

Primo convegno *SISE* (Società Italiana di Sociologia Economica)
Roma, 26-27-28 gennaio 2017

**Catene globali del valore vs./& Economia fondamentale? Trasformazioni del
capitalismo contemporaneo e prospettive di ricerca**

**IL LAVORO PORTUALE EUROPEO NEL CONTESTO DELLE
GLOBAL SUPPLY CHAINS: IL CASO DEL PORTO DI GENOVA**

Andrea Bottalico

Ph.D. in Economic Sociology and Labour Studies

University of Milan.

Questo *paper* fornisce i primi risultati di una ricerca comparata in corso sulle dinamiche della trasformazione del lavoro portuale in Europa. L'oggetto di questa indagine empirica sono i processi attraverso i quali le catene globali del valore influenzano il modo in cui il lavoro viene organizzato. L'idea è quella di esplorare in che modo le catene della fornitura in particolare incidono sul lavoro nei rispettivi porti di Genova e Anversa, e se le istituzioni sociali mediano questi processi (Streeck 1992).

Dopo aver approfondito i nodi teorici e metodologici, l'articolo qui presentato focalizza l'attenzione sui primi risultati emersi dal porto di Genova, partendo dall'analisi delle esigenze della *global supply chain* e il suo impatto sulle dinamiche di lavoro attraverso il comportamento strategico delle imprese terminalistiche. Si tratta di una chiave analitica utile all'interpretazione di quei meccanismi economici e istituzionali che incidono sulla condotta di una pluralità di attori che esercitano il potere all'interno delle reti di produzione globale e dei sistemi di distribuzione (Gereffi 2005).

A partire dagli anni Novanta i porti Europei hanno attraversato una sostanziale transizione in termini strutturali, economici e istituzionali (Notteboom, De Langen, Jacobs 2013). Radicati all'interno di mercati in continuo mutamento, i porti sono diventati nel tempo zone economiche (talvolta speciali) che operano su molteplici scale spaziali, elementi di un sistema trainato dalla produzione di valore, nodi all'interno delle *supply chains* e delle reti di produzione globale (Robinson 2002).

È opinione comune tra gli studiosi che la containerizzazione, la rivoluzione tecnologica del trasporto delle merci, abbia assunto le forme e la dimensione dimostrate negli anni recenti, quando ha fornito un supporto indispensabile alla globalizzazione (Levinson 2013; Notteboom & Rodrigue 2005; Bologna 2010). In questo processo, non c'è dubbio che i porti abbiano svolto un ruolo cruciale. Se il container incarna la rivoluzione costitutiva del post-fordismo, le ragioni riguardano il ruolo del trasporto intermodale come collante fisico tra i vari nodi della rete di produzione entro cui un'impresa si scompone e si frantuma (*Ibidem*).

Come sostengono Bonacich e Wilson (2008), i mutamenti dettati dalla “rivoluzione logistica” hanno inciso sulle condizioni della forza lavoro impiegata lungo la *supply chain* in termini di aumento della contingenza, indebolimento dei margini di negoziazione, razionalizzazione e deterioramento degli standard lavorativi. In particolare, i modelli organizzativi nei porti sono profondamente cambiati, a causa di una complessa pluralità di processi intrecciati tra loro (Coe & Hess 2013). La natura del lavoro portuale viene così plasmata dalla condotta di una molteplicità di attori, lungo una varietà di scale spaziali. Ciononostante, tali cambiamenti non sono avvenuti in egual maniera e allo stesso ritmo. L’organizzazione e il sistema di lavoro portuale variano considerabilmente tra i paesi Europei (Notteboom 2010).

Una vasta letteratura ha dedicato attenzione allo studio delle *Global Value Chains* rispetto agli intrecci con l’economia globale (Gereffi 2005; Sturgeon 2001), ma il ruolo dei flussi fisici nel contesto della globalizzazione non è stato approfondito in maniera accurata (Hesse & Rodrigue 2006). C’è chi ha posto l’accento sulle interazioni tra la città e il porto nel quadro delle catene del valore (Hesse 2010; Jacobs, Ducruet, De Langen 2010) o sulle condizioni di lavoro nella catena logistica e all’interno delle reti di produzione globale (Jacobs & Hall 2007; Gutelius 2015; Barrientos 2013). Tuttavia, indagini empiriche comparate sul lavoro nei porti, sul comportamento delle imprese portuali e sul ruolo delle istituzioni sociali sono pressoché assenti. La letteratura esistente è per lo più dominata dalle discipline giuridiche. Turnbull si concentra sul potere di contrattazione dei portuali in Europa e su scala globale da una prospettiva politica (Turnbull 2006; Turnbull & Wass 2006); Della Corte (2002) ha mostrato alcune peculiarità del lavoro portuale attraverso un’analisi comparata tra i porti di Gioia Tauro, Felixtowe e Southampton. Di fatto i problemi relativi alla gestione del lavoro portuale sono quasi assenti nei cosiddetti *port studies* (Pallis et al. 2010), nonostante alcune analisi di carattere legale (Varhoeven 2011). Le questioni del lavoro portuale sono state segnalate negli studi condotti da organizzazioni internazionali o regionali come l’International Labour Organization, la Commissione Europea (Portius 2013) e la European Sea Ports Organization. Infine, un’utile mappatura sull’organizzazione del lavoro portuale la fornisce Notteboom (2010). Nel suo schema concettuale sull’organizzazione all’interno dei porti, gli attori del mercato richiedono ai lavoratori portuali una massimizzazione della performance in termini di produttività e flessibilità, e una minimizzazione dei costi indiretti. La risposta a queste esigenze mutevoli del mercato si configura all’interno di uno spazio organizzativo determinato da precise condizioni sociali e legali (*ibidem*).

Sottolineando la varietà dell’organizzazione e dei sistemi di lavoro portuale in Europa, la mappa concettuale di Notteboom è utile per circoscrivere il perimetro e la struttura dentro la quale agiscono gli attori coinvolti nei meccanismi organizzativi interni ed esterni ai porti, concentrando l’attenzione dalla prospettiva delle pressioni di mercato esercitate dai principali attori portuali.

Ciononostante, quasi del tutto inesistenti sono gli studi che riguardano gli aspetti sociologici ed economici del lavoro portuale, inteso come lavoro di banchina, di sbarco e imbarco delle merci (Bologna 2011, Appetecchia 2011). La relazione tra le dinamiche delle catene del valore globale e il ruolo di quella pluralità di attori che controllano ampi segmenti delle catene della fornitura, le cui strategie incidono sull’organizzazione e la

struttura del lavoro portuale, non ha ancora ricevuto l'attenzione che le spetta. Questa ricerca comparata intende colmare tale lacuna.

Il contesto e la finalità di questo studio passano in prima istanza per le idee alla base della teoria della strutturazione di Anthony Giddens (1984). L'autore dedica molta attenzione all'analisi empirica del vincolo strutturale, alla stessa nozione di vincolo nell'analisi sociale e agli aspetti vincolanti delle proprietà strutturali dei sistemi sociali. In questo paper verrà effettuata una ricognizione del quadro teorico necessario per interpretare la condotta degli attori portuali, che agiscono all'interno di cornici istituzionali e spaziali specifiche, dipendenti dal percorso, vincolanti e abilitanti allo stesso tempo (Giddens 1984; Jacobs & Hall 2007). La natura e gli effetti dei vincoli strutturali e normativi all'azione sociale, rispetto alla performance dei porti e ai sistemi di lavoro portuale, andrebbero ulteriormente indagati a partire dall'intuizione suggerita da Streeck (1992, 1994) secondo cui i mercati e l'azione economica razionale sono radicati (*embedded*) in vincoli e opportunità istituzionali, culturali e politici – non generati dal mercato stesso –, alcuni dei quali favoriscono performance economiche in determinate condizioni tecnologiche e di mercato rispetto ad altri (Streeck 1992). Un approccio del genere aiuta a porre l'accento sul ruolo delle istituzioni sociali, intrinsecamente presenti e precedenti all'azione economica (*Ibidem*). I vincoli strutturali e normativi all'azione sociale dunque possono avere effetti “benefici” sugli attori (*beneficial constraints*), sulle performance dei porti e nel sistema contrattuale del lavoro portuale (*Ibidem*). Per investigare le dinamiche della trasformazione del lavoro portuale e il modo attraverso cui la condotta strategica degli attori portuali all'interno delle supply chains condiziona il lavoro nei porti in circostanze diverse, la ricerca muove da queste prospettive, cercando di spiegare il ruolo delle variabili istituzionali e il loro intreccio con i fenomeni economici.

Attraverso l'analisi comparata tra due casi di studio – i porti di Genova e Anversa – l'ipotesi-guida è che le pressioni di mercato esercitate dagli attori delle supply chains globali sui sistemi del lavoro portuale in Europa stanno producendo un'erosione dall'interno, agevolata dai processi di deregolamentazione a livello europeo. Le risposte a tali pressioni da parte degli attori coinvolti presentano aspetti di similitudine ed elementi comuni, anche in casi massimamente dissimili. Tuttavia, la regolarità trans-contestuale potrà essere corroborata o meno attraverso la comparazione tra i due casi di studio selezionati, nell'ottica di uno sviluppo di analisi comparate capaci di rendere più proficua la comunicazione tra economisti e sociologi.

A partire dalle informazioni raccolte sul campo, questo itinerario metodologico qualifica il profilo di due porti selezionati attraverso il criterio della comparazione dei casi più distanti, utile per rilevare uniformità nelle differenze, processi analoghi e traiettorie comuni in condizioni diverse (Cardano 2011). In altri termini, questa ricerca vuole cercare di rispondere in generale ai seguenti interrogativi: Perché in settori dell'economia uguali persistono forme organizzative diverse nei vari paesi Europei? Perché le strategie delle imprese portuali per massimizzare la performance del lavoro portuale in termini di produttività e flessibilità oscillano tra l'internalizzazione di certe attività e servizi e l'utilizzo di forme complesse, ibride, di collaborazione forzata e di cooperazione?

Inserendosi all'interno di uno studio comparato più ampio, l'articolo qui proposto restituisce, nella prima parte, i primi risultati teorici ed empirici della ricerca. Nella seconda parte si passerà in rassegna la letteratura scientifica. Nella terza parte sarà analizzata la documentazione empirica emersa rispetto al porto di Genova, dopo sei mesi di lavoro di ricerca sul campo e la conduzione di quaranta interviste di profondità agli attori portuali, tra il gennaio e il giugno 2016. Infine, si cercheranno di delineare i criteri della comparazione futura con il porto di Anversa e le implicazioni che ne conseguono¹.

Keywords: Port Labour, Global Supply Chains, Constraints, Social Institutions

¹ L'autore è in partenza per un visiting period presso l'Università di Antwerp (Belgium), Departement of Transport and Regional Economics e Centre for Maritime & Air Transport Management (C-MAT) con la co-tutela dei Prof. Thierry Vanelslander e Patrick Verhoeven.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

Appetecchia A. (2011). *Far west Italia, Il futuro dei porti e del lavoro portuale*. Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica, Rapporti Periodici. Roma.

Barrientos S. W. (2013). “*Labour chains*”: *analysing the role of labour contractors in Global Production Networks*, *The journal of development studies*, 49:8

Bologna S. (2010). *Le multinazionali del mare*. Egea. Milano.

Bologna S. (2010) *Di camion e di porti*, in Cesare Bernani, (a cura di) *La rivista Primo Maggio, 1973 – 1989*. Roma.

Bologna S. (2013). *Banche e crisi. Dal petrolio al container*. Deriveapprodi. Roma.

Bonacich E., Wilson J.B. (2008), *Getting the goods. Port, labour, and Logistics Revolution*, Cornell University Press, Ithaca, NY.

Cardano M. (2011). *La ricerca qualitativa*, Il Mulino, Bologna

Coe N., Hess M., Yeung H.W., Dicken P., Henderson J. (2004). *Globalizing regional development: a global production networks perspective*, Transactions of the Institute of British Geographers

Coe N., Hess M. (2013). *Economic and social upgrading in global logistics*. Capturing the gains, economic and social upgrading in global production networks. London

Della Corte E. (2002). *Il lavoro sul fronte dei porti*. Rubbettino, Catanzaro.

Ducruet, C. (2009) *Port regions and globalization*, in T. E. Notteboom, C. Ducruet and P. W. de Langen (eds) *Ports in proximity: competition and coordination among adjacent seaports*, Aldershot: Ashgate, 41–54.

European Commission (2013). *Porti Europei: un dialogo sociale su scala europea tra lavoratori portuali e datori di lavoro*. Comunicato Stampa, Brussels.

Gereffi G. (2005) *The global economy: organization, governance, and development*. In Smelser, Neil J. (Ed.); Swedberg, Richard (Ed.): *The handbook of economic sociology*. Princeton: Princeton Univ. Press, 2005 160-182

Giddens A., (1984). *The Constitution of Society, Outline of the Theory of Structuration*. Polity Press, Cambridge.

Gutelius B. (2014). *Disarticulating distribution: labour segmentation and subcontracting in global logistics*. Geoforum, Elsevier

Hall P.V. (2003) *Regional institutional convergence? Reflections from the Baltimore waterfront*. *Economic Geography* 79, 347–363.

Hall P.V., Jacobs W., (2010). *Shifting proximities: the maritime ports sector in an era of global supply chains*. *Regional Studies* 44 (9), 1103–1115.

Hesse M., Rodrigue J.P. (2006). *Global production networks and the role of logistics and transportation*. *Growth and change*, vol. 37 N. 4. pp. 499-509

Hesse M. (2010). *Cities, material flows and the geography of spatial interaction: urban places in the system of chains*. *Global Networks* 10 (1), 75-91

Hesse M., (2013). *Cities and flows: reasserting a relationship as fundamental as it is delicate*. *J. Transp. Geogr.* 29, 33–42.

Jacobs W., Hall P.V. (2007). *What conditions supply chains strategies of ports? The case of Dubai*, *GeoJournal*, Springer

Jacobs, W., Ducruet, C., De Langen, P. (2010), *Integrating world cities into production networks: the case of port cities*, *Global Networks* 10(1), 92-113

Levinson M. (2013). *The Box. La scatola che ha cambiato il mondo*. Egea. Milano

Notteboom T., Rodrigue J.-P. (2005). *Port regionalization: towards a new phase in port development*. *Maritime Policy and Management* 32 (3), 297–313.

Notteboom, T., (2010). *Dock Labour and Port-Related Employment in the European Seaport System: Key Factors to Port Competitiveness and Reform*, Study Commissioned by the European Sea Ports Organisation (ESPO). ITMMA, University of Antwerp, Antwerp, pp. 87.

Notteboom, T., De Langen P., Jacobs W. (2013). *Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines*. *J. Transp. Geogr.* 27, 26–35.

Pallis A.A., Vitsounis T.K., De Langen P.W., Notteboom T.E., (2011). *Port economics, policy and management – content classification and survey*. *Transport Reviews* 31 (4), 445–471.

Portuis, (2013). *Legal Study 2013 – Port Labour Regimes in the EU Member States: Fact Finding Exercise*, Study Commissioned by the European Commission, Brussels, Final Report, 8 January 2013.

Robinson, R. (2002) *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*, *Maritime Policy and Management*, 29 (3), 241–55.

Streck W. (1994). *Vincoli benefici: sui limiti economici dell'attore razionale*. *Stato e mercato* N. 41 (2) agosto 1994, pp. 185-213

Streck W. (1992). *Social institutions and economic performance*, Sage, London

Turnbull, P., Wass, V.J. (2006), *Defending Dock Workers – Globalization and labor relations in the world's ports*, Proceedings of the 20th Conference of the Association of Industrial Relations Academics of Australia and New Zealand, pp. 519-532

Verhoeven P. (2011). *Dock labour schemes in the context of EU law and policy*. European research studies, volume XIV, (2).