

Dalla città rossa alla città «subprime». La crisi industriale e sociale di Livorno

Lorenzo Giudici

Livorno continua a essere una città decisiva per la storia d'Italia: la nascita del Partito comunista, l'imponente passato industriale, la mobilitazione operaia e adesso la ristrutturazione industriale e la rielaborazione identitaria. Tra cambiamento e persistenza, Livorno si pone come laboratorio per tutte le ex città industriali italiane, almeno su due piani: a livello strutturale, la città «esplosa» la transizione dall'industria portuale e cantieristica alla rendita finanziaria e alla rigenerazione urbana,

mentre – sul piano della governance – le rappresentanze della classe operaia (il partito, che a Livorno mantiene una linea di continuità ideale con l'epoca comunista, la Camera del Lavoro e le cooperative dei lavoratori) dismettono la conflittualità di classe e contribuiscono prima all'aumento della produttività, poi alla gestione dello sviluppo urbano nella città deindustrializzata. L'articolo riassume sessanta anni di storia livornese, tra economia, politica e società.

RPS

1. Premessa

È sufficiente l'ingresso nella città di Livorno per accorgersi del rapporto col passato operaio e comunista che ancora vi si respira. Se si arriva dal mare, nonostante al cantiere navale restino poche ditte impegnate su yacht di lusso e non sulle enormi navi del passato, l'impressione di una città costruita attorno al suo porto è la stessa di un tempo in cui effettivamente il porto decideva i destini della comunità; giungendo invece col treno si costeggia un'area ricolma di container, qualche stabilimento industriale e arrivati in stazione si scende all'ombra di un grattacielo sovrastato dalla rossa insegna della Cgil; in automobile, uscendo dall'autostrada, si superano l'interporto di Guasticce, gli enormi depositi della componentistica auto e si giunge alla zona industriale che delimita la città a nord: ovunque sui muri scritte inneggianti alla squadra di calcio locale firmate con la falce e il martello. Non a caso, nonostante l'impatto delle ristrutturazioni industriali, il tasso di sindacalizzazione è ancora tra i più alti in Italia e il Partito

democratico – discendente del Partito comunista e a livello locale dotato di una particolare continuità nell'espressione della classe dirigente e nell'immaginario di parte dell'elettorato – ha ancora un forte radicamento in città, pur avendo clamorosamente perso le amministrative nel 2014.

Ma questa persistenza ha un suo rovescio. Visibilmente caratterizzata dalla sua storia, Livorno può sembrare ripiegata su un passato che si sa irripetibile ma al quale non si riesce a formulare un'alternativa convincente. Con la liberalizzazione del lavoro portuale, la chiusura del Cantiere e delle partecipazioni statali, un intero modello di regolazione del territorio è andato in frantumi, lasciando la sua eco ancora riecheggiare tra gli scali. Gli effetti sociali di questa trasformazione sono stati ingenti: una crisi occupazionale e abitativa senza pari in Toscana, un modello di sviluppo dove la ricchezza non circola e non produce lavoro, tassi di dispersione scolastica e di tossicodipendenza molto alti, un'insoddisfazione dilagante. Dal Lago e Quadrelli, riferendosi alla città di Genova, hanno coniato una formula che compendia bene anche la fase attraversata dalla città toscana: «In breve, la cultura di questa città si è dissolta nei contenuti, anche se il contenitore è rimasto apparentemente immutato» (2003, p. 12)

Questo controverso rapporto della città con il proprio passato è immediatamente evidente a un'analisi etnografica¹. È difficile, se si incoraggia anche solo debolmente l'interlocutore a scavare nel tempo, che durante un'intervista non emergano aneddoti della Seconda Guerra mondiale e della Resistenza, rievocazioni degli scioperi e delle grandi manifestazioni come dei protagonisti cittadini e nazionali della vita di partito e di sindacato, dei ritmi del lavoro e della vita militante: la storia di un passato condiviso, trasmesso e ancora tangibile. Non sono solo i più anziani e politicizzati a insistere su questi eventi, ma spesso anche i più giovani ne fanno uno strumento, pur mediato, di rielaborazione identitaria e di costruzione del proprio immaginario: il passato dei corpi intermedi operai domina ancora – nel bene e nel male a seconda delle interpretazioni, come serbatoio o come zavorra, come garanzia di equilibrio o come incrostazione da grattare via – il presente

¹ La ricerca etnografica è stata effettuata a Livorno, tra il settembre 2012 e il novembre 2014, durante il dottorato di ricerca. Lo studio si titola *La crisi dei corpi intermedi operai. Rapporti di produzione e forme di socialità ad Aulnay-sous-Bois e Livorno* e affronta attraverso una comparazione il rapporto tra le trasformazioni del modello di sviluppo e la traiettoria dei corpi intermedi rilevanti sui territori.

di Livorno. Comprendere le cause di questa tormentata persistenza appare una chiave di accesso privilegiata all'analisi della crisi economica che avvolge il territorio, che come si vedrà ha origini profonde.

2. *La fonte del potere dei corpi intermedi comunisti in età fordista*

Durante i *Trenta gloriosi*, la progressiva costruzione di un'egemonia da parte del Partito comunista e della Camera del lavoro si compone di un radicamento territoriale ottenuto grazie alla capacità sia di rappresentare i bisogni del tessuto sociale sia di incarnarne le spinte alla trasformazione dell'esistente: un modello di lotta e di governo. Occorre però domandarci quali condizioni specifiche hanno permesso e implementato il felice rafforzamento dei corpi intermedi operai in città, dalla povertà del dopoguerra al benessere di un modello di regolazione intensivo che, come molti testimoni ci rivelano, era inteso come «un germe di socialismo realizzato». Se, cioè, nella struttura sociale e nel modello di sviluppo che caratterizza Livorno per circa tre decenni esiste qualche tratto che spieghi questo straordinario successo.

Combinando i materiali raccolti nell'etnografia con un'analisi del sistema produttivo livornese dell'epoca, è possibile elaborare una risposta precisa: in un regime di regolazione dove l'aumento della produttività era affidato all'aumento della manodopera impiegato e la realizzazione del valore all'aumento della domanda aggregata, i corpi intermedi operai rivestivano un ruolo strutturalmente decisivo, pur nella persistente conflittualità espressa. Le istituzioni autonome della classe operaia (il partito, la Camera del lavoro, le cooperative di lavoratori) hanno infatti dato un contributo essenziale all'aumento della produttività del lavoro (sia nelle fabbriche che al porto), si sono dimostrate capaci di gestire più efficacemente di chiunque altro la riproduzione sociale della popolazione e di integrare nel tessuto cittadino una massa consistente di lavoratori arrivati in città dalle campagne circostanti. Ma questa centralità economica e politica si è potuta dispiegare solo a condizione di essere in primo luogo una centralità sociale. È la capacità delle organizzazioni comuniste nel porsi al centro delle reti di relazioni che componevano il territorio a dare forma a un determinato riconoscimento di sé nella classe lavoratrice e, nello stesso momento, a porre le condizioni ottimali per la costituzione di un regime di regolazione intensivo.

Fin dal dopoguerra, in un quadro economico caratterizzato dal rista-

RPS

Lorenzo Giudici

RPS

DALLA CITTÀ ROSSA ALLA CITTÀ «SUBPRIME», LA CRISI INDUSTRIALE E SOCIALE DI LIVORNO

gno produttivo, dalla disoccupazione di decine di migliaia di lavoratori e dall'assenza di interlocutori rilevanti sul territorio, i dirigenti comunisti, del partito come del sindacato, non poterono dunque limitare il proprio impegno alla difesa degli interessi e dei diritti dei lavoratori, ma furono spinti a occuparsi di pianificare e perseguire lo sviluppo economico della città.

È in questo contesto che si collocano, negli anni della ricostruzione, una serie di istituzioni autonome operaie capaci di implementare e accompagnare l'azione di governo, tra cui spiccano la Compagnia lavoratori portuali e la Camera del lavoro. Lo stretto rapporto tra i due organismi e la stabile maggioranza politica locale ha infatti favorito l'affermarsi di un sempre più rilevante protagonismo dei due organismi nelle dinamiche dello sviluppo economico cittadino, trasformando da una parte la mera gestione del lavoro portuale in vero e proprio lavoro cooperativo di impresa con ampie ricadute sulla città, dall'altro assegnando a Livorno una vocazione industriale capace di garantire la piena occupazione e un certo livello di profitto.

Per quanto riguarda il porto, il presupposto irrinunciabile della Compagnia lavoratori portuale era che il monopolio delle attività di carico e scarico a banchina dovesse essere per legge riservato all'istituzione autogestita dei lavoratori portuali. Le autorità cittadine e gli organi dirigenti comunisti e portuali si batteranno fin dal primo dopoguerra a più riprese per difendere la democratica e unitaria forma di gestione del lavoro portuale incarnata dalla Compagnia e per l'affermazione dei caratteri di socialità del lavoro a banchina, vincendo difficili battaglie sul ripristino della libera concorrenza del lavoro in porto.

Negli anni sessanta, infine, sotto la guida del console Italo Piccini, la Compagnia da agenzia di gestione del lavoro divenne una vera e propria impresa portuale. Il sensibile incremento della produttività generale del lavoro portuale ha la sua origine nell'accorta gestione esclusiva della manodopera e nelle avanzate soluzioni organizzative del lavoro adottate dalla Compagnia a partire dalla fine degli anni cinquanta. La «chiarezza salariale» (cioè il cottimo collettivo, il premio di produzione e altri provvedimenti coerenti) tanto ha avuto ricadute sia sul regime di regolazione economica generale, assegnando alti salari a lavoratori fortemente produttivi e permettendo una diffusione a pioggia di risorse sulla città intera, quanto ha permesso alla Compagnia la via dell'autofinanziamento degli investimenti, caratterizzandola come «soggetto terminalista, fornitore di servizi completi per la movimentazione della merce» (Cosci, 1997).

I materiali raccolti consentono di notare come l'identificazione orgo-

gliosa nel lavoro e la fierezza di appartenere alla Compagnia portuale espressa dai lavoratori si traduce in un vettore di regolazione e di stimolo alla produttività. Le istanze egualitarie tra i lavoratori, rafforzate dal bisogno di fronteggiare la naturale intermittenza del lavoro portuale, si incarnano infatti in un'organizzazione monopolista del lavoro che permette alla Compagnia di candidarsi come un affidabile interlocutore commerciale per la gestione della manodopera e la produttività del lavoro e, allo stesso tempo, come un ente benefattore per la città di Livorno grazie agli investimenti sul territorio e alla beneficenza. Il «seme di socialismo realizzato del lavoro portuale» si traduce dunque in un incremento della produttività del lavoro che ha dato la possibilità di coordinare e implementare il sensibile aumento dei traffici commerciali causato dallo sviluppo industriale dell'entroterra regionale, di assorbire nuova forza-lavoro, di incrementare i livelli salariali e di investire nell'acquisto di impianti, macchinari e aree per supportare il nascente traffico dei contenitori che, grazie all'intuizione di Piccini, Livorno ha anticipato e che ha in seguito portato il porto a essere il «primo porto containers» del Mediterraneo.

Intervenendo alla conferenza economica cittadina del 1964², Piccini esplicitò dunque la funzione della Compagnia come «entità tecnico-economica ausiliare che realizza, nell'ambito delle vigenti disposizioni di legge e nel rispetto delle altrui libertà professionali, l'equilibrio di molteplici forze, nell'interesse superiore del porto e dell'economia del suo retroterra», rivendicando per la Compagnia un ruolo insieme imprenditoriale, sindacale e istituzionale che costituisce una fonte del potere operaio dei *Trenta gloriosi*.

Quanto detto per la Compagnia lavoratori portuali è, in termini generali, valido anche per la funzione di organismo regolatore della Camera del lavoro, ben esemplificata dalle vicende del Cantiere navale negli stessi anni.

L'evento più eclatante che riguarda il Cantiere sono stati i quarantadue giorni di sciopero del 1956 e la successiva vertenza, durata ben sei anni e risolta solo nel 1962 con l'affermazione del sindacato come indiscutibile protagonista dello sviluppo industriale. Preoccupata da una

² Le conferenze economiche cittadine sono un'iniziativa promossa, a ulteriore testimonianza del ruolo propositivo delle istituzioni autonome operaie, dalla Camera del lavoro con l'adesione del Comune, della Provincia, della Camera di commercio, dell'Associazione industriali, della Compagnia lavoratori portuali, delle associazioni artigiane e cooperative fin dal 1954.

crisi del settore e spaventata dalla forza espressa dai lavoratori, la direzione dell'Ansaldo, proprietaria del Cantiere, decide di effettuare un ridimensionamento strutturale e di chiudere interamente il Cantiere di Livorno. La Camera del lavoro prende in mano vigorosamente la questione, mantenendo un'alta conflittualità all'interno dello stabilimento e, soprattutto, elaborando un piano di ristrutturazione del Cantiere che tiene conto della crisi ma che la riconosce come congiunturale e si prefigge di superarla. L'obiettivo polemico diventa dunque, oltre alla direzione aziendale, anche il governo nazionale, incapace di concepire un serio piano di risanamento del settore cantieristico: la «vertenza Cantiere» diviene occasione di ripensamento dello sviluppo economico dell'intera provincia. Al termine di questi sei anni di dura lotta, passata la congiuntura economica critica e avviatasi una fase di crescita, le parti in causa sottoscrivono un accordo, all'epoca definito «onorevole compromesso», nel quale si riduce l'area e le maestranze del Cantiere ma si compensa il taglio con l'apertura di un nuovo stabilimento metalmeccanico a partecipazione statale (la Cmf) nella piana di Guasticce e con la costruzione di un bacino di carenaggio per la riparazione di grandi navi, che insieme alla banchina ad alto fondale e alla darsena petroli portava il porto ad assumere una conformazione più avanzata. I dirigenti sindacali, assieme agli operai e con la solidarietà appassionata dell'intera città, sono riusciti a tenere collegati tra loro e a gestire i diversi e complessi problemi in gioco: la difesa dei diritti sindacali, la sopravvivenza del Cantiere, la redistribuzione della manodopera eccedente, la nascita di nuovi posti di lavoro e la programmazione di lungo periodo del futuro industriale del territorio. La Camera del lavoro si dimostrava così una delle principali «forze di governo della città» (Taddei 1990).

Livorno quindi si configura dalla fine degli anni cinquanta alla prima metà degli anni settanta come un sistema economico che concentra attorno a un certo numero di industrie di grandi dimensioni, con una presenza importante di partecipazioni statali³ e specializzate nel settore metalmeccanico, una fitta rete di industria leggera capace di sostenere lo sviluppo cittadino soprattutto per quel che riguarda il notevole incremento del traffico portuale, imbarcando i prodotti dell'industria, dell'artigianato e dell'agricoltura toscana. In queste trasformazioni strut-

³ Nel 1961, su 36.927 addetti all'industria nella provincia di Livorno, sono ben 7.390 i dipendenti delle partecipazioni statali, dunque quasi un quarto degli occupati nel settore.

turali, il dato più importante, come si vedrà meglio in seguito, è quello che caratterizza il rapporto tra capitale e addetti: alla fine degli anni sessanta il rapporto tra capitale e addetti nel comune di Livorno è infatti tra i più alti d'Italia, spiegando così definitivamente la rilevanza decisiva dei corpi intermedi operai dentro un regime di regolazione che non poteva fare a meno di istituzioni in grado di gestire gli equilibri di un'economia ad ampia intensità di lavoro fortemente produttivo.

3. La monetarizzazione della crisi

Per capire le grandi trasformazioni dei corpi intermedi successive è ancora una volta necessario osservare la traiettoria del modello di sviluppo. Con la seconda metà degli anni settanta l'impatto di fenomeni esogeni mettevano in discussione l'impianto di fondo del sistema economico livornese: la fine delle partecipazioni statali, la liberalizzazione del lavoro portuale e la progressiva contrazione del pubblico impiego hanno distrutto i tre pilastri del regime di regolazione intensivo che aveva determinato il benessere della città.

Le esigenze del mercato portuale dovevano tener conto dell'ingresso nell'economia dei trasporti di paesi a bassissimo costo del lavoro e dell'aumento dei luoghi dai quali trasportare quantità crescenti di merci e, di conseguenza, della «necessità di predisporre economie di scala fino al raggiungimento delle quali si rendeva necessario far fronte a un eccesso di offerta sulla domanda e quindi a un prezzo decrescente dei servizi» (Marcucci, 1997, p. 94).

Il dibattito sul «declino portuale» fu portato avanti a livello nazionale da tutte le forze politiche e sociali e si polarizzò su due schieramenti: il primo riteneva che il monopolio del lavoro delle Compagnie impedisse il libero dispiegarsi della capacità di innovazione e di attrazione dei traffici mentre il secondo non intendeva abbattere l'ipoteca di una gestione pubblica del porto e del lavoro portuale e puntava sull'investimento in infrastrutture e sulla programmazione strategica. Senza prestare alcuna attenzione al necessario ripensamento della infrastrutturazione e della logistica, prevalse la linea che affidava all'attacco contro il lavoro la riuscita della ristrutturazione. Nonostante la dura opposizione della Compagnia lavoratori portuali, dalla metà degli anni ottanta una serie di provvedimenti legislativi mirarono alla drastica riduzione degli organici per contenere lo squilibrio strutturale tra domanda e offerta di lavoro e aumentare la produttività dei lavoratori

RPS

Lorenzo Giudici

portuali. Infine, la circolare 91/1988 del ministro Prandini destrutturò l'organizzazione del lavoro promossa dalle Compagnie e una circolare successiva impose alle Capitanerie di controllare l'amministrazione dei fondi destinati al fondo centrale per il salario garantito.

Per sopravvivere a queste trasformazioni, la Compagnia si trasformò in Compagnia impresa lavoratori portuali, ossia una società terminalista in concorrenza con altre imprese: la Cilp diventò una holding di notevole spessore che operava in porto diversificando la propria attività tramite società controllate e partecipate, dal campo informatico al lavoro sui moli, dalla ricerca all'attività ambientale, dai servizi all'investimento industriale e immobiliare. Mutando l'orizzonte di riferimento cambiavano le qualità richieste a un dirigente e dovevano cambiare anche la «mentalità», le «abitudini e le forme tradizionali» dei lavoratori. Dall'organizzazione dei rapporti di forza tipici del lavoro dei dirigenti del movimento operaio dentro un regime intensivo, i compiti direttivi si trasformano nel costante aggiornamento tecnico e in una propositività imprenditoriale ben più esposta alle oscillazioni del mercato. Questi mutamenti non evitarono il declino del porto, schiacciato dalla competizione globale e da carenze infrastrutturali a cui non veniva posto rimedio.

Per quanto riguarda il sistema manifatturiero, si assiste a un'analogia traiettoria declinante. Col giungere degli anni ottanta la situazione occupazionale precipitò: il drastico ridimensionamento dell'occupazione nelle aziende a partecipazione statale a causa della ristrutturazione e cessione a gruppi privati, un tasso di mortalità della piccola e media impresa che continuava ad alzarsi, un arresto della capacità del settore pubblico di risolvere i problemi occupazionali e il fatto che l'imponente riorganizzazione industriale toccasse anche una larga fetta delle maggiori imprese private (la Borma chiudeva i forni, le Officine San Marco cessavano la produzione, la Dow effettuava ampi tagli e i due stabilimenti Motofides navigavano nelle difficoltà) determinarono un brusco aumento della disoccupazione, che già tra il 1981 e il 1985 passò da 5.000 a 9.000 unità. Durante il ventennio 1981-2001 gli addetti manifatturieri scendono del 35%, perdendo oltre 5.000 unità, di cui oltre 4.400 negli anni ottanta. L'unico settore industriale che mostra una dinamica di crescita continua nel numero di addetti è quello delle costruzioni, almeno fino al 2008.

La consapevolezza che un modello era finito ha spinto alla ricerca di nuove strade che arginassero la crisi occupazionale e che consegnassero una diversa vocazione alla città. Ancora oggi, intervistando i mag-

giori dirigenti che partito e sindacato hanno espresso in città dalla seconda metà degli anni ottanta in poi, è unanime la rilevazione che su Livorno «stava abbattendosi un disastro e non c'era altra scelta che sperimentare nuove strade».

Decisiva in questo frangente fu la crisi dell'industria simbolo della città: il Cantiere navale. In seguito alla decisione della chiusura del cantiere da parte della Fincantieri furono gli stessi lavoratori a rilevare la proprietà, acquistando lo stabilimento; con il sostegno delle organizzazioni sindacali e degli enti pubblici e privati, nel 1996 i lavoratori del Cantiere si costituirono in cinque società cooperative e, rilevando da Fincantieri lo stabilimento avviato alla dismissione, avviarono un'autogestione della fabbrica, con la ripresa dell'intero processo produttivo, dalle costruzioni navali alle riparazioni. Ma nel 2002, per una complessa serie di motivi ancora oggi al centro di aspre polemiche, il progetto cooperativo fallì.

A quel punto, la giunta Lamberti presentò alla città un progetto di riconversione del Cantiere a un'area multifunzionale in equilibrio su «tre gambe»: le riparazioni, la dipartistica, le costruzioni, dove la parte del leone era però riservata a quest'ultimo comparto. Il 17 aprile 2003 il gruppo Azimut-Benetti acquistò dunque il Cantiere Orlando di Livorno per 50,6 milioni di euro e presentò il progetto della «Porta a mare», ossia la trasformazione dell'area non più produttiva in un distretto *multiservice* in cui le aree edificabili complessive ammontavano a 70.800 metri quadrati di slp su un'area totale di 84.000 metri quadrati. Nel luglio 2007 il gruppo ha ceduto l'80% delle aree a Igd⁴ per circa 50 milioni di euro e insieme all'immobiliare delle cooperative «rosse» ha costituito la società Porta medicea che è il soggetto attuatore dell'intervento.

Oltre «Porta a mare», altri due grandi progetti sono stati elaborati su altre aree di espansione: «Porta a terra», una vasta cittadella commerciale creata su un'area di 452.000 metri quadrati e il «Nuovo centro», un quartiere cittadino in cui trovano posto aree commerciali per circa 50 mila metri quadrati, quasi 30 mila di terziario e 57 mila di residenziale.

Per uscire dalla crisi, quindi, gli amministratori locali, con il concerto

⁴ Igd (Immobiliare grande distribuzione) S.p.a. è una società quotata in borsa controllata da Unicoop Tirreno, filiazione della cooperativa di consumo *La Proletaria*. Igd possiede, attraverso l'Immobiliare Larice S.r.l., il 60% di Porta medicea S.r.l., la società che gestisce tutta l'operazione «Porta a mare» per un valore calcolato di oltre 240 milioni di euro.

RPS

DALLA CITTÀ ROSSA ALLA CITTÀ «SUBPRIME», LA CRISI INDUSTRIALE E SOCIALE DI LIVORNO

dei dirigenti della Compagnia e del sindacato, degli enti provinciali e regionali e dei principali attori economici del territorio (*in primis* le banche) e verticalizzando la discussione dentro il partito e il sindacato, hanno elaborato un progetto che intendeva fare della deindustrializzazione (con la dismissione di stabilimenti, terreni e professionalità) l'occasione del lancio di un nuovo modello di sviluppo, centrato sull'immobiliare e la rendita finanziaria, sul terziario commerciale, sul turismo e sulla produzione di beni di lusso. Gli amministratori si sono ritagliati, dunque, di concerto con le parti sociali, un inedito spazio nella programmazione strutturale, aprendo tavoli analitici sul futuro del porto e le possibilità turistiche del territorio, sullo sviluppo e la rigenerazione urbana, sull'attrazione di investimenti nazionali, europei e soprattutto privati. La trasformazione del modello di sviluppo non segnerà un brusco cambio tra due classi dirigenti, ma una selezione della vecchia classe dirigente entro questo passaggio di modello.

Con un'azione complementare, gli effetti della crisi sono stati attutiti grazie al massiccio ricorso agli ammortizzatori sociali e al sistema previdenziale nazionale. Gli stretti legami col Pci e la grande capacità di dialogo con i partiti politici di governo, grazie ai buoni rapporti con i dirigenti locali e regionali del Psi e della Dc, permise un ingente afflusso di capitali come parziale risarcimento della crisi: prepensionamenti, incentivi, fondi per la riconversione si sovrapposero sul territorio determinando una trasformazione socio-economica ma anche *antropologica* della città. Una parte importante della classe operaia livornese poté beneficiare anticipatamente della pensione e con i soldi ricevuti investiva in quelle attività (commerciali, finanziarie e nel mattone) che andranno a costituire il cuore del nuovo modello di sviluppo cittadino. Si useranno così i capitali pubblici estratti dalla deindustrializzazione in quello che è il ciclo di valorizzazione naturale del capitale in una zona deindustrializzata, cioè il mattone.

Naturalmente, le ristrutturazioni produttive che hanno investito Livorno negli anni ottanta e novanta hanno avuto forti conseguenze sul ruolo rivestito dai corpi intermedi operai nei processi di regolazione. La grande trasformazione del modello di sviluppo si è fondata su un utilizzo di capitale e di suolo ben superiore all'intensità di lavoro impiegato. La nuova logica del profitto impone al capitale di valorizzare se stesso risparmiando il più possibile nell'utilizzo di forza-lavoro, rovesciando la regolazione intensiva nei suoi fondamenti e con essa la centralità dei corpi intermedi nella regolazione stessa. Il capitale fisso si è mangiato il capitale variabile; la grande fabbrica si frantuma in una

miriade di attività specializzate e messe in rete dentro filiere distese su più territori: ciò ha determinato l'estinzione di quella cultura operaia capace di significare l'esistenza delle masse popolari anche fuori dal perimetro della fabbrica. Le istituzioni di governo hanno risposto in ultima istanza alla forte deindustrializzazione dei territori «guadagnando tempo» (*buying time*) (Streeck, 2013), ovvero affidando prevalentemente alla finanza e al mattone la tenuta del territorio.

La percezione di un inasprimento dei rapporti di forza tra capitale e lavoro è stata così limitata da una strategia di adattamento che ha gonfiato la città di denaro. Accanto alla finanziarizzazione del territorio – ottenuta anche «monetarizzando la crisi» attraverso i pre-pensionamenti, le liquidazioni e gli incentivi – possiamo osservare come risposta al declino industriale la proliferazione clientelare di occasioni occupazionali fittizie, soprattutto nelle ex municipalizzate. La produzione di bolle finanziarie e occupazionali che ha contraddistinto Livorno è stata dunque una strategia di sottrazione dal conflitto capitale-lavoro e in questo risiede in ultima istanza il suo carattere di «tempo guadagnato». Questa strategia ha rotto l'abituale cultura politica locale e trasformato profondamente anche l'organizzazione dei corpi intermedi.

Pci e Cgil infatti hanno guidato da protagonisti la riconversione del modello di sviluppo, ma hanno dismesso progressivamente le istanze più conflittuali e soprattutto hanno rinunciato a organizzare il mondo del lavoro: dal modello centralizzato del partito di massa tipico dell'età fordista si è passati a un partito elettorale-professionale (Panebianco, 1982). È così venuta a scavarsi una distinzione profonda tra classe politica ed elettorato e il funzionariato politico del Pci si è trasformato in amministrazione, si è lanciato nella piccola e media impresa soprattutto cooperativa attraverso il capitale sociale garantito dal partito o, infine, ha assunto compiti tecnici nelle ex municipalizzate divenute partecipate e in altri enti del territorio.

4. L'esplosione della crisi

Una volta che il «tempo accumulato» è finito, il territorio ha conosciuto enormi difficoltà: la piena occupazione non è che un miraggio del passato (nella provincia di Livorno per i dati dell'«Osservatorio provinciale sul mercato del lavoro» si arriva al 15,1%) i principali indicatori sociali precipitano, la conservazione del lavoro è scambiata con il suo costante degrado, la dinamica salariale è compressa dalla presenza di lavoro preca-

RPS

Lorenzo Giudici

RPS

DALLA CITTÀ ROSSA ALLA CITTÀ «SUBPRIME», LA CRISI INDUSTRIALE E SOCIALE DI LIVORNO

rio e informale, la rendita finanziaria aumenta il tasso di disegualianza. La politica industriale, quando viene praticata e non si lascia semplicemente campo libero ai processi speculativi finanziari e immobiliari, si rende autonoma da qualsivoglia politica sociale e culturale.

Se a livello macroeconomico sono ulteriormente aumentati i profitti immobiliari e finanziari, a livello microeconomico si sono sviluppate diverse leve finanziarie per sostenere il tenore di vita diffuso e le piccole attività individuali. Una volta che le risorse pubbliche e private si sono dimostrate insufficienti – cioè sono finite le riserve accumulate con gli incentivi e le pensioni e i sussidi non sono bastati a provvedere ai bisogni di nuclei familiari sempre più in difficoltà – numerose famiglie per finanziare le condizioni di vita abituali non hanno avuto altra via che affidarsi a una vasta gamma di prodotti speculativi ad alto rischio. Mentre chiudono molte piccole imprese ed esercizi commerciali, sono state aperte agenzie di scommesse, compra oro, sportelli di gruppi finanziari e si rafforza l'economia informale e criminale. Con un'efficace formula coniata da Aalbers (2012), siamo in presenza di una *subprime city*. La finanziarizzazione del territorio si mostra così correlata in più punti al ripiegamento sulla vita privata prodottosi con la trasformazione dei corpi intermedi tradizionali. La dissoluzione di un contesto ricco di legami regolato dalla sezione del partito, come il quartiere, o da una marcata presenza sindacale, come le concentrazioni operaie, e il netto calo della partecipazione politica e della fiducia in una via d'uscita collettiva dalle situazioni di difficoltà hanno determinato una profonda trasformazione nei processi di riconoscimento degli attori.

Esposte a questi processi, le forme di socialità per reazione hanno amplificato le relazioni di reciprocità e la specializzazione sulle funzioni cui sono deputati (affettive, professionali, simboliche). Le reti si sono fatte meno estese e prevalentemente composte da legami forti, familiari, amicali e clientelari, senza riuscire a trovare elementi di mediazione e generalizzazione capaci di connetterle dentro insiemi più vasti. Il riflesso di questa situazione sui corpi intermedi è dunque stato ingente. Si è assistito a una proliferazione di esperienze elettorali, liste civiche, comitati territoriali, associazioni legate alle più diverse *issues* (ambientali, etiche, identitarie, estetiche), che possono aver prodotto momenti di adesione, conflitto o consenso anche elevati senza mai avere avuto però la forza di farsi portatrici di istanze generali di ricomposizione, pur mantenendo spesso come riferimento ideale le vecchie fisionomie dei corpi intermedi operai.

Un rapporto dell'Irpet del 2010 dedicato all'«economia del mare» livornese chiarisce in modo esemplare i termini strutturali della questione. In primo luogo lo studio mostra come il tasso di occupazione appaia particolarmente basso, ben sotto la media toscana e anche sotto la media nazionale, facendo del problema occupazionale il problema principale dell'area livornese.

Il basso tasso di occupazione non impedisce, tuttavia, all'area di disporre di un Pil pro capite abbastanza elevato, in linea con la media regionale. Ciò dipende dell'elevato livello della produttività del lavoro che è, in effetti, tra le più alte della Toscana: si tratta, quindi, di un'area con pochi lavoratori, ma caratterizzati da una elevata produttività. L'Irpet evidenzia come la causa principale di questo comportamento risieda proprio nelle specializzazioni produttive prevalenti nella provincia, in particolare proprio in alcune di quelle che definiscono l'economia del mare, le quali sono in effetti spesso a elevata intensità di capitale e di suolo e a bassa intensità di lavoro.

Il settore turistico, la logistica portuale e retroportuale, le specializzazioni industriali petrolchimiche ed energetiche come le attuali configurazioni del ciclo produttivo delle automotive e della cantieristica sono effettivamente caratterizzate da un utilizzo di capitale e di suolo superiore all'intensità di lavoro impiegato, determinando un rapporto tra capitale investito e unità di lavoro molto alto, all'opposto dello stesso rapporto nel precedente modello di sviluppo. Soprattutto, tenendo conto che dal punto di vista della specializzazione produttiva l'economia livornese è fortemente caratterizzata dalle attività terziarie (dal momento che pur in presenza di significativi insediamenti industriali, il peso dell'industria manifatturiera si attesta al 12,3%), va notato che anche alcune importanti attività terziarie sono caratterizzate da un alto uso del suolo; sono così, ad esempio, le attività portuali che, in effetti, occupano spazi in genere rilevanti in cui l'intensità di lavoro è, in taluni casi, decisamente bassa (si pensi agli spazi retroportuali). Le stesse attività turistiche sono considerate in maniera analoga dall'Irpet, perché se è vero che prese con riferimento agli spazi utilizzati per la ricettività non sembrerebbero essere caratterizzate da un uso estensivo del territorio, in realtà lo sono dal momento che lo spazio utilizzato dal turista è ben più ampio di quello strettamente delegato alla ricettività. Allo stesso modo, per quanto riguarda il volano dello sviluppo negli anni novanta, l'edilizia, sono particolarmente presenti nel territorio livornese fenomeni di saturazione, testimoniati, tra l'altro, anche dal prezzo medio della residenza, che vede tutti i sistemi locali della provin-

RPS

Lorenzo Giudici

cia posizionati su valori decisamente più alti della media regionale, che è già alquanto elevata rispetto al resto del paese (Irpel, 2010).

C'è dunque una tendenza del capitale livornese ad accentuare ciò che avviene a livello nazionale e globale, dove la logica del profitto vigente impone al capitale di valorizzare se stesso risparmiando il più possibile nell'utilizzo di forza-lavoro. Sul territorio questi processi si esacerbano, rovesciando la logica intensiva e amplificando le difficoltà dei corpi intermedi tradizionalmente legati al lavoro, nel passato soggetti fondamentali nell'applicazione e nell'implementazione delle politiche sociali, gestendo indirettamente o direttamente una miriade di questioni legate al lavoro, alla casa, alla salute, all'accesso al credito, all'istruzione, al tempo libero. Questi corpi intermedi che davano forma al territorio si trovano ad affrontare oggi uno dei rapporti più alti d'Italia tra impiego di capitale e impiego di lavoro in uno scenario che ha praticamente esaurito le riserve accumulate negli anni dove la finanza e l'immobiliare avevano sostituito i presidi fordisti. In conclusione, la gravità della questione sociale a Livorno, segnata dai caratteri tipici delle *subprime cities*, è resa ancora più drammatica dalla crisi acuta dei soggetti che fino a poco tempo prima dettavano la linea delle politiche sociali sul territorio e dalla totale assenza di un dibattito su un modello di sviluppo capace di far fronte alla situazione.

Riferimenti bibliografici

- Aalbers M., 2012, *Subprime Cities: The Political Economy of Mortgage Markets*, Wiley-Blackwell, Oxford.
- Cosci L., 1997, *Le pratiche dell'agire politico ed economico*, in *Il filo della memoria. Cinquant'anni di storia della Compagnia Portuale di Livorno*, «Quaderni di Portonovo», Livorno, pp. 21-58.
- Dal Lago A. e Quadrelli E., 2003, *La città e le ombre. Crimini, criminali, cittadini*, Feltrinelli, Milano.
- Irpel, 2010, *Livorno e l'economia del mare*, disponibile al sito internet: www.irpel.it.
- Marcucci N., 1997, *Le trasformazioni del porto di Livorno alla fine degli anni Ottanta*, *Il filo della memoria. Cinquant'anni di storia della Compagnia Portuale di Livorno*, «Quaderni di Portonovo», Livorno, pp. 81-97.
- Panebianco A., 1982, *Modelli di partito*, il Mulino, Bologna.
- Streeck W., 2013, *Tempo guadagnato. La crisi rinviata del capitalismo democratico*, Feltrinelli, Milano.
- Taddei F., 1990, *Dagli anni '50 ai giorni nostri*, in *Le voci del lavoro. 90 anni di organizzazione e di lotta della Camera del Lavoro di Livorno*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli-Roma, pp. 383-462.