

## **Gioia Tauro, contro la precarizzazione del lavoro si blocca il porto**

Scritto da gestore2

---

### **Gioia Tauro, contro la precarizzazione del lavoro si blocca il porto**



Da più di una settimana è di nuovo bloccato il porto di Gioia Tauro, sotto la minaccia di nuovi licenziamenti, circa 500 questa volta.

Dopo il fallimento dell'incontro di martedì, 19 febbraio, al ministero dei trasporti tra gli attori interessati -a cui l'azienda Medcenter container Terminal (MCT) non si è presentata- si acuisce lo scenario di incertezza e timore per i licenziamenti in vista e i volumi di traffico persi dallo

scalo negli ultimi anni. La promessa di 120 milioni d'investimenti da parte dell'azienda e l'aumento dei volumi, per rimontare dai 2,4 milioni di teu (unità di misura) di oggi a 4, tra due anni, sembra più una strategia per far rientrare al lavoro gli operai usando questa favolistica ripresa del porto, che suona quasi come una burla o, per il momento, come un 'contentino' senza fondamento.

Un altro rantolo nella lenta agonia del porto di Gioia Tauro, dove in meno di due anni l'azienda terminalista ha espulso un terzo della forza lavoro, licenziando 377 lavoratori, in parte poi reintegrati dal tribunale di Palmi nell'estate del 2017- uno dei motivi con cui l'azienda sembra voler giustificare ora i nuovi licenziamenti.

Anche in quell'occasione, nei mesi della vertenza sui vecchi licenziamenti, tra la fine del 2016 e il 2017, il porto è stato più volte bloccato dagli operai in sciopero. Si è poi passati alla fase degli incontri con tutti gli attori interessati e ai viaggi verso Roma, al ministero dei trasporti, per discutere con ministri e sottosegretari dei piani di reintegro, dell'agenzia portuale e degli investimenti milionari- per rilanciare il porto ed evitare, senza riuscirci, lo scoglio di una seria crisi industriale.

Intanto, dal 2017 al 2018, il porto calabrese ha visto calare i traffici del 12,5%; dal 2007 ad oggi il porto è sceso dal primo al nono posto nella classifica dei porti di transhipment.

Tutto questo, a dire il vero, era stato ampiamente previsto, così com'era evidente che non ci sarebbe stato un rilancio del porto di Gioia Tauro, nonostante il programma quadro e le altre toppe messe ad arginare la falla dei mancati investimenti e degli errori aziendali.

---

### Le promesse mancate

In realtà a Gioia Tauro, nonostante le promesse, d'investimenti e innovazioni se ne sono visti

pochi sulle banchine, perché il terminalista non ha investito.

Già circa un anno fa, nel marzo 2018, il commissario straordinario dell'autorità portuale di Gioia Tauro, Agostinelli, dava all'azienda un aut aut: in 15 giorni MCT avrebbe dovuto fornire un programma dettagliato dei piani d'investimento e dei volumi di traffico previsti; informazioni non disponibili in nessun atto pubblico – stando a quanto sostenuto dal commissario speciale che si preoccupava di capire: “dei 155 milioni di euro investiti dall'Autorità portuale nel terminal e dell'interesse pubblico che lo Stato ha su questa infrastruttura. Io non ho il mandato per fare la guerra al concessionario ma vorrei capire se con i 155 milioni investiti dal pubblico questo terminal è produttivo e quale 'prognosi' di produttività avremo”. Insomma il commissario si preoccupava già un anno fa di mettere nero su bianco gli impegni che l'azienda intendeva perseguire. La risposta della Medcenter container terminal, fu tutt'altro che rassicurante e abbastanza accennando a dei contrasti con l'azionista-cliente MSC. Motivi che il commissario Agostinelli trovò fragili – tanto da dichiarare che “le dinamiche aziendali del concessionario interessano fino a un certo punto. Se il cliente non va bene ci sarà un altro cliente. Che mi si dica che i loro accordi non funzionano a me non interessa. A me interessa che il terminal è poco produttivo in questo momento. Il decremento dei volumi è sotto gli occhi di tutti e non è stato smentito dal concessionario”. Questo diceva il commissario straordinario dell'autorità portuale all'incirca un anno fa. Da allora non ci sono state inaspettate riprese. Il rilancio del porto di cui tanto si discute non sembra, per il momento, aver partorito nuove soluzioni, e le stesse fragili promesse di sviluppo legate all'istituzione della famosa Zes appaiono incerte, tanto da non poter immaginare, oggi, un presente o un futuro roseo per la piana, per i disoccupati/e, i licenziati degli ultimi anni, in attesa di un reintegro che sembra allontanarsi sempre più, nonostante molti di loro, come accennato, siano stati reintegrati dal tribunale di Palmi.

### **La strana 'sorpresa' dei licenziamenti e le vecchie politiche di sviluppo**

Ma veniamo a oggi, di nuovo l'azienda minaccia il licenziamento per centinaia di portuali. Stranamente alcuni rappresentanti sindacali si dicono sorpresi di questi nuovi licenziamenti, anche se, in effetti, non ci voleva molto a capire che il porto stava andando a picco per cause solo in parte strutturali e molto di più indotte dalla negligenza dei due azionisti MCT, Medcenter container terminal, partecipata al 50% da Contship e MSC. Quest'ultima la Mediterranean shipping company –Msc è anche l'unico armatore che usa lo scalo gioiese al momento. Siamo parlando di grandi imprese del settore della logistica integrata che negli ultimi anni hanno risposto alla crisi con innovazioni e ristrutturazioni, per ridurre la spesa e mantenere alti i profitti, in particolare riducendo il personale e disinvestendo, come a Gioia Tauro, spostando da qui

parte dei traffici in porti più convenienti. Nella vicenda Gioia Tauro non tutto è chiaro. C'è poi la questione della revoca delle concessioni per la gestione del porto- azzerare e cercare nuovi clienti affidabili, per poi ripartire con un nuovo gestore o armatore- ma questa prospettiva dai lavoratori è percepita con il timore di un'ulteriore perdita di tempo. Quello che miracolisticamente molti auspicano, dai sindacati ai sindaci e politici a vari livelli, è che i due contendenti trovino una via per riconciliarsi in vista di una ripresa dei volumi di traffico negli anni a venire, anche grazie alla presenza della Zes- la famosa Zona economica speciale- ancora in alto mare e di un migliore adeguamento infrastrutturale con il gateway ferroviario e il bacino di carenaggio: il primo non ancora ultimato e il secondo ancora da concepire. Proprio sul bacino di carenaggio d'altra parte sarebbe più che mai opportuno comprendere e vigilare per ridurre i danni che questo tipo di opera comporta per l'ambiente marino, ma per il momento non se ne parla. In ogni modo al di là delle opere, da finire o intraprendere, il nocciolo della questione che continuamente e non a caso viene omesso nella discussione pubblica è se per l'ennesima volta non si stia puntando su un modello di sviluppo sbagliato. La questione è centrale, perché invece di dare per scontato che lo scenario delineato per la Piana sia non solo fattibile ma anche il migliore, si dovrebbe provare ad immaginare scenari alternativi di sviluppo, cosa che al momento non è tra le priorità, eppure sarebbe quanto mai necessario capire se il modello prefigurato è sostenibile, se ci sono alternative virtuose e questo non per il capriccio di "inventarsi qualcosa di nuovo", ma alla luce del fatto che il modello centro-periferia, tipico ad esempio, degli interventi della cassa per il mezzogiorno, decisi a Roma e imposti al Sud, non sempre ha funzionato, come dimostra la storia dello sviluppo industriale al sud e le critiche di studiosi, si pensi, ad esempio, agli studi dello storico Oscar Greco, che ne hanno mostrato i limiti.

Non possiamo qui riassumere la diatriba sui modelli di sviluppo, e il confronto, più o meno serrato tra le scuole di pensiero nel corso degli anni, ci limitiamo a evidenziarne alcuni aspetti nodali, rinviando ad alcuni testi per approfondimenti [\[1\]](#).

Ci limitiamo solo a segnalare che le politiche regionali per lo sviluppo- un aspetto importante per comprendere come per colmare il divario e gli squilibri tra aree geografiche – nord/sud sono state adottate politiche di sviluppo, si pensi alla Cassa del Mezzogiorno negli anni '60- che hanno acuito il male più che curarlo. L'idea cardine era quella per cui lo squilibrio tra aree centrali, più ricche e industrializzare, e quelle periferiche, poteva essere ridotto o superato attraverso piani di sviluppo trainati dal centro e dalle risorse statali.

Rintracciare nella storia recente i guasti del modello adottato allora, per evitare di compierli nuovamente, sarebbe cosa buona e giusta. Allora tocca guardare con occhio attento agli interventi delle politiche regionali: come ad esempio usare investimenti e imprese a partecipazione pubblica nelle aree fragili del paese, marginali, creando, come vedremo, un'economia periferica- dipendente dal centro- per i decenni a venire. Non possiamo qui

soffermarci sulle origini del modello di cui stiamo trattando che risalgono ad un lavoro dei primi anni '50 del secolo scorso di Francois Perroux, un economista francese. Ci limitiamo solo a ricordare che vari perfezionamenti della teoria centro-periferia sono stati poi elaborati da vari autori, tra questi ricordiamo gli studi sulla Calabria del compianto Nanni Arrighi e di Fortunata Piselli, ora tradotti e raccolti in un libro dal titolo *Il capitalismo in un contesto ostile*, che ben descrive gli scenari socio-economici che si delineano a partire dalla crisi ottocentesca del latifondo che dà origine a tre modelli di sviluppo riferiti a tre aree: quella del Crotonese, del cosentino, e di Gioia Tauro.

Quest'ultima, da metà dell'ottocento, segue un percorso diverso dalle altre due aree- spiegano i due studiosi: *"Nella Piana di Gioia Tauro, invece, il latifondo contadino si evolse in un modo che ricorda quella che Lenin ha definito la "via degli agricoltori (farmers) o via americana": i contadini diventavano agricoltori che producevano per il mercato. Alcuni di loro si trasformarono in piccoli capitalisti che impiegavano lavoratori salariati per coadiuvare in affitto parte del lavoro familiare, altri in semiproletari che offrivano in affitto parte del lavoro familiare per integrare i guadagni provenienti dalla vendita dei prodotti. In questo caso, i proprietari generalmente vendevano parte della loro terra ai contadini-coltivatori più ricchi, continuavano a riscuotere le rendite su un'altra parte, e diventavano imprenditori capitalisti di media grandezza in un'altra parte ancora dei loro possedimenti"*.

La produzione di olio, agrumi e vino erano le attività prevalenti saldamente controllate a livello locale anche con metodi criminali, per la definizione dei prezzi, o l'uso e l'allocazione di lavoratori nelle stagioni di raccolta.

Nella postfazione Fortunata Piselli spiega quali sono le permanenze, le strategie di resistenza alla periferizzazione e i cambiamenti rispetto al passato. In sintesi, la Calabria rimane, ancora oggi, una regione periferica, in cui è possibile però rintracciare delle strategie di resistenza alla periferizzazione. Quali? In primis, spiega Fortunata Piselli- attraverso 'la clientela e la manipolazione clientelistica per entrare nelle catene di redistribuzione della ricchezza (fondi pubblici, posti di lavoro, appalti)'. Poi con la vecchia valvola dell'emigrazione, questa volta, intellettuale- migliaia di giovani partono dal sud per andare a studiare e cercare lavoro altrove. Ed ancora, con la criminalità, gli unici attori- spiega la studiosa- che hanno avuto la capacità di estendersi a livello nazionale ed internazionale, con imprese di vario tipo- dal traffico di armi e droga all'investimento dei proventi in attività turistiche di lusso.

### ***Il territorio non è un asino: la piana e l'abuso di piani di sviluppo fallimentari***

Perdura così la vecchia questione del mezzogiorno e del suo territorio, dell'assetto socio-economico – di un sud che non sarebbe più da svendere ma da preservare e curare con slancio partecipativo degli abitanti, come indicato da Alberto Magnaghi in un prezioso libro che tutti quelli che hanno a cuore il luogo in cui vivono dovrebbero leggere, in particolare politici e pianificatori, dal titolo illuminante “Il territorio non è un asino”.

Più volte si è detto che la piana di Gioia Tauro, un luogo di rara bellezza, non meritava di finire così, con ettari di terra ad un passo da un mare oramai sempre più inquinato, consegnati al cemento, le banchine, le gru, un via vai di camion. Un paesaggio fortemente segnato dal porto e dall'insediamento industriale circostante; capannoni abbandonati come immagine spettrale di ciò che resta di quelle “imprese di rapina” che nel mezzogiorno sono venute ad insediarsi attratte dalla possibilità di dragare fondi pubblici per poi lasciare i capannoni vuoti.

Il porto nasce da un vecchio piano di sviluppo per il sud che prevedeva in Calabria il V polo siderurgico- per fortuna mai realizzato visti i morti che ha procurato a Taranto- e rimane “cosa morta” fino a quando, con ottimo fiuto imprenditoriale, Angelo Ravano- il vecchio patriarca del trashipmet, fondatore di Contship- lautamente agevolato dagli aiuti statali, nel 1995, riapre il porto ai traffici containerizzati e al transhipment con una concessione d'uso per ben 50 anni. In quella fase, l'immaginario dominante, sostenuto da varie operazioni di marketing aziendale- come ad esempio un mega concerto di Lucio Dalla proprio tra banchine e gru- presentava quello di Gioia Tauro come “il porto dei miracoli”. Negli anni è diventato uno dei maggiori scali del mediterraneo, anche grazie al lavoro di oltre un migliaio di portuali, che hanno lavorato in condizioni peggiori rispetto ai loro colleghi di altri porti storici. Gioia Tauro è stato all'inizio quello che il letteratura viene definito un *green field*, un *prato verde* a bassa conflittualità operaia e ad alta intensità di sfruttamento, che ha retto fino ad un certo punto, facilitato da una scarsa esperienza sindacale e una certa arrendevolezza alle esigenze spropositate del management per ritmi ed orari di lavoro. Tuttavia, l'imposizione della pace sociale è durata una manciata di anni, per poi far riemergere apertamente il conflitto sulle condizioni di sicurezza lavorativa, i trattamenti salariali; l'aumento della precarietà e di un regime produttivo sfiancante, stressante e pericoloso per i portuali.

Purtroppo, la critica a questo modello non sembra uno dei problemi all'ordine del giorno, come

molte altre cose che riguardano gli abusi sui luoghi e sulle persone.

Che cosa è se non un abuso far vivere centinaia di persone in condizioni disumane come a Rosarno e aspettare che ci sia sempre una nuova morte, come per Moussa Ba, 29 anni, senegalese, a sommarsi alle altre vite perse nei roghi delle baracche per ridestarci?

Infine, per chiudere senza concludere, spostiamoci per un attimo dal sud Italia al Portogallo, dove a dicembre scorso, dopo 40 giorni di sciopero dei portuali di Setubal contro la precarietà, i piazzali erano pieni di auto Volkswagen. Certo noi siamo in Italia, al sud, e non in Portogallo, ma è meglio erudire Toninelli sul fatto che le lotte dei portuali possono essere molto difficili da governare, soprattutto quando non si ha ben chiaro cosa fare o, peggio ancora, quando si usano vecchie ricette di sviluppo oramai inservibili, quelle che appunto trattavano il 'territorio come un asino'.

Elisabetta Della Corte

---

[1] Il capitalismo in un contesto ostile Arrighi-Piselli; Lo sviluppo senza gioia di Oscar Greco.