte di due operai. Le indagini hanno portato finora a indagare dieci persone³⁸.

Nel luglio 2018, due infortuni, occorsi questa volta a lavoratori portuali, si sono succeduti a distanza di due giorni. Nell'incidente più grave, un giovane addetto è rimasto schiacciato durante le operazioni sul semirimorchio. L'altro evento infortunistico ha coinvolto due lavoratori portuali; quello ferito più gravemente, è un addetto di Alp, mentre l'altro lavoratore, assunto da pochi giorni, ha riportato ferite più lievi³⁹.

Tali infortuni consentono di riepilogare le distorsioni esistenti in materia di sicurezza sul lavoro descritte in precedenza, e di connetterle con i processi che stanno ridefinendo la portualità. In primo luogo, questi eventi mettono a nudo le lacune a livello di coordinamento e di *governance* fra i diversi enti preposti ad attività di prevenzione, di sicurezza e di controllo. Pur con competenze e con poteri diversi, Adsp, ASL e Capitaneria di Porto sono i soggetti con reali responsabilità di governo sulle condizioni di lavoro e sulle misure di sicurezza. Secondo quanto riportato dagli intervistati, le segnalazioni sulle criticità nella sicurezza effettuate dai lavoratori e dagli RLS troverebbero scarsa corrispondenza a livello di interventi sul campo e di prevenzione:

Segnalazioni? Io ci ho scritto i "Miserabili" su X, un faldone. La cosa che fa rabbia è che i discorsi che si fanno oggi, questi discorsi si sono fatti a gennaio, e due anni fa. Nel frattempo uno dei miei colleghi tre mesi fa è stato preso al piede da un camion che è stato fatto avanzare da un marinaio che faceva segnalazione. Ci sono state un altro paio di situazioni di quasi morte che per fortuna non si sono verificate. Ci sono stati infortuni di ALP. Finché non c'è il dito tagliato o il tipo che cade dalla ralla, e ce ne sono tanti, non vanno sui giornali e non sono successi, è questa la gravità!

Insistiamo sempre sul rafforzamento dell'ufficio portuale, all'interno dell'AdSP, perché è quell'elemento che può verificare, controllare all'interno del porto tutte le situazioni di criticità, come bisogna rafforzare i soggetti che sono gli RLS, perché sono i primi soggetti, le sentinelle, i primi che vedono, e questo l'AdSP deve saperlo, e rafforzare questa figura.

Gli operativi della sicurezza sono quelli che, di concerto con il preposto, il capoturno, supportano il lavoro e dicono che questa situazione è pericolosa, bisogna cambiare i termini dell'operazione...

Se non ci fossero loro sul campo, non ci sarebbero quei sistemi e quelle soluzioni per migliorare. Quando diciamo che a oggi la sicurezza è fondamentale, abbiamo bisogno però di operatori, come nella Darsena Toscana, che vanno sul campo a verificare. Loro hanno una parte amministrativa e poi una parte operativa.

³⁸ <http://iltirreno.gelocal.it/livorno/cronaca/2018/04/01/news/morti-in-porto-ci-sono-dieci-indagati-1.16663396>.

³⁹ I due incidenti sono stati oggetto di una mozione al Consiglio regionale, approvata all'unanimità, che impegna alla riconvocazione di un Tavolo sulla sicurezza sul lavoro per il porto di Livorno, e l'attivazione di progetti specifici in materia di sicurezza del lavoro per l'area industriale e portuale di Livorno. Cfr. <https://livornopress.it/incidenti-in-porto-approvata-mozione-m5s-irene-galletti-la-regione-garantisca-i-livelli-di-sicurezza>.

Si veda anche il documento di CGIL sulle criticità nella sicurezza al porto, basato su 10 punti, e mirato a stilare interventi pratici condivisi con Adsp e istituzioni. Cfr. <http://www.rassegna.it/articoli/livorno-porto-sicuro-in-dieci-mosse>.

Così trovano nuove procedure, o modifiche a vecchie procedure. In porto è fondamentale, perché le operazioni cambiano.

In particolare, fra le funzioni dell'AdSP, rientra il controllo della congruità tra le comunicazioni dei turni di lavoro inviate dalle imprese all'Ufficio del lavoro portuale e i turni effettivi, punto decisivo sul quale si manifestano criticità. Pure se previsti, gli strumenti di verifica preposti per incrociare dati sugli organici, sugli avviamenti e sulle ore lavorate sarebbero poco efficaci, lasciando supporre l'esistenza di aree di lavoro grigio.

Sulla sicurezza abbiamo chiesto l'importanza del rilascio delle autorizzazioni e concessioni alle imprese art. 16, è stato evidenziato il controllo dei turni dei lavoratori, la solidità finanziaria delle imprese e dei loro piani d'impresa, perché tutti questi elementi sono allacciati al discorso sicurezza...

Abbiamo chiesto: "Scusate, ma rispetto all'argomento turni, avete valutato la massa ore erogata e l'organico porti, per capire effettivamente quanti turni vengono avviati? Cioè incrociare i dati, quante ore sono lavorate? E qual è l'organico? È sottodimensionato?"

Perché sulla carta va tutto bene, poi sul campo riceviamo voci di quello che fa 36, 40 turni e diciamo anche questo sul livello sicurezza incide...

In generale, lavoratori e delegati osservano che alcune norme e alcuni strumenti operativi previsti sulla sicurezza nel lavoro portuale sono, nella sostanza, disattesi o poco applicati. Due norme ricorrono in modo frequente. Il Protocollo d'intesa per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza del lavoro nei porti di Carrara, Livorno e Piombino, operativo nei tre principali porti toscani dal 2015, dispone che l'Adsp abbia un importante potere sanzionatorio, poiché "in fase di concessione o di rinnovo delle autorizzazioni all'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali, si impegni a verificare la qualificazione delle imprese con particolare riferimento alla salute e sicurezza sul lavoro".

La seconda norma è l'ordinanza n. 18/2009 dell'ex Autorità Portuale di Livorno. L'ordinanza, ancora in vigore, stabilisce per le imprese portuali regole e requisiti minimi necessari per tutte le principali operazioni portuali (contenitori, rotabili, rinfusa, cellulosa ecc.), ma numerose appaiono le inosservanze. Dalle interviste effettuate, risultano inadeguate e carenti le verifiche compiute sul rapporto tra gli avviamenti al lavoro e gli organici formalmente previsti in porto.

Tutti i discorsi che facciamo, riportano all'AdSP. L'Autorità portuale, per legge, deve governare (...) Il problema è che su certi atteggiamenti è diventato un sistema, come le deroghe. Le deroghe ora le imprese sanno che se c'è da fare qualcosa fuori dalla norma, tanto c'è la deroga. È l'Autorità portuale che lo consente, che sia per la sicurezza, che sia per il rispetto degli art. 16, 17 e 18, sovrapposizioni funzionali, l'Autorità è vacante su tutti questi aspetti.

Si ritorna così al processo centrale di indebolimento delle regole e dei vincoli sul lavoro nel sistema portuale, sempre più investito da una "libertà d'impresa" che rende di difficile applicazione ed esigibilità la normativa -e gli strumenti operativi- sulla sicurezza nei porti.

Il secondo aspetto critico riguarda l'aumento della differenziazione tra lavoratori, a scapito dei più giovani. Mentre in passato, anche nei periodi di crisi, la solidarietà tra le diverse generazioni di lavoratori portuali fungeva da argine al deterioramento delle condizioni di lavoro, tale legame sembra sempre più affievolirsi. Ciò sembra confermare un'osservazione contenuta nell'indagine di Julie Biccocchi (2017) sui lavoratori del porto di Livorno, in cui emergono interessanti e profonde differenze tra generazioni di portuali. Sono soprattutto i portuali più giovani, di terza generazione, che esprimono frustrazione rispetto allo scarso riconoscimento professionale ottenuto e che mostrano, rispetto ai portuali più anziani, maggiore individualismo e competitività. Mentre i lavoratori portuali di seconda generazione -gli occupati nel periodo compreso fra l'era pre-container

e l'era della rivoluzione logistica- enfatizzano la solidarietà interna fra lavoratori e il senso d'appartenenza, che coinvolge anche il tempo libero, la terza generazione è portatrice di un atteggiamento più distaccato e freddo verso il lavoro e verso i colleghi. "Le diverse forme di identificazione qui riprodotte possono essere fatte grossolanamente risalire a diverse anzianità di servizio: un forte orgoglio portuale per i più anziani, una sorta di bilanciamento tra l'appartenenza al porto e alla città per i portuali "intermedi" e coloriture più tenui per le affermazioni dei più giovani di servizio" (ibidem, p. 159).

Alcuni intervistati osservano che il processo di precarizzazione del lavoro portuale, che si manifesta in modo assai più aggressivo e disgregante nei confronti dei neo-assunti e dei lavoratori più giovani, rischia di scavare un solco a livello di appartenenza, di solidarietà e di coscienza di classe tra lavoratori portuali. Da una parte i portuali più giovani sono assunti con contratti meno garantiti e sono sottoposti a condizioni di lavoro più difficili, dall'altra è l'avvicendamento stesso tra lavoratori a essere stato fortemente limitato, per varie ragioni, *in primis* l'allungamento dell'età lavorativa. Ne consegue che la trasmissione, fra anziani e giovani, delle regole informali, dei comportamenti e dei saperi alla base del lavoro portuale tende a divenire più difficile, frammentata. Anche in questo modo si spiega il persistere di infortuni e di problematiche sulla sicurezza che, pur se denunciate, non trovano poi soluzioni efficaci e durature.

La settimana scorsa io ho fermato tre ragazzi che lavoravano alla rizza, e gli ho spiegato che mentre segnala il rimorchio, non si può piegare dietro la ruota per vedere dov'è il gancio della rizza, perché così una volta non vi vedono, e la testina vi va sotto la ruota. Nessuno sul posto di lavoro gli ha insegnato come si lavora, c'è un mancanza di cultura grave, cronica. Le prossime generazioni di ragazzi che entreranno in porto, non sapranno nemmeno come si lavora...

Il processo di precarizzazione che ha interessato il lavoro portuale ha portato tutte quelle distorsioni in tema di sicurezza. La precarizzazione rende meno efficace la formazione, rende meno efficace l'avvicendamento generazionale (...) Quando lavoravo io, il vecchio diceva: "Quella ralla non va bene, la segnalo io", non ci faceva lavorare il più giovane. Il vecchio parava il giovane. Probabilmente questi processi di precarizzazione hanno scombinato le regole sociali.

Per incidere positivamente sulla sicurezza e sulla salute, due sono le proposte maggiormente citate. In primo luogo, da una parte si richiede l'aumento di organico e di poteri dell'Ufficio del Lavoro Portuale e dall'altra si ritiene fondamentale che Adsp, Capitaneria di porto e ASL esercitino con forza le loro prerogative e i loro poteri su sicurezza e salute. In secondo luogo, gli RLS devono assumere un ruolo di vigilanza più centrale; le loro segnalazioni devono trovare maggiore ascolto, e soprattutto, maggiore corrispondenza sul piano della prevenzione e degli interventi messi in campo. Prima di concludere l'argomento, è necessario discutere un'apparente contraddizione che emerge dalla comparazione fra i dati esposti nel par. 2.0 e la percezione di fondo dei delegati e dei lavoratori. Si è osservato, commentando i dati nel periodo 2010-2017 sul numero di infortuni, di malattie e di inabilità temporanee dei lavoratori portuali a Livorno, che vi è una tendenza piuttosto uniforme alla diminuzione di questi fenomeni. In particolare, il numero di infortuni, di inabilità temporanee, di malattie denunciate e indennizzate scende nell'ultimo anno di rilevazione (2017) al livello più basso dal 2010. Ciò non sembra da attribuirsi alla riduzione del numero di lavoratori e/o del numero totale annuo di ore lavorate, che nel 2017 diminuiscono al livello più basso dal 2010, ma non in modo proporzionale ai fenomeni in oggetto. Infatti, i due indici che sintetizzano il fenomeno infortunistico, rapportando gli eventi alla numerosità dei lavoratori e alle ore lavorate su base annua (indice di gravità e indice di frequenza degli infortuni), mostrano entrambi una forte diminuzione nel 2017.

Questa tendenza sembra in parte contrastare con le opinioni espresse dai delegati e dai lavoratori, che rilevano numerose criticità sul tema sicurezza, pur riconoscendo come vi siano stati,

negli ultimi anni, dei miglioramenti a livello di prevenzione degli infortuni, ad esempio su alcune importanti procedure (come i Ro-Ro), e attraverso un maggiore coinvolgimento generale degli RLS.

Per cercare di spiegare questa apparente contraddizione, è possibile osservare quanto segue. In primo luogo, possono sussistere limiti metodologici, come lacune nella denuncia, nella raccolta e nella segnalazione degli infortuni, specie per quelli più lievi. In secondo luogo, poiché le interviste sono state svolte fino alla prima metà del 2018, non si dispone ancora di dati consolidati sull'ultimo anno che possano confermare o smentire quanto affermato dagli intervistati. In terzo luogo, il campione di intervistati, essendo composto in misura rilevante da delegati sindacali, è assai peculiare. Proprio la sua composizione lascia presupporre che in prevalenza i soggetti intervistati siano particolarmente interessati, coscienti e informati su tali tematiche. Inoltre, non essendo il campione rappresentativo della forza-lavoro del porto di Livorno, è ipotizzabile che in prevalenza i lavoratori e i delegati intervistati appartengano a – o siano a conoscenza di – imprese portuali dove si riscontrano situazioni più problematiche della media. Se ciò fosse vero, sarebbe coerente che gli intervistati tendano a sovrastimare frequenza e gravità degli infortuni rispetto ai dati globali riportati. In quarto luogo, la tendenza all'aumento dei ritmi e dei carichi di lavoro rilevata dagli intervistati andrebbe valutata, in relazione all'andamento degli infortuni, su orizzonti temporali estesi; l'influenza della maggiore intensità del lavoro sul numero di infortuni, così come sulle malattie professionali, potrebbe non manifestarsi in modo apprezzabile sul piano quantitativo nel breve periodo, ma solo nel medio-lungo periodo.

3.5 Gigantismo navale e lavoro portuale a Livorno

Si è argomentato in precedenza come la tendenza a costruire navi sempre più grandi e capienti sia al centro delle dinamiche di sviluppo dello shipping mondiale e come questa tendenza abbia influito in modo considerevole sui volumi di traffico di merci via mare, sull'organizzazione dei porti e dell'intera catena logistica. Il gigantismo navale, fra gli effetti che sta co-determinando, ha contribuito a cambiare anche elementi del lavoro portuale, in particolare attraverso la concentrazione del lavoro vivo in picchi intensi e di breve durata.

Il gigantismo navale, combinato alla creazione di inediti oligopoli fra le principali compagnie marittime e alla riduzione di operatori portuali, sta accelerando processi molto rilevanti. Ci si riferisce in primo luogo all'accentramento dei volumi di traffico di merci in un numero minore di scali, che determina un aumento di concorrenza fra sistemi portuali e logistici, imponendo ingenti investimenti in automazione e infrastrutture portuali. I lavoratori portuali intervistati sono coscienti della centralità che questo tema pone allo sviluppo dei traffici, e in prospettiva al lavoro portuale stesso, e ne mettono in luce, sulla base delle loro esperienze, ambivalenze e contraddizioni.

Nell'individuare le conseguenze già in atto della concentrazione dei traffici dei grandi gruppi, e delle crescenti acquisizioni dei terminal da parte delle tre grandi Alleanze, gli intervistati esprimono il timore che ciò si traduca in una rincorsa, da parte delle imprese del porto, al taglio del costo del lavoro e all'aumento dei lavoratori precari, assunti a tempo determinato o con tirocini. Gli interessi finanziari e commerciali che promuovono tali processi tendono, secondo questa visione, a consolidare l'indebolimento delle garanzie occupazionali dei lavoratori portuali, favorendo, specie nelle imprese portuali meno strutturate, il ricorso a strategie basate sul ribasso del costo del lavoro.

Gli armatori sono scesi a terra, i terminalisti puri sono sempre meno. Hanno pagato la crisi del gigantismo navale, che ha fatto cadere a picco il valore dei noli...

Spiegami meglio questo aspetto centrale...

Il problema principale di queste mega-navi è che non ci sono abbastanza quantitativi di merce e soprattutto c'è un'offerta eccessiva di contenitori rispetto alla domanda. La produzione di navi gigantesche da 20.000 teu provoca il calo del contenitore. Prima ad esempio venivano i bananai a Livorno, oggi no, mandano contenitori di banane... quindi il guadagno degli armatori è sceso, e sono andati a terra per compensare le

perdite, gestendo tutto il ciclo produttivo. Ora la concorrenza che viene fatta è sul costo del lavoro, solo su quello...

In questo contesto, sappiamo benissimo c'è stato l'arrivo degli armatori, che non guardano in faccia nessuno. Il lavoro dei lavoratori che vengono assunti a tempo determinato, e sono sempre sotto ricatto, per cui lo scenario è questo.

Il fatto anomalo è questo: hanno aumentato l'occupazione creando più strutture, perché è anche la legge che te lo permette di fare, le hanno create a disposizione dell'armatore, degli imprenditori...

È un sistema che ha subito una trasformazione, in base a una trasformazione di un'economia mondiale che è cambiata e che ha indirizzato gli interessi su un ambiente, quello del lavoro portuale, fortemente regolamentato, quindi forte e sta tentando di indebolirlo (...) con un aumento inverosimile della flessibilità al lavoro, su contratti precari, sugli apprendistati, su tutto quello che riguarda il mercato del lavoro, si punta a economizzare e a risparmiare sul lavoratore, sul mercato del lavoro.

In Darsena Toscana chiama un art 16 e paga un tot a contenitore, 15 euro a contenitore movimentato... altrove la tariffa è nettamente minore... questa tariffa oltretutto dovrebbe essere pubblica. Gli accordi fra art. 16 e art. 18 dovrebbero essere pubblici, ma ci sono sempre state grosse problematiche per capire quanto pagavano. Facevano valere che erano accordi privati...

Se da molti lavoratori la questione del gigantismo navale viene riconosciuta come una prospettiva carica di opportunità per il futuro dei traffici e del lavoro portuale, e con potenziali ricadute occupazionali positive sul porto e sull'indotto, altri esprimono scetticismo rispetto alle modalità e ai tempi con cui il sistema portuale livornese sarà in grado di governare il problema.

Quelle che dovrebbero girare sono sugli 8.000-10.000 teu, che però il porto di Livorno non è ancora in grado di ricevere per il fondale basso. Noi giriamo sulle 7.000, 6.000, 5.000 teu. Probabilmente nel futuro gireranno navi da 7.000, 10.000, 12.000 teu, se non ti attrezziamo per quelle navi lì, sei tagliato fuori...

Alcuni lavoratori portuali mettono in dubbio la capacità, da parte di alcune delle imprese portuali esistenti a Livorno, di attrezzarsi in modo adeguato di fronte alle complesse sfide organizzative e imprenditoriali che il gigantismo navale pone. Vengono chiamate in causa, per spiegare tali difficoltà, dinamiche locali e in particolare la struttura poco aperta, autoreferenziale delle imprese portuali livornesi, facendo riferimento soprattutto alle loro rendite di posizioni.

Tuttavia, vi è anche chi all'opposto rimarca come, negli ultimi anni, proprio i cambiamenti globali nel mercato dei traffici marittimi abbiano messo in difficoltà le rendite di posizione delle imprese storicamente dominanti nel porto di Livorno. In particolare, l'assetto chiuso del porto labronico sarebbe stato modificato nei terminal dall'ingresso diretto, o dal controllo indiretto esercitato tramite acquisizione di quote societarie, di alcuni grandi gruppi. Questi processi pongono nuovi temi all'orizzonte; gli interessi delle grandi società potrebbero divergere da quelli espressi sul piano territoriale, basandosi su criteri di investimento e di redditività su scala globale. Si intravede cioè la possibilità che parte delle strategie e delle decisioni chiave sul sistema portuale livornese si possano nel concreto decidere fuori e lontano dall'ambito locale, in quanto nelle disponibilità di gruppi di potere sovra-nazionali.

I cambiamenti sono che gli armatori sono scesi in terra, non so se porterà benefici, per ora non voglio sbilanciarmi più di tanto. Questa può essere una criticità che verrà fuori, perché entrambi stare seduti sulle sedie è complicato...

Perché non rispondono più l'imprenditore alle proprie necessità, ma a quelle dell'armatore...

Queste situazioni sono sempre esistite, però nelle realtà private come la mia, si sono intensificate da quando lavoriamo con i grossi armatori. E quindi abbiamo da rendere conto più che alla nostra azienda, a chi ci sta dietro...

Questa dinamica potrebbe porre nel prossimo futuro inedite sfide, dal punto di vista della contrattazione sindacale, anche per la difficoltà di individuare gli effettivi interlocutori e portatori di interesse, evidenziando così, in prospettiva sindacale, la necessità di intervento, di alleanze e di coordinamento su scala sovra-nazionale ed europea.

L'altro pericolo ricorrente individuato dai lavoratori portuali è che la maggiore forza contrattuale posta in essere dai grandi armatori agisca come ricatto verso i lavoratori ai fini di un abbassamento delle garanzie. Fra gli esempi maggiormente citati, ricorre il tema dell'autoproduzione, su cui è in atto nei porti italiani un conflitto che si annuncia molto delicato⁴⁰. Si tratta di un argomento di discussione e di dissenso, fra sindacati e parti datoriali, certo non nuovo, ma che alla luce della deregolamentazione strisciante che investe i sistemi portuali, potrebbe innescare grosse tensioni. Dal punto di vista sindacale, è essenziale che l'autoproduzione rimanga un'eccezione da intendersi come tale, strettamente vincolata quindi a precise autorizzazioni e a stringenti requisiti.

Non è vietata l'autoproduzione, è consentita perimetrata. Noi diciamo che quella perimetrazione ha un'interpretazione di legge che non corrisponde all'interpretazione di legge che hanno gli armatori (...) Puoi farla solo se hai l'autorizzazione. Ma devi avere personale dedicato a quel tipo di operazione portuale, imbarcato in più rispetto a quello di esercizio. E la devi chiedere ogni volta questa autorizzazione.

Tanti anni fa una società la chiese a Livorno, il Presidente dell'Autorità Portuale gliela concesse, sapendo che ogni volta che questa nave buttava giù lo sportellone, c'erano i lavoratori, l'Autorità Portuale, gli ispettori dell'ASL, gli ispettori del lavoro, che controllavano ogni singola cosa. Dopo due viaggi disse: "Questa è l'autorizzazione, grazie e arrivederci".

Il libero mercato è libero mercato, che gli dici? Le forzature sono quotidiane e si va dal consulente del lavoro che vorrebbe convincerti che dopo 12 ore di lavoro filato notturno se non è finita, devi fornire ulteriore prestazione, non c'è stanchezza, all'armatore che prova a fare autoproduzione nonostante sia illegale, dicendo che non c'è tempo effettivo, succede, eh... per esempio, le auto, prima ne imbarcavamo 20, 40, ora ne imbrachiamo anche 200 alla volta, non puoi fare nelle 4 ore l'imbarco e il rizzaggio... lo fanno loro in navigazione, ma è una cosa illegale, ma la fanno, cosa fai?

Già parlando di auto-produzione, stai parlando di eliminare la portualità. I ragazzi che lavorano in Darsena Toscana... c'è auto-produzione ipotetica? Bene, perfetto, questi ragazzi possono andare a casa! La loro professionalità è legata a cosa? È legata al lavoro portuale, i ragazzi che hai intervistato prima, sono dei grandissimi professionisti, sono ragazzi che in un turno di lavoro arrivano a fare 180, 170 contenitori. Sembrano numeri piccoli, ma un manovratore che in un turno di lavoro sbarca, imbarca e movimenta 180 contenitori, una volta presi a stiva e messi a bordo e viceversa, è una resa economica grandissima, grandissima.

Diversi intervistati esprimono inoltre la preoccupazione che i grandi gruppi presenti su più porti concorrenti possano rapidamente, in base alla convenienza economica, politica e strategica, dirottare -o minacciare di dirottare- i traffici lontano da Livorno, provocando una pressione continua sulla forza-lavoro e sulle organizzazioni sindacali.

Quindi noi siamo nella situazione per cui si fanno le cose per gli armatori, ma poi alla fine garanzie... noi ci s'ha garanzie temporanee perché se l'armatore alla mattina dice: "Io vò a Genova", te hai costretto ad assumere 100 persone senza garanzie, e purtroppo questa cosa qui...

⁴⁰ Da registrare la forte rivendicazione avanzata da Assarmatori in merito, <http://www.trasportoeuropa.it/index.php/home/archivio/14-marittimo/18251-assarmatori-difende-diritto-allautoproduzione>.

Se domani il porto di Savona o il porto di Genova, dà delle garanzie migliori sia politiche, che di spazio, che di gestione della faccenda, non è detto che cinque delle quindici navi che vengono a Livorno, non possano andare laggiù e lasciare a piedi cinquanta operai...

Loro, questi grandi gruppi imprenditoriali, hanno visto che venendo a Livorno, che si trovavano davanti non dei lavoratori che sapevano stare al loro posto, ma con l'atteggiamento livornese del "M'importa assai, quello che voglio, lo ottengo". E con questi soprusi hanno visto come tagliare un po' questo problema.

Hanno una forma di ricatto, le navi le porto dove mi pare.

Il potere dei grandi gruppi è tale che da una parte marginalizza sempre più i terminalisti "puri", che vengono progressivamente inglobati da società più solide come profilo finanziario, dall'altra tende a scavalcare le prerogative di governo del sistema dell'AdSP e le sue concrete funzioni di garanzia. La capacità economica e finanziaria, ma anche politica, messa in campo da tali soggetti è tale da stravolgere, potenzialmente, rendite di posizione, assetti ed equilibri consolidati all'interno dei singoli sistemi portuali, condizionando le quote di traffico degli operatori nell'intera catena logistica. Si tratta di processi molto complessi in atto, di cui è difficile misurare la portata, ma di cui si intuisce la potenza e i relativi rischi sul fronte del lavoro portuale.

Perché l'armatore, il grande armatore non va a parlare con il Presidente dell'Adsp, si presenta e va a livelli più alti. Ci troviamo in una situazione tale che l'Adsp, che è l'ente che dovrebbe governare, si trova spiazzato da decisioni che non riescono a corrispondere alle normative vigenti. Si creano questi cortocircuiti in cui chi paga, alla fine, chi è? Il lavoratore, che ha una diminuzione della qualità della vita, le programmazioni, le non programmazioni, i picchi di lavoro, i preavvisi che stanno sempre più diminuendo. Sono loro che tengono le redini del gioco, c'è questa zona grigia dove c'è tanta confusione.

Negli ultimi anni si sta focalizzando l'attenzione dei grandi soggetti proprio sui porti. Si sono resi conto che la merce nel mondo passa attraverso i porti. Loro dicono: per essere concorrenziale, per guadagnare di più, devo abbattere i miei costi e un costo rilevante è il lavoro portuale, ecco perché parlano di autoriduzione. Il ragionamento che fanno è: "Mi compro tutta la filiera, sono io che armonizzo il mercato, porto tutti al ribasso...". In più si scelgono strategicamente i porti.

Saranno i grandi soggetti che decideranno se una merce andrà spedita da quel porto o da un altro, saranno loro che un giorno a livello europeo decideranno i prezzi. E se il produttore deciderà di non servirsi più di loro, non potrà, perché avranno tutto loro in mano e decideranno loro il prezzo.

Si prospetta così, negli scenari più pessimistici, un futuro incerto, nel quale la tenuta del sistema di tutele e di garanzie che, nonostante i cambiamenti descritti, il lavoro portuale ha saputo difendere, potrebbe quanto meno essere messa in forte difficoltà.

A volte vien fatto il traffico perché il trasportatore magari, faccio un esempio, dice: "Tu mettimi la nave che tanto io ti garantisco 40-50 rimorchi". Ma se questo trasportatore qui, da un giorno all'altro fallisce perché i soldi che guadagna li mette in Svizzera, arrivererci e grazie...

Se guardi bene, in tutti i porti nazionali ci sono gli stessi soggetti. Diciamo che la strategia che seguono a livello nazionale è l'acquisizione di tutti i porti, avendo la possibilità di dire: "Livorno mi costa 8, perfetto Ravenna mi costa 6, porto tutto a Ravenna", agiscono così, è una forma di ricatto, è così...

Sul lavoro penso che è come succede negli altri porti, io credo che c'è un fil rouge comportamentale anche con le stesse ricadute, più o meno. Ci sarà una concentrazione di questi traffici, saranno loro a determinare gli accordi minori, e ci sarà anche l'impatto con il mondo del lavoro.

3.6 Il ruolo dell'automazione sul futuro del lavoro portuale

L'ultima area tematica della ricerca indaga i cambiamenti del lavoro portuale nel corso degli ultimi anni. Si è già argomentato in precedenza come, per la maggioranza di lavoratori e delegati intervistati, sia l'aumento del volume e dei ritmi di lavoro la principale conseguenza delle evoluzioni e delle trasformazioni intervenute in banchina. I seguenti estratti precisano e a volte quantificano cosa significa -e cosa implicano in termini di fatica e di sfruttamento per i lavoratori stessi- l'aumento dell'intensità di lavoro:

Viene strumentalizzata la situazione anche per la crisi. Stanno prendendo dei lavori all'osso, non guadagnano più sulle commesse come una volta, e allora gli stessi soldi li recuperano sul costo del lavoro. Si è capita questa cosa qui, e da lì nasce tutto, la guerra fra poveri, se tu hai un turno più di me...

Io quando sono entrato, come ho detto anche l'altra volta, si assisteva probabilmente a un abuso di comodità da parte del lavoratore, che però garantiva anche una sicurezza molto più efficace, una nave da 160 movimenti, fra sbarco e imbarco di mezzi, durava sei ore, ora siamo arrivati a fare una nave da 300 movimenti più passeggeri in cinque ore...

Prima era organizzato così: 30 ruote a testa, una nave c'ha 300 auto e avvio dieci persone... e devo fare 30 ruote a testa, quando hai finito il rizzaggio vai via. Ora invece cercano di avviare una squadra solo per il rizzaggio di tutta la nave, 180-200 auto a testa, cinque persone, e questa è una cosa che è partita da alcuni mesi, ma è un rischio perché cinque persone per 1.000 auto... quando hai finito, vai via così, piegato...

Dalle interviste, non emerge in modo chiaro se e quanto l'automazione influisca sull'intensità di lavoro. Il tema dello sviluppo dell'automazione, riguardo alle conseguenze che potrebbe determinare sui livelli occupazionali e sull'organizzazione del lavoro, viene affrontato in modo ambivalente. Si tende a riconoscerlo come un processo ineluttabile, ma il cui impatto sulle proprie condizioni di lavoro viene percepito come non immediato e dall'esito poco prevedibile. In primo piano viene posta dai lavoratori portuali intervistati la preoccupazione che l'introduzione di tecnologie capaci di sostituire il lavoro vivo, in alcune mansioni e operazioni portuali, possa tradursi in un peggioramento delle condizioni di lavoro, o si mette in dubbio che la creazione di nuovi posti di lavoro corrisponda all'aumento dei traffici.

Al momento non c'è la possibilità di stimare l'impatto occupazionale, non ce l'hai perché ancora non sai come la faranno la Darsena Europa (...) sicuramente non avrai una contro-tendenza, non avrai un aumento di traffico direttamente proporzionale all'aumento occupazionale, perché comunque vada ad aumenti di traffico e di investimento corrisponderanno nuove macchine, nuovi mezzi che in qualche modo taglieranno sul lavoro.

Vi è anche chi ritiene che, essendo il costo del lavoro su livelli bassi, in realtà non vi sarebbe né la convenienza economica a breve termine, né la lungimiranza, da parte degli imprenditori, di investire nelle nuove tecnologie. Si tende in questa rappresentazione del futuro a conservare un'immagine del porto come un contesto chiuso, quasi immune dalle trasformazioni in corso nel resto del mondo del lavoro.

Rispetto agli scenari futuri, siete preoccupati dall'impatto, in termini di occupazione, dell'automazione e delle tecnologie digitali o pensate che possa interessarvi marginalmente?

Io, vista la poca lungimiranza di questi imprenditori, penso che siamo lontani anni luce. Pensa te se lo faranno...

Non ci sono mansioni, anche le vostre, che potrebbero essere automatizzate?

Ad esempio nel ro-ro io ho visto l'automazione, ma sono altre navi. Sono investimenti miliardari, quando il prezzo del personale portuale è l'ultimo dei problemi per i nostri imprenditori. La mentalità è questa.

All'opposto, altri intervistati sottolineano come tutte le funzioni e operazioni portuali siano potenzialmente automatizzabili:

Nei porti, praticamente tutte le funzioni (sono a rischio di sostituzione per l'automazione)... Sui piazzali, i mezzi che portano i contenitori, che ora sono guidati, i contenitori che saranno stivati seguiranno delle tracce, un operatore alla control room che ne sostituirà qualche decina. Tra breve ci sarà la prima sperimentazione oceanica di nave senza equipaggio, questo è...

In tutti i pezzi della filiera, mi mangio pezzi di lavoro! E lo faccio anche attraverso l'investimento nell'innovazione tecnologica. E quindi terminal portuali automatizzati, in Cina c'è un terminal che hanno inaugurato da poco, ci hanno fatto un'isola, con un terminal enorme dove non c'è neanche un uomo... e quel modello lo esporteranno, a Savona ci sarà il primo terminal semi-automatizzato. per dirti, che questo, unito alla tecnologia, taglia posti di lavoro, tanto che gli armatori, vedi lo sciopero dell'Il di maggio, stanno cercando di fare il lavoro dei portuali con i marittimi.

Un altro modo di approcciare la questione pone l'accento sulle modalità concrete con cui lo sviluppo tecnologico verrà governato. L'introduzione di nuove macchine, la progressiva automazione di mansioni manuali o ad alta intensità di lavoro vivo non è vista di per sé come un problema, ma piuttosto come un processo inevitabile, che racchiude sia opportunità positive che minacce. Il punto decisivo per valutare l'effetto futuro dei processi descritti, secondo i sostenitori di questa tesi, risiede nelle modalità concrete con cui verranno implementati e gestiti. Data la complessità delle variabili in gioco per lo sviluppo effettivo dell'automazione, e la forte influenza esercitata da dinamiche globali, poco o per nulla controllabili dagli attori del sistema portuale livornese, subentra così un atteggiamento di attesa, in cui convivono sentimenti contrastanti, di fiducia per lo sviluppo del porto, ma anche di paura per i possibili cambiamenti regressivi sulla stabilità dei livelli occupazionali e sulle condizioni di lavoro.

Siamo a favore dello sviluppo, ma non può essere un futuro deregolamentato, deve essere strutturato bene, dettagliato perché volendo parlare del progetto Darsena Europa, ci viene da dire e da pensare, siccome hanno indicato 5 anni, non è detto che sia anche un terminal semi-automatizzato, per cui può essere che l'occupazione non sia granché... e allora parliamo dell'indotto, dell'interporto, possiamo parlare di quello (...) Sul discorso di semi-automatizzazione, perché all'inizio si diceva che darà lavoro a 1.000 persone, mah... sono operazioni che come Filt Cgil ci lasciano un po' perplessi... per le aziende notiamo che i cambiamenti sono di settimana in settimana, di mese in mese...

È una dinamica nazionale, non si investe in tecnologia e innovazione, ma nella svalutazione del lavoro... Non abbiamo paura, se anche dovesse avvenire domani, è un tema centrale. Il problema non è delle macchine in sé, ma di chi ha il guadagno. Le macchine migliorano la vita, ti levano il lavoro fisico, non è qualcosa di male...

È chiaro che in Italia è un processo che richiederà molti anni perché siamo indietro su così tanti elementi logistici ed economici, ma è chiaro che prima o poi questa rivoluzione avverrà. Ci sono dei colleghi miei dell'art. 17 che hanno fatto un lavoro di scambio tipo Erasmus dei porti a Rotterdam, ci hanno fatto vedere dei video... Ma stiamo scherzando? Hanno fatto vedere che ci sono i camion sottofondo che vengono comandati a distanza o addirittura hanno delle manovre pre-impostate che prendono il container e lo vanno a parcheggiare da soli...

Un ultimo fattore chiave richiamato nelle interviste, per non subire passivamente gli effetti dei processi di automazione, è la pianificazione di una politica di investimenti nella formazione e nella riqualificazione della forza-lavoro:

In questo momento siamo in piena rivoluzione industriale, si sta parlando tanto di Industria 4.0, ma anche di lavoro 4.0, e la portualità non è esclusa, anzi è investita tantissimo da questo processi, e opporsi a questi processi significa mettersi fuori dalla competizione globale e quindi fuori dalla possibilità di riprodurre posti di lavoro di qualità. Ci deve essere un aggiornamento di competenze.

Conclusioni

Nelle ricerche e nelle indagini sul lavoro nella logistica e sui modelli organizzativi della filiera logistica, gli approfondimenti sui sistemi portuali stanno assumendo un rilievo crescente. A partire dal riconoscimento delle funzione strategica del porto come punto di snodo delle merci nella filiera logistica nel territorio livornese, l'obiettivo primario della ricerca, che ha cercato di porre a confronto le riflessione teorica con quella empirica, è stato l'analisi degli elementi e dei processi di trasformazione del lavoro portuale.

I complessi processi di trasformazione della filiera logistica su scala globale –da una parte il gigantismo navale e dall'altra la concentrazione dei traffico merci lato mare e, in parte, lato terra– stanno determinando nei porti un aumento dei picchi di lavoro e della flessibilità lavorativa. Il sistema di tutele e di protezioni che, sul piano normativo e contrattuale, continua a caratterizzare il lavoro portuale rispetto alle altre figure che compongono il lavoro nella logistica, è messo sotto tensione dai potenti processi di trasformazione che stanno investendo i porti e la filiera logistica.

In generale, dalla ricerca emergono elementi di coesione e solidarietà fra lavoratori e una forte identità del lavoro portuale rispetto ad altri comparti della logistica, che appaiono però parzialmente in crisi nella componente più giovane della forza-lavoro. Le interviste hanno messo in evidenza nel porto di Livorno condizioni di lavoro piuttosto diversificate, influenzate dal tipo d'impresa portuale e dai modelli organizzativi adottati, soprattutto dal grado di programmazione dei turni. Nelle imprese portuali si rileva la tendenza ad accrescere l'estrazione di pluslavoro: la maggiore intensità di lavoro si manifesta nell'aumento dei carichi e dei ritmi di lavoro. In alcune aziende, i portuali rilevano pressioni a lavorare più in fretta, ad aumentare la produttività, a svolgere talvolta operazioni sotto-organico. Anche le forme estreme di flessibilità derivanti dai picchi di lavoro tendono ad incrementare, soprattutto per i lavoratori occupati in imprese portuali meno strutturate, senza programmazione dei turni e che sono assunti a tempo determinato. Sulle forme di flessibilità/precarità, si osserva inoltre la presenza di problemi derivanti dalla sovrapposizione di ruoli e di funzioni fra le imprese art. 16 e ALP (art. 17).

Le forme più gravi di sfruttamento lavorativo sono assenti o residuali nelle testimonianze raccolte, che ne fanno riferimento quasi esclusivo ad autisti e a marittimi. Tuttavia, gli intervistati osservano che alcuni processi in atto (concentrazione oligopolistica dei traffici lato mare e lato terra, automazione delle operazioni e dei servizi portuali), potrebbero determinare, anche nel porto livornese, un peggioramento delle condizioni di lavoro e una riduzione dei livelli occupazionali e salariali. In particolare, l'innovazione tecnologica e l'automazione delle funzioni e dei servizi portuali pongono complesse incognite sulle prospettive del lavoro portuale, anche se il loro impatto concreto è fortemente condizionato dai progetti di ampliamento strutturale dell'area portuale. Nello specifico contesto livornese, le incognite sulle modalità e sui tempi di realizzazione del progetto Piattaforma Europa e delle opere infrastrutturali connesse appaiono questioni decisive tanto per lo sviluppo dei traffici che per l'occupazione.

Infortuni e fattori di rischio per salute e sicurezza emergono nella ricerca come temi di forte valenza, sui quali si registra un'interessante contraddizione. Mentre i dati su infortuni, inabilità temporanee, malattie denunciate e indennizzate indicano una tendenza molto positiva, segnando nel 2017 i valori più bassi dal 2010, la percezione di delegati sindacali e lavoratori su questi fenomeni è più ambivalente e complessa. Da una parte i lavoratori portuali osservano concreti miglioramenti a livello di prevenzione degli infortuni, dall'altra enfatizzano che l'aumento di intensità del lavoro accresce, in generale, i fattori di rischio per salute e sicurezza, specie per la parte meno tutelata della forza-lavoro. Vengono inoltre rilevate lacune e contraddizioni nelle attività di controllo e di

vigilanza (congruità fra organici e avviamenti, solidità dei piani d'impresa, deroghe sugli organici), inficiando aspetti relativi alla sicurezza.

In conclusione, seppure insediato dai potenti processi di deregolamentazione descritti, il lavoro portuale nel contesto livornese mantiene tuttavia garanzie e tutele che si oppongono ai processi di precarizzazione in atto.

Indicazioni bibliografiche

Altenried M., 2016, *Il container e l'algoritmo: la logistica nel capitalismo globale*, <http://francosenia.blogspot.it/2016/02/la-contraddizione-in-movimento.html>

ANCE Toscana, *Il porto di Livorno. Tra scenari globali e progetti locali: una rassegna*, Firenze, 2014.

Assoporti, SRM, *Port Indicators*, 2017, http://www.economiadelmare.org/wp-content/uploads/2017/03/port_indicators_12017_web.pdf.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, *Relazione annuale*, 2015, 2016, 2017, 2018, Livorno.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, *Analisi del fenomeno infortunistico che caratterizza le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali*, Livorno, 2017.

Autorità Portuale di Livorno, APP, *Dibattito in porto. Dibattito pubblico sul nuovo porto di Livorno*, s. d..

Autorità Portuale di Livorno, *Piano di ingegnerizzazione e finanziaria di sviluppo del nodo logistico livornese con la realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa. Analisi competitiva sul traffico della Piattaforma Europa di Livorno*, Livorno, 2015.

Autorità Portuale di Livorno, *Nuovo piano regolatore portuale del porto di Livorno. Analisi dei traffici portuali e previsioni di sviluppo*, Livorno, 2014.

Baccelli O., Senn L. (a cura di), *Il fenomeno del gigantismo navale e delle nuove alleanze nel settore container. Stato attuale e prospettive future*, Osservatorio Permanente di SRM sull'Economia del mare, 2014.

Benvegnù C., Cuppini N., 2016, *Spettri del lavoro, Note sulle lotte logistiche nella megalopoli padana*, <http://napolimonitor.it/spettri-del-lavoro-le-lotte-logistiche-nella-megalopoli-padana/>.

Biocchi J., 2017, *Tra terra e mare*, FrancoAngeli, Milano.

Bologna S., 2017, *Tempesta perfetta sui mari*, DeriveApprodi, Roma.

Bologna S., 2013, *Il crack che viene dal mare*, in Bologna S., *Banche e crisi*, DeriveApprodi, Roma, pp. 131-184.

Bottalico A., *Cimeli e archivi*, in "Zapruder", 46, maggio-agosto 2018, Odradek, Roma, pp. 80-87.

Bottalico A., *I porti, dannazione della merce*, in "Primo maggio", numero speciale, Marzo 2018, pp. 39-43.

Bruscaglioni L., Cagioni A., 2016, *Logistica e sfruttamento lavorativo. Un'indagine nel territorio fiorentino*, CAT, Filt-Cgil Toscana, <https://www.coopcat.org/cultura/ricerche/>.

Cagioni A., *Plusvalore macchinico, tecnologie digitali e lavoro vivo nel capitalismo contemporaneo*, in "Millepiani", 41, Milano, 2018, pp. 87-104.

Ciccarelli R., 2017, *Forza lavoro*, DeriveApprodi, Roma.

Coin F., 2017, *La fine del lavoro (pagato)*, in Coin F. (a cura di), *Salari rubati*, Ombre corte, Verona, pp. 7-30.

Comune di Livorno, 2013, *Piano Strutturale del Comune di Livorno*, Livorno.

Costa P., *Per una politica dei porti e della loro logistica che recuperi buona parte dei 42 miliardi annui di PIL persi per inefficienze e imperfezioni sui mercati di trasporto e logistici in Italia*, in Il Quindicinale portale, Newsletter dell'Autorità Portuale Venezia, supplemento al numero 15, anno 2, 2016.

Cuppini N., 2018, *Platform Urbanism and Conflicts in Northern Italy: "Traditional" Logistics, Amazon, and the Food -Delivery Platforms*, paper presentato alla Supply&Command conference New York, April 19th-20th, 2018, <http://www.intotheblackbox.com/articles/platform-urbanism-and-conflicts-in-northern-italy-traditional-logistics-amazon-and-the-food-delivery-platforms/>.

Degl'Innocenti R., *I portuali di Genova. 40 anni dopo*, in "Primo maggio", numero speciale, Marzo 2018, pp. 44-49.

Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica, *Iniziativa di studio sulla portualità italiana, Secondo rapporto*, 2016.

Fana M., 2017, *Non è lavoro è sfruttamento*, Laterza, Bari.

Filt Cgil, *Riforma del sistema portuale e della logistica. Le proposte della Filt-Cgil*, Roma, 2016.

Foschi A., 2012, *La competitività del Sistema logistico portuale della provincia di Livorno - Una analisi SWOT*, Discussion Papers del Dipartimento di Scienze Economiche - Università di Pisa, n. 157, <http://www-dse.ec.unipi.it/ricerca/discussion-papers.htm>.

Freight Leaders Council, *Dal porto all'hinterland: soluzioni per una catena logistica competitiva*, Quaderni, n. 23, 2013.

Giuntini A., *Logistica e mobilità*, in "Zapruder", 46, maggio-agosto 2018, Odradek, Roma, pp. 88-93.

Grappi G., 2016, *Logistica*, Ediesse, Roma.

International Transport Forum, *The impact of Mega-Ships*, Paris, 2015.

Irpet, Autorità Portuale di Livorno, *Porto e territorio: analisi dell'impatto economico locale del porto di Livorno*, Firenze, 2011.

Isfort, 2012, *Il futuro dei porti e del lavoro portuale, Secondo volume*, Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica.

Isfort, 2011, *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica.

Lattarulo P., Piccini L., 2017, (a cura di), *Il porto di Livorno e gli investimenti per Darsena Europa*, Irpet, Firenze.

Marx K., (1867), *Das Kapital, Kritik der Politischen Oekonomie. Band I*, trad. it. Cantimori D., *Il Capitale*, Editori Riuniti, Roma, 1970.

Marx K., *Das Kapital. Erstes Buch, Der Produktionsprozess des Kapitals. Sechstes Kapitel. Resultate des unmittelbaren Produktionsprozesses*, trad. it. Maffi B., *Il Capitale: Libro I capitolo VI inedito*, La Nuova Italia, Firenze, 1969.

Massarelli M., 2014, *Scarichiamo i padroni. Lo sciopero dei facchini a Bologna*, Agenzia X, Milano.

Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*, Roma, 2015..

Pallavicini C., 2014, *Il movimento della logistica-facchinaggio: paradigma di resistenza nell'Italia della crisi?*, <http://effimera.org/il-movimento-della-logistica-facchinaggio-paradigma-di-resistenza-nellitalia-della-crisi-di-carlo-pallavicini/>

Panzieri R., (1962), *Sull'uso capitalistico delle macchine nel neocapitalismo*, in *Lotte operaie nello sviluppo capitalistico*, 1976, Einaudi, Torino, pp. 3-24.

Piccini L., Lattarulo P., Gori G., 2017, *Porti, territorio e sviluppo locale: possibili impatti economici del progetto Darsena Europa del Porto di Livorno*, Irpet, XXVIII Conferenza AISRE - Cagliari.

