

Scioperi nella catena logistica: i porti*

di Sergio Bologna

* i diritti d'autore di questo scritto si ispirano ai principi di Creative Commons (copyleft)

“Rotterdam, 20 ottobre 2013, ore 23,00. Buonasera, ci preghiamo informare i nostri clienti che un’azione di sciopero selvaggio (*wildcat strike*) ci sta creando dei problemi e non sappiamo quanto potrà ancora durare”. Così si poteva leggere qualche settimana fa sul sito del maggior terminal container europeo, il Maasvlakte 2 di Rotterdam, gestito dal braccio operativo portuale della prima compagnia mondiale, la Maersk.

Gatto selvaggio, un termine che ricorda qualcosa a chi ha vissuto la stagione di lotte operaie in Italia nel ventennio 1960-80.

Ma quello di Rotterdam non è un episodio isolato. Se noi osserviamo la scena su una dimensione globale (l’unica dimensione accettabile quando si parla di shipping e di porti, che sono per loro natura, come la finanza e l’informatica, dei mercati globali), possiamo facilmente notare che questo settore ormai è investito da una conflittualità sempre più aspra. Non si tratta più di episodi di breve durata, di alcune ore di sciopero rapidamente risolte da una trattativa o semplicemente finite per stanchezza o paura da parte degli scioperanti. A Rotterdam la situazione si è normalizzata dopo alcune settimane. A Los Angeles nel dicembre 2012 la lotta dei portuali, gestita in particolare da donne di *desk office*, è andata avanti più di una settimana ed ha innescato un movimento di scioperi anche sulla costa est, durato un paio di mesi. A Hong Kong nel maggio di quest’anno i terminal sono stati bloccati per un mese da lavoratori alla loro prima esperienza di sciopero, privi di organizzazione sindacale. Se si avesse la pazienza di andare sul sito www.thestrikeclub.com si potrebbe facilmente notare come l’intensità e soprattutto la durata degli scioperi nei porti stia gradatamente crescendo di anno in anno. Ed è ancora più significativo che questa tendenza, chiaramente non coordinata da nessuno ma per così dire “spontanea”, si riveli particolarmente accentuata negli hub mondiali, come sono appunto Hong Kong, Rotterdam, Los Angeles nel container o Newcastle in Australia, il maggior terminal carbonifero al mondo, dove sono andati avanti per mesi con scioperi alternati e selettivi (*rolling strikes*) oppure a Vancouver, dove alla stessa maniera hanno tenuto per tre mesi. E quindi questi episodi, che colpiscono hub importanti, creano, come dice una pubblicazione specializzata a proposito dello sciopero di Hong Kong, una situazione *extremely damaging*, un danno devastante al traffico mondiale.

Ma perché succede tutto questo? Perché non ci avevamo fatto caso prima oppure perché qualcosa è cambiato? E’ dovuto soltanto al fatto, come crede qualcuno, che nei terminal container – Maasvlakte 2 è l’esempio perfetto – si è passati ad una fase ulteriore di automazione che ha ridotto la mano d’opera di piazzale, oppure c’è qualcosa d’altro?

Certamente non è la crisi, anzi, le lotte scoppiano nei porti in crescita, quelli dove i terminalisti fanno dei fatturati abbondanti e magari hanno redditività altrettanto positive. Quindi si tratta di azioni che tendono ad ottenere una redistribuzione dei profitti, dinamica consueta nel conflitto industriale. Ma per far scattare una protesta occorre che ci siano condizioni di particolare disagio della mano d’opera, il desiderio di redistribuzione di per sé non è sufficiente a

mettere in moto un'azione. Uno dei fattori che possono determinare questo disagio è sicuramente l'aumento dei carichi di lavoro. Ovunque nei terminal il management spinge a lavorare più in fretta, ad aumentare la produttività, le rese orarie, in genere a parità di organico. Sempre più diffusa è la tecnica dei subappalti (a Hong Kong sono stati proprio i dipendenti delle società che hanno l'appalto della movimentazione ad entrare in sciopero). Ed infine la sicurezza. L'incolumità, l'integrità fisica e psichica del lavoratore sono messe sempre più a rischio dalle pratiche di deregulation, oltre che dai carichi di lavoro. Malgrado l'enfasi sui problemi della *safety&security* che tutti i management portuali esibiscono, lavorare nei porti diventa sempre più rischioso. Sono del resto le stesse compagnie di navigazione a dirlo, basti pensare alle *misdeclarations*, che stanno provocando danni enormi, fino al rischio di affondamento di intere navi. Che cos'è la *misdeclaration* nel settore del container? Viene così definita l'errata o fraudolenta dichiarazione nella documentazione di viaggio della natura e del peso della merce imbarcata da parte dello speditore. Merce pericolosa, sostanze tossiche, fatte passare per merce normale, dichiarate nei documenti come merce normale, imbarcate come tali senza nessun controllo da parte delle compagnie di navigazione, che si trincerano dietro l'usuale *is said to contain* scritto su tutti i container. E poi magari questi container con sostanze tossiche esplodono in piena navigazione, uccidendo membri dell'equipaggio e mettendo a rischio l'intero carico e la nave che lo trasporta, com'è avvenuto alla 'MSC Flaminia' lo scorso anno. Ma altrettanto grave è la *misdeclaration* sul peso del container: se un 20', dedicato in genere alla merce pesante, invece delle 24 tonnellate di media ne contiene 32 e ne dichiara 20, può creare dei problemi alla gru che lo solleva, al personale che sta sotto la gru ma anche allo stivaggio della nave, dove la distribuzione del carico è regolata da determinati parametri. Al limite, se il numero di container "maldichiarati" è elevato, può creare dei problemi all'ingresso della nave nel porto, dove il maggior peso produce un maggior pescaggio, con il rischio di raschiare il fondo o di restare incagliata. Tale è il problema creato dalle *misdeclarations*, che le maggiori compagnie di navigazione hanno creato un gruppo di lavoro comune per indagare la natura e la causa degli incidenti, mentre l'International Maritime Organisation (IMO) sta pensando di rendere obbligatorio il controllo del peso del container prima dell'imbarco. Ancora maggiore è il pericolo causato dal cattivo stivaggio della merce all'interno del container, addirittura pare che questa sia la causa numero uno degli incidenti che si verificano. Un altro problema, che può causare danni all'integrità fisica dell'operatore, nella fase questa volta dell'apertura e dello svuotamento del container, è quello dell'insufficiente aerazione, disinfestazione, del container, prima di riempirlo con una merce diversa. Nel caso di trasporto di prodotti deperibili, alimentari o simili, non solo nel caso di trasporto di prodotti chimici, si possono produrre dei gas tossici all'interno del container. La casistica è la più diversa e impensabile e fa sì che un container vuoto possa comportare altrettanti rischi alla salute e all'integrità dell'operatore quanto un container pieno "maldichiarato".

Questo contesto, che crea sufficienti motivi di disagio e di protesta presso i lavoratori, dovrebbe essere inserito poi nel ripugnante panorama della

speculazione internazionale sul naviglio, nella folle corsa a costruire sempre più navi in un mercato dove i noli sono al minimo a causa della sovraofferta di stiva, nella spinta a mandare in demolizione navi ancora giovani ed efficienti (*teenagers* le chiamano), in un'orgia di spreco e di insensatezza che trascina i porti in simmetriche scelte senza ragione, particolarmente in Europa. Quel che succede oggi nella finanza dello shipping è qualcosa di analogo a quello che è accaduto nella finanza dell'immobiliare o negli hedge fund, un cosiddetto mercato, in realtà un circo, un variété, una roulette, privi di qualsiasi controllo. Persino il sistema bancario tedesco è messo in pericolo da queste pratiche, al punto che l'autorità di vigilanza ha imposto alle banche di presentare trimestralmente un rapporto sulla loro esposizione nel settore dello shipping, come segnalava già nel febbraio di quest'anno *Lloyd's List*. Uno spettacolo deprimente che fa da contraltare alla condizione umana di milioni di lavoratori del mare, dei porti, della logistica, dai quali pare si pensi di poter estrarre pluslavoro senza limiti.

Wildcat strike. 40 anni fa si diceva "ben scavato vecchia talpa!" Oggi diciamo molto più modestamente: "è ora che il lavoro cominci a farsi rispettare, a ribellarsi, hanno tirato troppo la corda!".