



DIBATTITO PUBBLICO DIGA FORANEA PORTO DI GENOVA

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Giulio Andrea Tozzi

Comitato per il dibattito
pubblico del Porto di Genova

22 gennaio 2021

PROGETTARE CON I LAVORATORI DEL PORTO

Il Dibattito pubblico sulla nuova diga è arrivato ormai oltre la metà della sua prevista durata, alle due settimane di incontri virtuali. Vuoi per la complessità del tema, vuoi per le ritrosie e le astuzie di molti degli interessati, o per il peculiare mezzo di comunicazione, costretto dai vincoli della pandemia, esso si è manifestato sino ad oggi soprattutto per i suoi aspetti apparentemente oggettivi, la profondità degli scavi, l'ampiezza degli spazi di manovra, le previsioni dell'incremento, per i soli contenitori, del mercato, delle dimensioni delle navi e del conseguente traffico stradale e ferroviario.

Limitata invece l'attenzione, altra da quella di limitare la fattibilità dell'ipotesi di utilizzazione del manufatto per la produzione di energia eolica, dedicata alle compatibilità con gli impianti aeroportuali del gigantismo navale, delle correlate attrezzature portuali e degli impianti di stoccaggio e movimentazione di prodotti pericolosi.

L'articolazione delle questioni sulla stampa e soprattutto su alcune riviste specializzate ha messo in evidenza alcuni limiti e genericità del progetto complessivo e ha permesso l'emergere di conflittualità latenti, soprattutto tra i soggetti economici che gravitano sul porto, armatori, imprese e terminalisti. Più rari i collegamenti dell'iniziativa ai contestuali temi delle fusioni societarie, dell'accentramento proprietario, dell'assorbimento dai terminalisti di altre funzioni portuali (le navi, il trasporto a terra, il rimorchio e altri Servizi), della possibile futura trasformazione in S.p.A. delle Autorità Portuali richiesta dalla Corte di Giustizia Europea, della paralisi della Cabina di regia della Logistica interregionale, né tanto meno delle auspicabili rivalutazioni delle attuali tariffe delle concessioni.

Marginalmente, sono emersi gli allarmi per l'impatto sull'ambiente marino, minimizzati dai progettisti, o trascurati nel caso dei possibili effetti sul santuario dei cetacei e anche i timori degli abitanti per un accresciuto impatto ambientale del trasporto stradale e per le eventuali dislocazioni in prossimità delle aree limitrofe di ulteriori impianti a rischio di incidente rilevante.

I Municipi, i Comitati dei quartieri cittadini, gli Ambientalisti hanno chiesto compensazioni per le nuove servitù, la deviazione del traffico urbano pesante, l'isolamento acustico dell'abitato, l'eliminazione dei fumi delle navi all'attracco, dando anche spazio a ipotesi suggestive per scrollarsi di dosso i pesanti disagi quotidianamente sofferti, per un parco industriale, uno sbocco a mare delle delegazioni e l'allontanamento sulla diga delle lavorazioni pericolose.

Se si escludono le scarse cifre sulle ottimistiche previsioni di crescita occupazionale, secondo alcuni quanto mai azzardate, il grande assente, fino al momento, è stato però il lavoro. O meglio, la condizione dei lavoratori (e per quanto assimilabili, dei passeggeri) del porto crocieristico, commerciale e industriale, dei marittimi, degli autisti e delle imprese in appalto e subappalto che quotidianamente vi si spostano dalla città, dalle aree interne del Paese e da tutto il resto del mondo. Complessità e interferenze poco percepibili dall'esterno, per l'alterità istituzionale, regolamentare, sociale e organizzativa di questo spazio tra terra e mare, solcato da peculiari attrezzature, da lingue e costumi dei più diversi, che non rispondono ai dettami del senso comune di chi sta fuori.

Chi raccoglie la voce di chi sta dentro? Le organizzazioni sindacali non si sono ancora espresse, i soci della CULMV, disciplinatamente si interrogano su come mantenere la loro connaturata spinta solidaristica per poter anche sopravvivere come entità produttiva, la politica osserva e segue distrattamente, forse considerandolo un processo inevitabilmente predeterminato altrove.

Eppure, sia per il lavoro contingente di edificazione della diga, sia per le conseguenze tecnologiche ed operative che essa comporterà, potrebbero esserci ulteriori questioni su cui riflettere:

- Interrogarsi sull’inadeguatezza degli strumenti legislativi, dei sistemi informativi e delle risorse istituzionali oggi a disposizione e come questi si possano migliorare affinché i lavoratori e la popolazione della città possano usufruire, orientare e controllare il lavoro portuale verso relazioni e condizioni più sane e sicure.
- Chiedersi chi e quanti saranno i lavoratori che sposteranno i materiali, costruiranno i prefabbricati, predisporranno gli scavi, le fondamenta e l’intera opera in sicurezza. Dove e come alloggeranno, come si sposteranno, con quali garanzie di qualità per la loro vita, già esposta a un lavoro molto pesante, quale accoglienza gli sarà riservata dalla popolazione, solidale, ma forse anche intimorita dagli effetti nefasti della pandemia.
- Definire come si garantiranno le aree di sosta e di servizio per gli autisti dell’accresciuto traffico in porto e con la nuova viabilità, durante e dopo la conclusione dell’opera, quando già adesso si assiste a indecorosi bivacchi sui piazzali e a sordidi utilizzi di gallerie e anfratti per i più elementari bisogni.
- Domandarsi come passare da una varietà di cicli di lavoro diversificati alla monocultura del contenitore e alla progressiva scomparsa della configurazione a pettine dei moli, con una sempre più spinta automazione delle attività, senza che ciò comporti una riduzione della forza lavoro, garantendo il rinnovamento e la necessaria riconversione delle professionalità.
- Chiedersi come si intende prefigurare una via per la ricomposizione dei conflitti latenti, già oggi percepibili, per garantire un più alto livello di salute e sicurezza per tutti, visto che la presenza di prodotti e lavorazioni pericolose, vecchi e nuovi impianti chimici, cui sono esposti direttamente coloro che in porto vi lavorano, ne accomunerebbe la condizione a quella dei cittadini che ne percepiscono, da più lontano, i rischi.
- Chiedersi come potranno i lavoratori delle Riparazioni e Demolizioni navali, attività solo da poco entrate nel dibattito, godere tutti finalmente delle dovute pause di fronte a un pasto caldo, in ambienti e servizi adeguati, senza doversi invece stravaccare tra i mezzi, lungo i perimetri dei vetusti bacini, tra un lavoro molto rischioso e insudiciante e l’altro, magari dopo ore di trasferimenti in precari pullman da sedi lontane, frammentati nei mille rivoli delle micro-imprese in appalto.
- Domandarsi quale rappresentanza verrà garantita nel Ramo Industriale, superando gli ostacoli che da tempo impediscono la definizione di suoi RLS di sito, cogliendo anche l’occasione per ampliare per tutti i RLS portuali le loro possibilità di azione per il miglioramento delle condizioni di lavoro.
- Interrogarsi su quali nuove risorse e professionalità, regia dei ruoli dei diversi soggetti sociali e istituzionali, pianificazione e articolazione degli interventi occorranza per una gestione più attenta delle emergenze che possono manifestarsi a corollario dei cicli di lavoro portuali, vuoi per sversamenti o fuoriuscite di sostanze, anche molto pericolose, dagli impianti, dai contenitori o dalle ferro cisterne, vuoi per la presenza di sorgenti orfane radioattive nei rottami e semilavorati metallici, vuoi anche, dato il cambiamento climatico in corso, per le sempre più estreme condizioni meteomarine che possono mettere improvvisamente a repentaglio la sicurezza nelle operazioni.

Sono certo che dal Dibattito arriverà qualche segnale in proposito.

Giulio Andrea Tozzi

*già Responsabile Struttura Semplice Porto Prevenzione
e Sicurezza sul Lavoro in porto, ASL3 Genova*