

Introduzione

Il testo che segue è l'esito di una ricerca condotta tra il 2015 e il 2019 nei luoghi di transito delle merci e sulla varietà umana coinvolta nella loro movimentazione. L'impulso alla base della scelta di un tale oggetto di studio è radicato in esperienze passate e nasce dalla volontà di esplorare le condizioni di lavoro di chi muove o manipola le merci all'indomani della rivoluzione logistica dei trasporti, in un'epoca storica segnata dal salto tecnologico del capitalismo globalizzato.

La ricerca si è concentrata sui porti perché sono apparsi sin dall'inizio come un osservatorio privilegiato per comprendere i meccanismi di funzionamento di quel reticolo su cui poggiano le strutture produttive e distributive dell'economia globale.

Negli ultimi decenni i porti sono stati investiti da importanti trasformazioni e cambiamenti di paradigma, sviluppandosi in nodi all'interno delle catene globali di fornitura e delle reti di produzione (Robinson, 2002). Molti studiosi hanno sottolineato il ruolo della rivoluzione tecnologica del trasporto di merci e il supporto che questo processo ha dato alla globalizzazione economica (Levinson, 2006, 2021; Cudahy, 2006; Bonacich e Wilson, 2008; Bologna, 2010).

In questo processo i porti hanno avuto un ruolo fondamentale. Se il container si configura come il simbolo della rivoluzione logistica, le ragioni vanno cercate nell'impatto del trasporto intermodale sui sistemi di produzione e di distribuzione. I porti sono di fatto dei luoghi di congiunzione, delle infrastrutture di trasporto al servizio delle catene globali del valore.

Allo stesso tempo i porti – e il trasporto intermodale dettato dall'avvento del container – rappresentano i link centrali delle supply chain marittime globali, al di là del loro radicamento all'interno di cornici istituzionali e spaziali specifiche, strettamente connesse con il passato. La catena marittimo-logistica, di conseguenza, è una dimensione cruciale per il capitalismo globale, capace di garantire il flusso di merci in giro per il mondo.

Il seguente studio ha per obiettivo quello di fornire un'analisi comparata dei sistemi del lavoro portuale europeo alla luce delle principali argomentazioni teoriche delle Global Value Chains / Global Production Networks e delle

Varieties of Capitalism. Attraverso l'analisi comparata di due casi di studio, questo approccio consente di analizzare le interazioni complesse e reciproche tra catene globali del valore e istituzioni e il loro impatto sulle relazioni di lavoro. Lo studio aderisce teoricamente alla letteratura accademica che sostiene la potenziale integrazione di due letterature complementari nello studio del capitalismo (Bair e Mahutga, 2012; Berger *et al.*, 2001; Coe e Yeung, 2015; Gereffi, 1996, 2005; Herrigel e Wittke, 2006; Lane, 2008; Lane e Probert, 2009; Eckhardt e Poletti, 2018; Streeck, 2012; Whitley, 1996; Greco, 2016, 2019).

Da un lato, il seguente studio si propone di investigare se, in quali modi e in quali condizioni le reti globali sono in grado di influenzare i contesti istituzionali in cui operano per la costruzione di vantaggi competitivi. Dall'altro, di sottolineare viceversa il ruolo delle istituzioni nell'influenzare gli attori economici. Alla base di questo approccio vi è la convinzione che tale integrazione consenta una comprensione più articolata delle relazioni tra istituzioni e organizzazioni in ambito economico e lavorativo. L'analisi empirica, basata sullo studio comparato in due porti europei e in particolare sui sistemi del lavoro portuale, mostra l'impatto in chiave comparata di tendenze comuni negli ecosistemi portuali in Europa. Ad Anversa come a Genova le tendenze osservate stanno conducendo, come vedremo in dettaglio, a una intensificazione del lavoro e a un deterioramento delle relazioni d'impiego, sebbene il segmento portuale sia uno dei rimanenti settori economici in Europa in cui un numero significativo di barriere di mercato e regolamentazioni a tutela dei rapporti di lavoro sono ancora vigenti. Tuttavia, i risultati empirici avvalorano l'ipotesi secondo cui alcuni aspetti istituzionali e di contesto specifici influenzano non solo la diversa risposta a queste tendenze di fondo, ma anche la capacità dei diversi contesti di influenzare gli attori economici globali.

Lo studio comparato del capitalismo dovrebbe dunque favorire la ricerca sulla differenziazione istituzionale dei capitalismi nazionali in relazione agli studi attenti alla natura capitalistica della globalizzazione e alle sue caratteristiche intrinseche come le asimmetrie di potere che produce, le tendenze irregolari di espansione, il dinamismo ma anche l'instabilità e i rapporti di dipendenza (Bair, 2009; Brewer, 2011; Bruff *et al.*, 2015; Ebenau *et al.*, 2015; Streeck, 2009; Whitley e Morgan, 2012).

Viceversa, l'obiettivo del seguente studio è quello di andare oltre lo sterile dibattito che, nel corso di quasi due decenni, ha ruotato intorno alla presunta convergenza delle economie nazionali verso un modello comune che porterebbe al declino della varietà dei capitalismi (Berger e Dore, 1996; Strange, 1998). I casi empirici analizzati nel seguente studio offrono la possibilità di cogliere, da un lato, il nesso "impresa – territorio – contesto socio-istituzionale" (Greco, 2016), e dall'altro la dimensione globale del settore economico oggetto di analisi. Ciò consente quindi di osservare l'evoluzione dei sistemi di relazioni industriali, e di analizzarli in chiave comparata. Nel segmento portuale della catena marittimo-logistica, come vedremo, l'interazione reciproca tra reti pro-

duttive globali e varietà dei capitalismi nazionali consente di interpretare il comportamento degli attori economici e sociali a seconda dei contesti specifici, dei vincoli imposti dalle regolazioni, dai rapporti di forza e dai sistemi di relazioni industriali.

Tre punti principali sono alla base della seguente ricerca:

Primo, la varietà dei sistemi di lavoro nei porti europei è influenzata da trasformazioni strutturali che coinvolgono tanto il settore portuale quanto la totalità della catena marittimo-logistica, e che dipendono sia da strategie economiche che da mutamenti istituzionali in atto.

Secondo, i principali problemi connessi alla varietà dei sistemi di lavoro portuale riguardano la mancata compatibilità tra regolazioni nazionali ed europee. Negli ultimi anni le politiche europee hanno perseguito la strada della liberalizzazione e deregolamentazione dei servizi portuali, tra cui il lavoro, in virtù dei principi del Trattato di Funzionamento Europeo. Ciò ha influenzato in modo rilevante sia le regolazioni nazionali che i sistemi di relazioni industriali nei porti (Turnbull, 2010).

Terzo, comparare i sistemi del lavoro in due porti distinti – e non effettuare una banale operazione cosiddetta di “benchmarking” – risulta rilevante per alimentare il dibattito teorico sul rapporto tra reti e istituzioni rispetto al fattore lavoro, nonché la riflessione stessa sull’evoluzione dei regimi del lavoro in un settore chiave dell’economia globale.

I problemi emblematici del lavoro nei porti sono stati scarsamente affrontati dagli economisti marittimi e parzialmente ignorati dai sociologi dell’economia. Come vedremo, un interessante dibattito incentrato sulle strategie di coordinamento dei sindacati nei porti a livello locale, nazionale e sovranazionale, per tutelare gli interessi di una forza lavoro esposta alle minacce costanti del capitale globale, è stato portato avanti da alcuni studiosi di relazioni industriali (Turnbull, 2010; 2016; Fox-Hodess, 2017). La recente letteratura economica sui porti invece è priva di una cornice analitica omogenea per interpretare le mutevoli dinamiche dei sistemi di lavoro portuale (Notteboom, 2010). Si tratta spesso di temi delicati e complessi, con interessi in conflitto e forti contraddizioni. In molti casi, la letteratura economica sui porti non considera il lavoro come categoria analitica.

Lo sforzo nello studio che segue è quello di portare avanti un approccio multidisciplinare tra filoni di ricerca consolidati, concentrati nell’osservazione di elementi e dinamiche sovrapposte tra loro: fattori giuridici locali (legislazioni nazionali, governance e processi di riforma); fattori giuridici sovranazionali (regolazioni europee e internazionali, compatibilità tra regolamenti); fattori economici (strategie di mercato degli attori globali); fattori sociali (sistemi di relazioni industriali, condizioni di lavoro, stabilità occupazionale, conflitti, organizzazione del lavoro); fattori istituzionali.

Lo studio comparato dei sistemi del lavoro nei porti europei può dirci qualcosa di più generale sull’impatto delle reti produttive globali e dei vincoli

istituzionali sulle condizioni d'impiego locali. In particolare, questo studio comparato intende rispondere alle seguenti domande di ricerca: *In che modo i sistemi del lavoro nei porti europei stanno cambiando? Quali sono i fattori principali che determinano queste tendenze, e quali le risposte a tali mutamenti?*

L'approccio adottato consente di articolare l'ipotesi di un trend generale di aumento del lavoro precario nel settore portuale, nonostante le peculiarità legislative ancora in vigore in questo settore e i vincoli strutturali, materiali e istituzionali parzialmente comuni tra i casi selezionati, e parzialmente specifici per ciascun caso (Giddens, 1984). La lenta erosione dei sistemi di relazioni sindacali nei porti europei tuttavia non avviene in modo omogeneo, è affrontata in maniera diversa in ciascun caso, a seconda dei contesti socio-istituzionali.

Lo scopo di questo studio resta quindi quello di spiegare se le esigenze del mercato possono coesistere in egual modo con logiche orientate alla corretta distribuzione delle risorse, alla crescita professionale, a condizioni d'impiego decenti e alla stabilità occupazionale.

Lo studio, inoltre, si propone di esplorare la fattibilità di modelli organizzativi e di gestione del lavoro "innovativi" nei porti, in linea con le Direttive Europee e le normative nazionali. Ciò consente un'analisi che tiene insieme in modo equilibrato e ottimizzato le esigenze sia degli operatori portuali che dei lavoratori e i loro sindacati negli scenari operativi e di mercato che caratterizzeranno in futuro i porti europei. Il desiderio nel seguente studio è quello di affrontare questi problemi evitando prospettive parziali, tipicamente interessate solo alla riduzione dei costi e alla massimizzazione dei profitti tramite approcci *laissez-faire* degli attori del mercato coinvolti nell'attività logistica. I risultati empirici di questo studio provano a stimolare il dibattito verso una discussione in corso sul ruolo del fattore umano nel sistema portuale europeo, alla luce della globalizzazione economica.

Il volume è strutturato in tal modo: Il Capitolo II affronta l'approccio teorico nei dettagli. Il Capitolo III fornisce una rassegna della letteratura, evidenziando i dibattiti principali e le definizioni chiave necessarie a una maggiore comprensione delle caratteristiche del settore portuale in particolare e della catena marittimo-logistica in generale. A tale scopo, vengono descritte alcune tendenze di fondo che hanno influenzato il segmento portuale della catena logistica del trasporto negli ultimi anni. Il Capitolo IV definisce la strategia della ricerca, i criteri di selezione dei casi e la metodologia usata nell'analisi comparata. Due casi di studio sono stati identificati e selezionati sulla base del *most different system design*. I casi identificati per la comparazione cross-nazionale sono i porti di Genova (Caso Italiano) e di Anversa (Caso Belga). L'itinerario metodologico di questo studio parte dalle informazioni raccolte durante le ricerche sul campo nei due porti europei selezionati. La raccolta dei dati si è basata in particolare sull'uso sistematico di interviste e sull'osservazione partecipante, allo scopo di delineare nei dettagli il profilo di ciascun caso di studio. I risultati empirici raccolti nel corso del lavoro sul campo a Genova e Anversa

sono presentati e discussi in chiave comparata nel Capitolo V. Infine, le conclusioni dello studio forniscono una sintesi e una valutazione critica dei risultati empirici, sottolineando il contributo teorico di questa ricerca nella letteratura economica sugli studi del settore portuale e nel dibattito sociologico di riferimento.

Ringraziamenti

Questo studio è il risultato di tre anni di ricerca condotta in vari luoghi sui sistemi del lavoro portuale europeo. Da Napoli, città in cui vivevo prima di iniziare il corso di Dottorato in Sociologia Economica e Studi del Lavoro, sono andato a Milano. Da Milano a Genova. Da Genova in altre città e in altri porti – Trieste, Koper, Gioia Tauro, Livorno ecc. Dai porti italiani mi sono spostato verso il *Northern Range*: prima Anversa, città in cui ho vissuto sette mesi come Visiting Student presso la Facoltà di Economia Regionale e dei Trasporti. Poi a Rotterdam, Amburgo, Le Havre – ma anche Londra, Bruxelles. Alla fine di questo percorso di ricerca, vale la pena guardarsi indietro ed esprimere la più sincera gratitudine verso coloro che hanno contribuito in un modo o nell'altro alla sua realizzazione.

Non avrei potuto realizzare questo studio senza il supporto di Sergio Bologna. Grazie alle sue osservazioni, ai suoi consigli e alla sua esperienza, ho avuto l'opportunità di osservare l'oggetto del mio studio con attenzione e cura, ma anche senza illusioni. Questo non sarebbe stato possibile senza il supporto principale del Professor Paolo Perulli, che mi ha seguito durante gli anni di dottorato insieme a Sergio Bologna. Desidero ringraziare il Professor Perulli per la sua presenza mai invadente, per i suoi saggi consigli nei momenti giusti, per i suoi incoraggiamenti e per la sua capacità di tirarmi fuori dalla confusione con poche, semplici parole.

Vorrei ringraziare il Professor Vando Borghi dell'Università di Bologna, perché ha creduto che la mia ricerca avesse senso sin dall'inizio, e il professor Devi Sacchetto dell'Università di Padova, per tutti gli stimoli durante i nostri incontri alle conferenze. Devo molto anche al Professor Enrico Rebeggiani dell'Università Federico II di Napoli e a tutti i suoi insegnamenti; al Professor Francesco Pirone dell'Università Federico II di Napoli, alla Professoressa Lidia Greco dell'Università di Bari, il cui supporto è stato fondamentale. Ringrazio il Professor Mario Cardano dell'Università degli Studi di Torino per le sue raccomandazioni metodologiche, il NASP (Network for the Advancement in Social and Political Sciences), l'Università degli Studi di Milano e l'Università del Piemonte Orientale che mi hanno dato l'opportunità di condurre questa ricerca scientifica nell'ambito del corso di dottorato in Sociologia Economica e Studi del Lavoro.

Un ringraziamento speciale va alla Professoressa Annalisa Murgia dell'Università di Milano e al Professor Franco Amatori dell'Università Boc-

coni, per la fiducia e il sostegno in questo progetto di ricerca. Grazie a Riccardo Degl'Innocenti e al CALP di Genova, per tutta la pazienza. Grazie a Vittorio Torbianelli, a Mario Sommariva, al Professor Claudio Ferrari e alla Professoressa Elisabetta Tonizzi dell'Università di Genova. Desidero ringraziare inoltre la CULMV (Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie "P. Batini"), e Andrea Appetecchia di ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti).

Un ringraziamento sincero va inoltre al C-MAT (Centre for Maritime & Air Transport Management), e a tutta la Facoltà di Economia Regionale e dei Trasporti di Anversa, i colleghi e le colleghe, i professori che mi hanno seguito e i dipendenti dell'amministrazione. Grazie ad Anton Esser per il confronto dentro e fuori l'Università di Anversa.

Grazie a Gloria per il suo amore, la sua pazienza, curiosità e sensibilità.

Grazie a Salvatore Paolo De Rosa e a Giuseppe Orlandini.

Grazie ai miei.

Dedico questo volume alla memoria di Paolo Hlacia.

Ogni responsabilità per le opinioni espresse, i giudizi ed eventuali errori è ovviamente soltanto del sottoscritto.