

# LA TRANSIZIONE GIUSTA. LAVORATORI STRANIERI, SALARI E DIBATTITO PUBBLICO A MONFALCONE

Loredana Panariti<sup>1</sup>

## ABSTRACT

La ricerca, indagando il processo di passaggio a un'economia sostenibile capace di garantire equità e diritti, approfondisce l'evoluzione delle forme di sfruttamento del lavoro che caratterizzano il sistema degli appalti, sviluppatosi dalla fine degli anni Ottanta del Novecento, nel Cantiere Navale di Monfalcone (Fincantieri). Per analizzare le radici del fenomeno e la sua evoluzione si ripercorre prima la storia dello stabilimento dal momento in cui inizia la specializzazione produttiva nel settore delle navi da crociera e poi si descrivono le condizioni di lavoro nel subappalto in rapporto alle trasformazioni organizzative e produttive. I risultati dello studio mettono in evidenza come, sebbene gli strumenti utilizzati (la "paga globale" e la "liberatoria") non siano cambiati nel tempo, la presenza di un numero crescente, e ormai maggioritario, di lavoratori immigrati, resi più ricattabili dalla distanza dal loro paese d'origine e dalla necessità di non perdere il permesso di lavoro, ha dato vita a forme di sfruttamento sempre più pesanti e differenziate, mettendo in crisi anche il tradizionale modello d'intervento sindacale.

*The study, investigating the process of transition to a sustainable economy capable of guaranteeing equity and rights, delves into the evolution of the forms of labour exploitation that characterise the subcontracting system that has developed at the Monfalcone shipyard (Fincantieri) since the end of the 1980s. To analyse the roots of the phenomenon and its evolution, the author first traces the history of the shipyard from the beginning of its production specialisation in the cruise ship sector and then describes the working conditions in subcontracting in relation to organisational and production transformations. The study shows how, although the tools used for ex-*

---

<sup>1</sup> Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche, Università degli Studi di Trieste.

*ploitation have not changed over time, the presence of a growing number of migrant workers, now the majority, who are more vulnerable to blackmail because they are far from their country of origin and do not wish to lose their work permit, has led to increasingly serious and differentiated forms of exploitation, which also challenge the traditional model of union intervention.*

#### PAROLE CHIAVE

Cantiere di Monfalcone, Fincantieri, subappalto, transizione giusta, lavoratori immigrati

#### KEY WORDS

*Shipyard of Monfalcone, Fincantieri, Just Transition, Subcontracting, Migrant Workers*

## INTRODUZIONE

La riflessione su concetto di “giusta transizione” ebbe origine negli anni Settanta all’interno del movimento sindacale statunitense, quando Tony Mazzocchi, sindacalista dell’*Oil, Chemical and Atomic Workers Union (OCAW)*<sup>1</sup>, denunciò gli impatti negativi delle aziende petrolifere, chimiche e nucleari sull’ambiente e la salute dei lavoratori e iniziò ad impegnarsi in battaglie a tutela dei lavoratori e del benessere delle comunità locali. Nel 1997, nacque così la *Just Transition Alliance*, che unì in un’inedita partnership il movimento sindacale e le associazioni e i gruppi di difesa ambientale.

Progressivamente, l’espressione “giusta transizione” e i concetti a essa legati si diffusero anche in Europa diventando uno degli elementi che il sindacato avanzava nel dibattito globale sulla sostenibilità ambientale tanto da essere inserito nel preambolo dell’Accordo di Parigi sul clima del dicembre 2015, in cui si ribadiva la necessità di “tenere in conto degli imperativi di una giusta transizione per i lavoratori e la creazione di posti di lavoro decorosi e di qualità”<sup>2</sup>.

La relazione tra diritti del lavoro e sostenibilità ambientale non è stata priva di contraddizioni e conflitti. Quando, alla fine degli anni Settanta, nelle rivendicazioni del movimento sindacale si stava facendo strada, a volte con molta fatica, l’idea che lavoro e ambiente fossero strettamente legati e che non si potesse sacrificare la salute aderendo a un modello di crescita fondato sullo sfruttamento delle risorse e poco attento alla sostenibilità (con tutti i limiti del termine), il “patto fordista” iniziò a vacillare. Andò in crisi, infatti, la struttura economico-sociale che aveva garantito stabilità lavorativa (maschile)<sup>3</sup> e un sistema regolato di relazioni industriali. Gli shock petroliferi mostrarono le incongruenze di uno sviluppo senza vincoli, ma diedero anche il via a una serie di processi di ristrutturazione tecnologica e aziendale che miravano alla riduzione del fabbisogno di manodopera all’interno del sistema produttivo, creando di fatto le condizioni per un indebolimento del sindacato e cancellando, o riducendo, le istanze ambientaliste che avevano appena cominciato a manifestarsi al suo interno.

La simultaneità temporale tra il manifestarsi delle istanze ecologiste e la fine del fordismo, o meglio la trasformazione del fordismo in un nuovo paradigma produttivo basato su una pluralità di risposte (ristrutturazione, delocalizzazione, deindustrializzazione, crescita della piccola e media impresa ecc.), incise in modo

---

<sup>1</sup> Leopold Les, *The Man Who Hated Work and Loved Labor: The Life and Times of Tony Mazzocchi*, Chelsea Green Publishing Company, White River Junction, Vermont, 2007.

<sup>2</sup> Nel testo, la frase si conclude con “in linea con le priorità di sviluppo definite a livello nazionale”, mitigando le affermazioni precedenti. Si veda: [https://unfccc.int/sites/default/files/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf).

<sup>3</sup> Su questo tema si veda Eloisa Betti, *Il lavoro femminile nell’industria italiana. Gli anni del boom economico*, “Storicamente”, 6 (2010). [https://storicamente.org/sites/default/images/articles/media/1448/lavoro\\_femminile\\_donne.pdf](https://storicamente.org/sites/default/images/articles/media/1448/lavoro_femminile_donne.pdf).

profondo sulle richieste sindacali relative alla tutela del lavoro congiunta alla difesa dell'ambiente. Sebbene, a livello generale, con il tramonto della *golden age* e la trasformazione del fordismo, la necessità di ripensare il modello produttivo si intrecciasse progressivamente con la consapevolezza dei limiti ambientali, il timore per l'aumento della disoccupazione e l'impegno per la conservazione dei posti di lavoro distolse, in parte, l'attenzione sugli impatti distruttivi del sistema economico, alimentando il conflitto tra ambiente e lavoro.

Per quanto riguarda l'Italia, si pensi alle vicende dell'Ilva di Taranto, della Farmoplast di Massa, dell'ACNA di Cengio o della Stoppani di Genova in cui la preoccupazione per la chiusura degli stabilimenti non sempre ha permesso di trovare spazi di confronto e protesta comuni tra movimenti ecologisti e sindacato e spesso li ha visti contrapposti. Eppure, nei decenni precedenti, l'attenzione alla salubrità dell'ambiente di lavoro e del territorio, riassunti nel principio "la salute non è in vendita", avevano reso gli operai protagonisti della valutazione diretta degli spazi di lavoro, ridimensionando il ruolo dei tecnici esterni. Allo stesso tempo, la medicina del lavoro aveva varcato i cancelli delle fabbriche per occuparsi anche di monitoraggio ambientale<sup>4</sup>. In questo contesto il ruolo che il movimento sindacale per l'ambiente esercitò nel nostro Paese fu molto importante e costituì le basi per la nascita dei servizi per la tutela della salute negli ambienti lavoro e sul territorio.

Successivamente, le ristrutturazioni e la modifica del tessuto produttivo, che dagli anni Ottanta ridussero le opportunità di lavoro dignitoso per molte persone, piegarono anche il sindacato alla necessità dell'occupazione e le istanze ecologiste si ridussero o scomparvero dall'orizzonte strategico delle organizzazioni dei lavoratori<sup>5</sup>.

La crisi del 2008, l'emergenza sanitaria e l'instabilità della situazione internazionale hanno nuovamente accresciuto l'attenzione sull'emergenza climatica e ambientale ma, sebbene la creazione di nuovi posti di lavoro, il miglioramento delle condizioni lavorative di giovani, donne e migranti e l'attenzione verso i *working poor* siano gli obiettivi più significativi di Agenda 2030, tutela dell'ambiente e del lavoro non sempre procedono all'unisono. Da qualche anno, comunque, le istanze e le vertenze sindacali legate alla trasformazione sostenibile e alla protezione del lavoro hanno interessato diverse aziende italiane, mentre il recepimento della direttiva europea sulla dichiarazione di sostenibilità ha rimesso lavoro e ambiente al centro della discussione<sup>6</sup>. La segmentazione sempre più decisa del mercato del lavoro, tuttavia, tende ad aumentare la distanza tra lavoro dignitoso e sostenibilità ambientale. Nell'organizzazione dell'attività di impresa, infatti, si fa ricorso sempre più frequentemente a forme di lavoro atipico e a esternalizzazioni e appalti. Si tratta di

<sup>4</sup> Maria Luisa Righi, *Le lotte per l'ambiente di lavoro dal dopoguerra ad oggi*, "Studi Storici", 2/3, 1992, pp. 618-652.

<sup>5</sup> <https://www.collettiva.it/archivio-storico/rassegnait/quando-il-sindacato-scopri-la-cultura-della-salute-hvpguag8>.

<sup>6</sup> Si veda, a questo proposito, Emanuele Leonardi, *La giusta transizione tra questione sociale e questione ambientale: il potenziale ecologico delle mobilitazioni operaie*, "Diritto del Lavoro e di Relazioni Industriali", 177-178, 2023, pp. 99-124.

fenomeni che sono strettamente legati alla ricerca di una competitività basata sulla riduzione dei costi e alla necessità di erogare grandi quantità di lavoro in periodi definiti. Lo si fa acquistando forza lavoro e cioè riducendo l'opzione *make*, in cui l'impresa integra tutte le diverse fasi di produzione, e allargando l'opzione *buy*, in cui, invece, l'impresa affida all'esterno una parte delle attività risolvendo i contratti a opere terminate. L'elevato grado di flessibilità dei principali processi aziendali e la loro dispersione comportano, spesso, il progressivo peggioramento delle attività lavorative lungo la catena del valore, con la presenza di posizioni sempre meno tutelate e stabili e forme più o meno intense di sfruttamento.

Spazi di frammentazione e decentramento produttivo, di cui il lavoro instabile era l'inevitabile corollario, hanno sempre caratterizzato la struttura industriale italiana. Anche durante la *golden age*, in cui, almeno nelle aziende più grandi, mutarono le relazioni industriali e si plasmò un mercato del lavoro tutelato e protetto, esistevano ampie fasce di instabilità che riguardavano soprattutto le donne<sup>7</sup>. In quella stagione, tuttavia, parti sociali e istituzioni pubbliche condivisero l'idea che la stabilità lavorativa fosse l'elemento centrale nella costruzione delle politiche economiche e sociali e ciò portò all'affermazione e al consolidamento dei diritti dei lavoratori e alla crescita dei servizi pubblici di welfare, insieme al miglioramento generale dei redditi<sup>8</sup>.

Furono le crisi economiche degli anni Settanta e dei primi anni Ottanta a segnare lo spartiacque tra un prima, caratterizzato dall'idea che un lavoro continuativo fosse un diritto da garantire e un dopo in cui, con sempre più forza, si radicava la convinzione che una certa flessibilità fosse necessaria per ridurre la disoccupazione e il deterioramento del capitale umano. Il disegno, almeno all'inizio, era combattere le crisi e la flessibilità era vista come una condizione passeggera, preparatoria di una successiva stabilizzazione.

Durante gli anni Novanta, caratterizzati da un periodo di ripresa economica, quasi immediatamente indebolita da guerre, problemi monetari e conseguente aumento del costo delle materie prime, la tendenza non si invertì e la flessibilità si trasformò in una condizione di perenne precarietà e instabilità lavorativa e reddituale. Il passaggio fu accompagnato da un progressivo allentamento dei vincoli di tutela del lavoro e dall'allargamento delle maglie della disciplina con cui si realizzavano le esternalizzazioni, permettendo un uso sempre più intenso di prestazioni offerte da fornitori esterni, sottoposte a regole molto meno stringenti di protezione del lavoro<sup>9</sup>. In molti settori l'utilizzo dell'appalto ha permesso quella che viene definita

---

<sup>7</sup> Eloisa Betti, *Precari e precarie: una storia dell'Italia repubblicana*, Roma, Carocci, 2019.

<sup>8</sup> Jan Breman, Marcel van der Linden, *Informalizzare l'economia: il ritorno della questione sociale a livello globale*, in Luca Salmieri, Ariella Verrocchio (a cura di), *Di condizione precaria. Sguardi trasversali tra genere, lavoro e non lavoro*, Trieste, EUT, 2015, pp. 11-32. Di van der Linden si veda anche *San Precario: A New Inspiration for Labor Historians in Labor Studies in Working-Class History of the Americas*, 11, 2014, pp. 9-21.

<sup>9</sup> Laura Chies, *Lavoro precario, povertà e vie d'uscita*, in Salmieri, Verrocchio (a cura di), *Di condizione precaria*, cit., p. 35.

“una delocalizzazione di prossimità”<sup>10</sup> con lavoratori che, pur operando negli stessi spazi dei lavoratori “diretti”, percepiscono salari inferiori e si trovano in condizioni di scarsa sicurezza e sfruttamento.

In questa prospettiva, il contributo è dedicato alla relazione tra il crescente ricorso ad appalti e subappalti e l’organizzazione del lavoro nel cantiere navale Fincantieri di Monfalcone. La contraddizione tra i robusti investimenti dell’azienda, volti a sviluppare iniziative che limitino l’impatto ambientale e promuovano l’efficientamento energetico con un impiego responsabile delle risorse e il corretto smaltimento dei rifiuti<sup>11</sup>, e l’utilizzo degli appalti come strumento di contenimento dei costi e dei rischi derivanti dalla titolarità dei rapporti di lavoro mostra come la ricerca di una maggiore sostenibilità ambientale non sempre si intrecci con le indicazioni sul lavoro dignitoso. Indicazioni formulate a Ginevra, ancora nel 1999, dall’Organizzazione Internazionale del Lavoro che lo definiscono principio universale fondamentale ed elemento centrale di un nuovo modello di sviluppo<sup>12</sup>.

## L’EVOLUZIONE DELLA CANTIERISTICA EUROPEA E LO STABILIMENTO DI MONFALCONE

Lo storico cantiere di Monfalcone, costruito tra il 1907 e il 1908, passò al Regno d’Italia dopo la I Guerra mondiale. Nel 1929, la crisi generale che investì l’Europa provocò il fallimento della Banca Commerciale Triestina, che fino ad allora aveva contribuito a reggerne le sorti, e la maggioranza delle azioni furono rilevate dalla Banca Commerciale Italiana e, successivamente, dall’IRI.

La traiettoria storica dello stabilimento fu simile a quella degli altri cantieri italiani con le difficoltà dovute alla ciclicità tipica del settore e le frequenti iniezioni di denaro pubblico per superare le congiunture negative di un settore maturo sottoposto, dagli anni Settanta del Novecento, anche all’incessante concorrenza dei produttori asiatici<sup>13</sup>. Concorrenza che crebbe nel tempo e mise in forte difficol-

---

<sup>10</sup> Si tratta di un fenomeno molto presente, per esempio, nella filiera della carne, nella produzione di beni di lusso e nella logistica. Si vedano Valeria Piro, Devi Sacchetti, *Segmentazione del lavoro e strategie sindacali nell’industria della carne*, in “Stato e Mercato”, 2020,3, pp. 515-541; Davide Bubbico, Veronica Redini, Devi Sacchetto, *I cieli e i gironi del lusso. Processi lavorativi e di valorizzazione nelle reti della moda*, Milano, Guerini, 2017; Sergio Bologna, Sergio Curi, *Relazioni industriali e servizi di logistica: Uno studio preliminare*, in “Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali”, 2019, 161, pp.125-156.

<sup>11</sup> Fincantieri, *Politica e gestione ambientale* in <https://www.fincantieri.com/it/sostenibilita/ambientale/politica-e-gestione-ambientale/>.

<sup>12</sup> Gisella De Simone, *La dignità del lavoro e della persona che lavora*, “Diritto del Lavoro e di Relazioni Industriali”, 4, 2019, pp.633-672.

<sup>13</sup> Il volume di Valerio Staccioli (a cura di), *In cantiere. Tecnica, arte, lavoro: ottant’anni di attività dello stabilimento di Monfalcone*, Monfalcone, Ed. della Laguna, 1988, documenta le vicende storiche, politiche e sindacali, nonché i processi produttivi dei Cantieri Navali di Monfalcone dalla loro origine

tà l'intero comparto europeo della navalmeccanica erodendone sempre maggiori quote di mercato. Ciò spinse, alla fine degli anni Ottanta, la Comunità Economica Europea a stabilire una contrazione della capacità produttiva e a stabilire un tetto agli aiuti statali, impedendo, di fatto, il sostegno statale alla cantieristica<sup>14</sup>. La crescita del dominio asiatico, con i conseguenti risultati negativi del settore peggiorati dalla fine degli aiuti di Stato, rese le aziende sempre meno competitive obbligandole ad attuare piani di razionalizzazione e ristrutturazione che, tra il 1975 e il 1985, portarono alla perdita 120.000 posti di lavoro e alla chiusura di due terzi delle società. Ma non si trattò esclusivamente di una riduzione dei volumi della produzione, quanto di un percorso di riposizionamento globale caratterizzato – per utilizzare le parole di Giuseppe Bono – da “un notevole sforzo di adeguamento del proprio profilo in termini di know-how tecnologico e produttivo, di risorse, di competenze”<sup>15</sup>. Il completo rinnovamento dei processi di sviluppo e di realizzazione del prodotto nave si fondava, tuttavia, anche sulla diminuzione del costo del lavoro, diminuzione ottenuta attraverso la crescita di appalti e subappalti e con l'utilizzo di manodopera precaria<sup>16</sup>.

La cantieristica navale è uno dei settori industriali che per caratteristiche e dimensioni si è trovata molto precocemente ad affrontare il problema del disciplinamento e dell'organizzazione della forza lavoro. In questo caso, la scelta di concentrarsi su navi complesse e ad alto contenuto tecnologico ha determinato all'interno

---

alla fine degli anni Ottanta del Novecento. Si vedano anche Cristina Columbi, *Aspetti e problemi della navalmeccanica triestina: le ragioni di una crisi*, in Luigi Ganapini (a cura di), *Anche l'uomo doveva essere di ferro. Classe e movimento operaio a Trieste nel secondo dopoguerra*, Milano, Franco Angeli 1996, pp. 29-75; Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico ed autarchia 1914-1936*, S. Canzian d'Isonzo, Consorzio Culturale del Monfalconese, 2001; Paolo Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town 1860-1940*, Milano, Franco Angeli, 1997; Matteo Martinuzzi (a cura di), *Cantiere: 100 anni di navi a Monfalcone 1908-1988*, s.l., Fincantieri, 2008; Enrico Cernigoi, Marco Puppini, Sergio Valcovich, *Cento anni di cantiere: un secolo di storia di emancipazione umana e sociale al Cantiere navale di Monfalcone*, Roma, Ediesse 2010. Per un inquadramento generale della storia del gruppo Fincantieri si veda Roberto Galisi, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*, Milano, Franco Angeli, 2011,

<sup>14</sup> La VI direttiva CEE del 21 gennaio 1987 e la VII direttiva CEE del 21 dicembre 1990 prevedevano una progressiva limitazione dell'intervento pubblico nell'ottica di ripristinare le normali condizioni di concorrenza anche nel settore delle costruzioni e delle riparazioni navali. Tuttavia, la VII direttiva fu più volte prorogata fino all'emanazione del regolamento n. 1540 del 1998 con il quale si prevedeva la progressiva eliminazione di qualsiasi forma di sostegno diretto al settore.

<sup>15</sup> Giuseppe Bono, uno dei principali artefici dei cambiamenti descritti in queste pagine, è stato amministratore delegato di Fincantieri dal 2002 al 2022. Giuseppe Bono, *L'industria navalmeccanica: situazione e prospettive*, *Lectio Magistralis*, Università di Genova, [https://unige.it/sites/unige.it/files/imported/comunicazione/honoris\\_causa/documents/Lectio\\_Magistralis.pdf](https://unige.it/sites/unige.it/files/imported/comunicazione/honoris_causa/documents/Lectio_Magistralis.pdf) (ultimo accesso 20/2/2024).

<sup>16</sup> Hugh Murphy, Marcel van der Linden, *Some final observations*, in Raquel Varela, Hugh Murphy, Marcel van der Linden (a cura di), *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World Case Studies 1950-2010*, vol. II, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2017, pp. 657-664.

dei cantieri percorsi lavorativi divergenti con gli operai diretti coinvolti nella sperimentazione di nuove tecniche e regole di lavoro, caratterizzate dall'uso sempre più massiccio di macchinari innovativi e computerizzati, e i lavoratori dell'appalto con trattamenti lavorativi e salariali molto diversi.

In Italia, Fincantieri divenne leader mondiale nel settore delle navi da crociera, consolidando la sua posizione anche nella produzione di traghetti e militare. Per il settore *cruise* la scelta cadde su Monfalcone<sup>17</sup>.

Il punto di partenza del nuovo modello organizzativo fu la costruzione della "Micoperi 7000", impostata alla fine del 1985 e consegnata alla fine del 1987. La Micoperi 7000 era una nave-officina semisommersibile di settantacinquemila tonnellate, nel suo genere la più grande e potente unità di tutto il mondo. Con la sua costruzione si avviarono alcuni importanti cambiamenti nella gestione e realizzazione del processo produttivo, utilizzati successivamente per le navi da crociera. Venne, infatti, introdotta la prefabbricazione per blocchi, investendo in una serie di adeguamenti strutturali capaci di garantire gli spazi necessari e crebbe la pratica di appaltare a ditte esterne segmenti sempre più rilevanti del lavoro per ridurre il costo e aumentarne la flessibilità<sup>18</sup>. Da questo momento l'appalto, pur non essendo una caratteristica organizzativa nuova, travalicò i consueti servizi e alcuni determinati aspetti della produzione e cominciò a espandersi. Un decennio dopo, oltre metà della produzione dipendeva da appalti e subappalti di secondo e terzo livello fino ad arrivare a cifre superiori all'80%, certificate da tempo nei bilanci della società<sup>19</sup>.

Le vertenze relative agli appalti e subappalti, che coinvolgevano su opposti fronti le organizzazioni sindacali e l'azienda, avevano sempre rappresentato, anche prima dello spostamento della produzione verso le navi da crociera, un tema caldo nelle relazioni industriali del cantiere. Con cadenza precisa e costante i rappresentanti dei lavoratori calcolavano il numero delle aziende esterne presenti, quanti gli operai impiegati e le ore lavorate insieme alla tipologia di strumenti utilizzata. Spesso richiedevano l'intervento dell'Ufficio territoriale del lavoro affinché controllasse, come da normativa, che i lavori affidati esternamente fossero straordinari e si battevano per il rispetto dei termini contrattuali e per assicurare ai lavoratori delle

---

<sup>17</sup> Si veda Loredana Panariti, *Tute blu e principesse. L'organizzazione del lavoro nel cantiere di Monfalcone (1987-2007)*, in Romeo Danielis (a c. di), *Il sistema marittimo-portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici*, Trieste, EUT Edizioni Università di Trieste, 2011, p. 224.

<sup>18</sup> Roberto Galisi, *Dai salvataggi alla competizione globale*, cit., p.132. Sulle politiche di lungo periodo cfr. Paolo Fragiaco, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana (1861-2011)*, Franco Angeli, Milano, 2012.

<sup>19</sup> Nel bilancio 2022 dell'azienda si legge "Con oltre 230 anni di storia e più di 7.000 navi costruite, Fincantieri mantiene il proprio know-how e i centri direzionali in Italia, dove impiega 10.000 dipendenti e attiva circa 90.000 posti di lavoro, che raddoppiano su scala mondiale in virtù di una rete produttiva di 18 stabilimenti in quattro continenti e oltre 20.000 lavoratori diretti" (2022, *Bilancio Fincantieri*, p. 15, [https://www.fincantieri.com/globalassets/investor-relations/bilanci-e-relazioni/2022/ita\\_fincantieri\\_bilancio\\_2022.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/investor-relations/bilanci-e-relazioni/2022/ita_fincantieri_bilancio_2022.pdf) ultimo accesso 20/2/2024).

“ditte” condizioni di sicurezza e salario parificate a quelle dei dipendenti diretti.<sup>20</sup> Già nel 1965, la FIOM si rivolgeva ai lavoratori esterni invitandoli a pretendere la stessa paga degli operai diretti, a non accettare nessun pagamento “fuori busta” e a esigere il rispetto integrale del versamento degli oneri previdenziali<sup>21</sup>. Le esternalizzazioni erano, dunque, un fenomeno precedente, tuttavia, negli ultimi decenni, la loro crescita impetuosa ha ricoperto un ruolo determinante nella trasformazione dell’azienda e del territorio che la circonda.

La letteratura sul tema conferma come i settori e le aziende dell’appalto e del subappalto tendano ad avere livelli salariali e condizioni di lavoro inferiori rispetto a quelli delle aziende appaltanti e, per quanto riguarda Monfalcone, ciò ha provocato l’instaurarsi di profonde disuguaglianze con un crescente divario fra le condizioni dei dipendenti diretti e quelle degli esterni. Quando, poi, questi processi hanno provocato una segmentazione sempre maggiore del mercato del lavoro con l’utilizzo nelle attività esterne di manodopera immigrata maggiormente vulnerabile, allora i processi di esternalizzazione hanno nascosto anche forme di somministrazione illecita. Un sistema opaco in cui l’obiettivo è ottenere manodopera a prezzi vantaggiosi e costringerla ad adattarsi alle fluttuazioni del mercato e ai diversi carichi di lavoro. La produzione di una nave da crociera richiede, infatti, grandi quantità di lavoro in tempi molto brevi; pertanto, la possibilità di bilanciare in tempo reale la numerosità della forza lavoro è estremamente rilevante e permette di scaricare parte del rischio sui lavoratori<sup>22</sup>.

## LEAN PRODUCTION

Le nuove tecniche di assemblaggio del prodotto nave sperimentate con Micoperi furono successivamente utilizzate anche nella costruzione di due navi da crociera per Astramar che segnarono per lo stabilimento di Monfalcone il primo passo verso il cambiamento completo dell’organizzazione produttiva.

Si tratta di quelle navi per le quali ci siamo lungamente battuti nell’arco di due anni – scrivevano le organizzazioni sindacali a proposito –, vincendo anche il contenzioso in

---

<sup>20</sup> Confronto con la direzione per le condizioni di lavoro delle ditte appaltatrici, 27 maggio 1997, in Archivio Storico Della Camera del Lavoro Territoriale di Gorizia (Monfalcone) (d’ora in poi ASCLGM), 26/5/21.

<sup>21</sup> Si veda, per esempio, il comunicato FIOM “contro il dilagare degli appalti, per un nuovo indirizzo produttivo, in difesa dei livelli di occupazione” del 15 novembre 1965 in ASCLGM, 13/2/3.

<sup>22</sup> Sulle trasformazioni generali della produzione e sulla destrutturazione del lavoro si veda Bennet Harrison, *Agile e snella: come cambia l’impresa nell’era della flessibilità*, Edizioni Lavoro, Roma, 1999. Si vedano anche Lisa Dorigatti, *Ridotte all’osso. Disintegrazione verticale e condizioni di lavoro nella filiera della carne*, in “Meridiana”, 2018, 93, pp.51-70 e Rossana Cillo, Fabio Perocco, *Subappalto e sfruttamento differenziale dei lavoratori immigrati. il caso di tre settori in Italia*, in “Economia e Società Regionale”, 2016, 1, pp. 101-123.

sede comunitaria avviato dai francesi. È un importantissimo biglietto da visita per inserirci nell'unico mercato di navi che oggi vede un po' di domanda<sup>23</sup>.

I due (per quel periodo) super transatlantici, progettati da Renzo Piano, e in grado di accogliere circa duemila passeggeri più seicento uomini d'equipaggio ciascuno, segnarono l'inizio del ciclo in cui il gruppo pubblico divenne l'azienda leader mondiale del settore. Le due imbarcazioni furono ultimate rispettivamente nel 1990 e nel 1991 e l'impegno nelle navi da crociera proseguì, rafforzato dal fatto che le crociere, prima vacanze riservate a pochi privilegiati, si erano trasformate in una delle possibili alternative nel comparto del turismo di massa. Ciò, in generale, provocò da un lato l'aumento della dimensione media delle navi e della capacità ricettiva, dall'altro una consistente diminuzione delle tariffe, determinando così una fortissima tendenza alla concentrazione e al gigantismo navale<sup>24</sup>.

In effetti, le navi da crociera sono produzioni che per complessità e valore unitario impongono assetti patrimoniali e finanziari robusti, combinati con notevoli capacità progettuali e organizzative. I bisogni da soddisfare richiedono, infatti, una concentrazione delle sedi decisionali e delle politiche di marketing, strategia messa a punto da Fincantieri nel 1984 quando da *holding company* si trasformò in *operating company* scegliendo un'alternativa strategica di segmentazione globale, cioè produrre un unico tipo di nave per cantiere o meglio, alcuni tipi di nave per cantiere, in numero comunque ristretto.

La significativa riorganizzazione dell'azienda con l'assegnazione di parti sempre maggiori del processo produttivo a fornitori esterni era stata facilitata anche dai numerosi cambiamenti introdotti nelle norme che disciplinavano il mercato del lavoro e che avevano assecondato le ripetute richieste delle imprese di una riduzione dei costi, specie attraverso l'aumento della flessibilità della manodopera, per affrontare la concorrenza nei mercati globali<sup>25</sup>. L'appalto e il subappalto, inoltre, consentivano all'impresa committente di esercitare una pressione costante per l'abbattimento dei costi, utilizzando la competizione tra diversi fornitori per ottenere un abbassamento dei prezzi. La pressione esercitata sulle aziende fornitrici non era senza conseguenze per i lavoratori traducendosi in peggiori condizioni di lavoro e diminuzione dei salari. Si trattava di un fenomeno strutturale che, come abbiamo visto, era stato causato da elementi diversi come la concorrenza dei cantieri asiatici, l'esplosione del

---

<sup>23</sup> Documento sui carichi di lavoro e azioni di risanamento, Incontro sindacale del 9 marzo 1987, Intersind Trieste, in ASCLGM, 473/3/10.

<sup>24</sup> Ora, dopo un lungo periodo caratterizzato dall'idea che *bigger is better* e quindi da navi sempre più grandi, le ultime quattro navi ordinate da Msc a Fincantieri per il proprio settore *luxury cruises* sono di due volte inferiori per dimensioni alle grandi unità che siamo abituati a vedere nei porti. Sul tema del gigantismo navale si veda Sergio Bologna, *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Milano, Egea, 2011.

<sup>25</sup> Alessandro Bellavista, *Appalti e tutela dei lavoratori*, in "Biblioteca 20 maggio", 2012, 2, pp.175-177.

mercato turistico delle crociere, i nuovi strumenti informatici e il ricorso crescente al lavoro degli immigrati. A ciò si unì l'applicazione di nuovi principi nell'organizzazione del lavoro. A Monfalcone, infatti, l'introduzione del nuovo modello comportò non solo robusti investimenti in impianti e sistemi tecnologici, ma anche un progetto generale di razionalizzazione dei processi direttamente o indirettamente collegati alla produzione. Il recupero di efficienza complessiva, considerato "condizione imprescindibile al fine di garantire la sopravvivenza dell'intero comparto navalmeccanico" imponeva – secondo il progetto di intervento organizzativo diffuso dall'azienda – "di affrontare il problema dei costi ricercando tutte le possibili forme di riduzione degli stessi intervenendo anche sull'organizzazione del lavoro".

È ormai assodato attraverso le esperienze degli ultimi anni – si leggeva più avanti – che la cantieristica più avanzata (in particolare Giappone e Nord-Europa), ha privilegiato gli aspetti organizzativi-gestionali rispetto ad ulteriori investimenti<sup>26</sup>.

Seppure non ancora esplicitata chiaramente, si affermava la necessità del passaggio al paradigma della produzione snella (*lean production*), con l'obiettivo della qualità totale, o *Total Quality*, concetto ripetuto insistentemente anche in tutti i progetti di riorganizzazione successivi.

Il percorso non fu senza ostacoli, ma preparò il passaggio al nuovo modello produttivo. A giudizio dell'azienda, il cantiere di Monfalcone e, al suo interno, l'area dello scafo, presentava i requisiti per l'avvio graduale di una serie di azioni di razionalizzazione organizzativa e gestionale, tendenti a monitorare il lavoro e a verificarne in itinere la produttività. La costruzione di Micoperi, tuttavia, aveva messo a fuoco alcune difficoltà organizzative. Nello spostamento a terra del lavoro di preallestimento era mancato il coordinamento tra centro direzionale e officine, ciò aveva provocato il superamento dei tempi previsti con un aumento del rischio per quanto riguardava la sicurezza e la nocività del lavoro. Inoltre, i ritardi accumulati nell'arrivo dei materiali, le continue modifiche nella progettazione e le difficoltà nel coordinamento degli appalti avevano fatto saltare la pianificazione dei tempi di lavoro: premontaggio e allestimento erano stati eseguiti contemporaneamente, con rilevanti aumenti dei costi.

I progetti di ristrutturazione previsti dall'azienda avevano come obiettivo la fabbrica integrata, caratterizzata dalla ricerca continua di condizioni tecnico-organizzative capaci di garantire il coordinamento nelle operazioni di lavoro e di ridurre al minimo sprechi e tempi morti. Si annunciava anche la fusione dei vecchi mestieri attraverso un percorso di accorpamento che, nonostante l'accento fosse posto sull'incremento delle competenze dei lavoratori e sulla formazione, avrebbe, nel tempo, provocato la completa esternalizzazione di molte fasi del processo produttivo<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Fincantieri, Divisione Costruzioni mercantili, Progetto di intervento organizzativo-gestionale finalizzato al recupero di efficienza della struttura produttiva, in ASCLGM, 22/8.

<sup>27</sup> Problemi dei servizi generali, regolamentazione appalti, (1985) in ASCLGM, Faldone 22/ 12.

Nelle proposte che cercavano di adattare gli elementi tipici della *lean production* alla realtà del cantiere, si individua una chiara tendenza: limitare la produzione diretta alle attività dove c'era maggiore specializzazione e più alta produttività e ricorrere per tutto il resto all'appalto in modo da incrementare o decrementare la produzione con facilità. Così, la ridefinizione dei confini organizzativi dell'azienda permetteva di sfruttare i differenziali di regolazione del lavoro, ridurre i costi di produzione e aumentare la flessibilità utilizzando una manodopera molto più economica<sup>28</sup>.

Le organizzazioni sindacali, pressate dalla necessità di salvaguardare la struttura produttiva e l'occupazione diretta, non riuscirono, almeno in questa fase, a riallineare i propri obiettivi e il proprio ruolo al nuovo sistema di organizzazione del lavoro. Lo scrisse Riccardo Devescovi, al tempo segretario della Fiom provinciale di Trieste:

Per dirla in soldoni abbiamo fatto una trattativa molto impegnativa su questioni di rilevante interesse per i lavoratori e le loro condizioni senza renderci conto del distacco esistente tra la trattativa e quanto succedeva nei luoghi di lavoro e che, nel frattempo, la Fincantieri andava avanti nella sua ristrutturazione e le modifiche nell'organizzazione del lavoro peggioravano e appesantivano rapidamente le condizioni dei lavoratori.

Devescovi proseguiva indicando nell'aumento della produttività e degli appalti la scelta strategica prioritaria dell'azienda:

A mio giudizio sono venuti al pettine nodi e contraddizioni importanti, del rapporto esistente tra contrattazione e ristrutturazione, sia per quanto attiene al metodo che per il merito. Ha pesato senz'altro la novità dell'assetto industriale che la Fincantieri ha deciso di darsi con la ristrutturazione e il tipo di relazioni sindacali conseguenti, ma anche un ritardo politico-culturale, quindi anche strategico, del coordinamento sindacale che non ha saputo proporre una linea critica forte alle scelte di Fincantieri<sup>29</sup>.

Era la conclusione di un ciclo: le trasformazioni indotte dalle nuove tecnologie di processo e di prodotto e il clima politico generale aprirono una strada senza ritorno, rendendo via via più solidi e permanenti tutti quegli elementi di flessibilità e precarietà che avrebbero caratterizzato il mercato del lavoro negli anni successivi.

## “TRASFERTISTI”, TRANSFRONTALIERI E IMMIGRATI

Trasfertisti, transfrontalieri ed immigrati costituivano parte prevalente della manodopera impiegata nell'appalto. Il nucleo maggioritario, nei primi anni di pro-

---

<sup>28</sup> Il nuovo modello organizzativo introdotto in Fincantieri, legato all'introduzione delle tecnologie informatiche e all'esternalizzazione di buona parte del processo produttivo, è parte di quella che fu la riorganizzazione della produzione mondiale, con un processo di progressiva assimilazione del toyotismo, che iniziò nella seconda metà degli anni Settanta del secolo scorso. Si veda Ricardo Antunes, *La trappola del lavoro. La classe che vive di lavoro*, Milano, Jaca Book, 2006.

<sup>29</sup> Introduzione di Riccardo Devescovi, bozza non corretta (1986), in ASCLGM, Faldone 23/ 2.

duzione delle navi da crociera, proveniva dalla Campania: persone che avevano già lavorato nel cantiere di Castellamare e che si spostavano insieme alla ditta o individualmente a Monfalcone. Per loro fu coniato il termine “trasfertisti”, a indicare una presenza temporanea sul territorio, legata agli inevitabili picchi di lavoro con i quali ci si misurava nell’allestimento della nave. A questi si aggiungevano i lavoratori della ex Jugoslavia e dell’area balcanica, presenza, quest’ultima, abbastanza costante in tutto il tessuto produttivo del Friuli Venezia Giulia. I più vicini erano transfrontalieri, mentre coloro i quali provenivano da più lontano potevano, in qualche modo, essere assimilati ai trasfertisti italiani. Crebbe, lentamente, anche la presenza di lavoratori immigrati stabili e, tra questi, nel tempo divenne sempre più robusto il gruppo dei bangladesi che, negli ultimi anni, ha superato il 50% degli stranieri residenti<sup>30</sup>.

Dalla fine degli anni Ottanta, la manodopera esterna del cantiere crebbe notevolmente e le prime ad accorgersene furono le agenzie immobiliari che offrivano posti in appartamenti, a volte anche comprensivi di pasti<sup>31</sup>. Il fenomeno andò di pari passo con il consolidamento della posizione di preminenza di Fincantieri nel settore della costruzione di navi passeggeri: nel 1994 l’azienda aveva raggiunto il 32% della quota del mercato mondiale. Secondo il presidente del consiglio d’amministrazione il risultato era frutto dei miglioramenti ottenuti sul piano dell’efficienza, con una consistente diminuzione del personale diretto che, nonostante l’andamento positivo, era stato, nel corso degli anni, sistematicamente ridotto<sup>32</sup>.

La forza lavoro del cantiere era, dunque, divisa tra lavoratori con un impiego a vita, con tutto quello che ciò comportava in termini di diritti e garanzie e la restante parte caratterizzata da un’elevata incertezza nelle aspettative di lavoro e costretta, spesso, ad accettare condizioni molto più dure e insicure.

I rapporti tra lavoratori diretti e indiretti e la governabilità della fabbrica furono al centro dei conflitti e delle vertenze sia nello stabilimento di Monfalcone, sia nel gruppo Fincantieri. Nell’agosto del 1989, per esempio, Fincantieri negò l’accesso

---

<sup>30</sup> Dati ISTAT, Sulla comunità bangladesi di Monfalcone si veda Patrizia Quattrocchi, Micol Toffoletti, Elena Vera Tomasin, *Il fenomeno migratorio nel comune di Monfalcone. Il caso della comunità bengalese*, La Grafica, Gradisca d’Isonzo, 2003; Loredana Panariti, *A Historical Analysis of Left-Wing Trade Union Positions Regarding Bangladeshi Workers in Monfalcone (Italy) and Bosnian Workers in Slovenia*, “Dve domovini-Two Homelands”, 59, 2024, pp. 133-154; Paolo Attanasio, *La comunità bengalese nell’area di Monfalcone*, Rapporto di ricerca, Ministero del Lavoro e delle politiche sociali, Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia, 2017. Sui bangladesi in Italia: Francesco Della Puppa, *Uomini in movimento. Il lavoro della maschilità fra Bangladesh e Italia*, Rosenberg & Sellier Editori, Torino, 2014 e, dello stesso autore, *Politiche escludenti e associazionismo immigrato in una “banglatown” del Nordest: il caso di Alte Ceccato*, in “Mondi Migranti”, 2017, 1, pp. 57-76.

<sup>31</sup> Le ripercussioni della presenza di un numero elevato di lavoratori durante i picchi di lavoro si fecero immediatamente sentire sul mercato immobiliare con una crescita degli affitti e continue denunce relative al caro-affitti.

<sup>32</sup> *Ha il 32% del mercato mondiale. Fincantieri produttore leader di navi*, in “La Repubblica”, 18 settembre 1994.

in azienda a una settantina di operai che lavoravano in subappalto agli impianti di condizionamento d'aria della Crown Princess e ai quali da 18 mesi non erano stati versati i contributi previdenziali. Ciò provocò una perdita di 4.000 ore del monte ore previsto, tuttavia, secondo le organizzazioni sindacali, i ritardi erano, invece, dovuti al difficile coordinamento della miriade di lavoratori delle ditte esterne<sup>33</sup>.

Anche la stampa, locale e nazionale, affrontò a più riprese il problema. L'inchiesta di Michele Smargiassi pubblicata su "La Repubblica" il 1 maggio 2003 descriveva la vita in cantiere:

Quanti sono? Come contare le formiche nel formicaio. Perfino Antonio Bartolini, architetto Fincantieri, che nel ventre di questa nave ha ormai vissuto più che Giona nella balena, esita: «Milleseicento?». Del resto, è impossibile vederli tutti assieme. Li incroci a gruppetti di tre o quattro, nel labirinto di questo che fra due mesi appena sarà uno dei più lussuosi e imponenti transatlantici del mondo (110 mila tonnellate: quasi tre volte il Titanic), ma che per ora somiglia appunto ad un pesce smisurato e mezzo sventrato, con frattaglie di fili che debordano e ossa d'acciaio scarnificate. [...] Sono i primi abitatori della nave del lusso che non è per loro; sono i costruttori di ozi che non godranno. [...] Sono gli Invisibili, i senza nome di Monfalcone, tetto del Mediterraneo, città-cantiere, cantiere grande come una città. La nave, invece, un nome ce l'ha già: Carnival Glory. Gloria dei futuri incassi della società armatrice, l'americana Carnival, imperatrice dei Caraibi. Gloria e salvezza della Fincantieri, che con questa commessa da 500 milioni di euro, e con le sue sorelle (undici consegnate, altre due da finire per il 2006) ha scongiurato per molti anni lo spettro di Danzica, l'incubo della decadenza: bilancio 2002 in attivo di 80 milioni, 44 per cento del mercato internazionale delle navi da crociera stabilmente in tasca. Scelta azzeccata, dieci anni fa, quella di abbandonare la costruzione delle navi da carico alle tigri coreane per concentrarsi sul segmento passeggeri extralusso, alta tecnologia e rifiniture da reggia orientale, offrendo oltretutto tempi di consegna inverosimili: 16 mesi dal progetto al varo per un mostro da 3780 passeggeri paganti e 1170 membri d'equipaggio. [...] Solo un operaio su tre, o quattro, nel cantiere-formicaio, è dipendente Fincantieri. Gli altri sono "trasfertisti", assunti da ditte in appalto. O in sub-appalto. O in sub-sub-appalto. Il sindacato è riuscito a scavare solo fino al quarto livello, ma forse si arriva a sei, sette. Fincantieri conosce al massimo i quattro consorzi tra le ditte principali, quel che c'è sotto è un groviglio di centinaia di sigle che nascono e muoiono nel giro d'una stagione, terra incognita a tutti: sindacati, ispettorato del lavoro, guardia di finanza. Per battere la Corea, evidentemente, bisogna essere un po' Corea anche qui<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Subappalti alla Fincantieri. Situazione critica, RSA UILM CNI Fincantieri Monfalcone, 7 agosto 1989, ASCLGM, 26/1/16. Si veda anche *Fincantieri/"Divieto". Ditte non in regola, gli operai "allontanati" tornano al lavoro martedì*, in "Il Piccolo", 5 agosto 1989.

<sup>34</sup> *La nave delle Mille e una notte costruita dal popolo invisibile*, in "La Repubblica", 1 maggio 2003.

La presenza di aziende esterne all'interno di un sito aziendale costituisce un elemento critico per quanto riguarda i rischi per la salute e la sicurezza. Infatti, i lavoratori dell'appalto e subappalto sono da tempo segnalati come quelli maggiormente esposti a pericolo di gravi incidenti e danni per la salute<sup>35</sup>.

Il tema dello stretto rapporto tra appalti e mancata sicurezza è ben presente tra le carte sindacali esaminate, carte in cui sono continuamente avanzate pressanti richieste affinché anche i lavoratori esterni vengano adeguatamente formati e forniti degli ausili necessari per evitare incidenti. Pure nei contratti integrativi aziendali la questione è sempre affrontata, con la richiesta costante di informazioni, controllo e attenzione alla sicurezza<sup>36</sup>. Come emerge da una ricerca pubblicata nel 2002, tuttavia, mentre secondo gli operai diretti e il sindacato nell'appalto e nel subappalto non erano applicate le norme di sicurezza e mancavano i necessari dispositivi di protezione, i lavoratori trasfertisti e immigrati, interrogati sulla stessa questione, affermavano di non valutare come più pericolose le loro mansioni<sup>37</sup>. Contava, evidentemente, il timore di essere licenziati, specie per gli stranieri, legati al lavoro per il rinnovo del permesso di soggiorno.

In una nave da crociera devono essere assemblate migliaia di tonnellate di materiali, strutture, motori, impianti elettrici, strumenti per la navigazione e arredamenti e la complessità delle operazioni è accentuata dal poco tempo a disposizione. Nella "banchina di allestimento" sono presenti numerosi operai che svolgono lavori potenzialmente pericolosi in spazi angusti e il rispetto delle norme di sicurezza è reso più complicato dalla frammentazione del processo produttivo, con la presenza di molte ditte diverse, e dalla possibilità che il miglioramento delle condizioni di lavoro di un'azienda renda le altre più competitive<sup>38</sup>.

<sup>35</sup> Non ci riferiamo qui al dramma dell'amianto che ha colpito in maniera pesantissima e indistintamente lavoratori diretti e indiretti. La provincia di Gorizia è l'area geografica con la più alta incidenza in Italia di casi di mesotelioma alla pleura, malattia terribile causata dall'inalazione e/o ingestione di fibrille di amianto, amianto utilizzato per le sue proprietà isolanti e di fonoassorbimento in molte aziende, ma in quantità enormi ai cantieri di Monfalcone, almeno fino alla metà degli anni Ottanta del secolo scorso. Si vedano Enrico Bullian, *Il male che non scompare. Storia e conseguenze dell'uso dell'amianto nell'Italia contemporanea*, Trieste, Il Ramo d'oro, 2008 e Alessandro Morena, *Polvere. Storia e conseguenze dell'uso dell'amianto ai Cantieri navali di Monfalcone*, Kappa Vu, Udine 2000.

<sup>36</sup> Nell'accordo integrativo stipulato il 24 giugno 2016, per esempio, erano previsti incontri con scadenza trimestrale a livello di sito per avere indicazioni sulla situazione dei dipendenti e delle ditte in appalto e in subappalto. ASCLGM, 30 ottobre 2017, 453/6/14.

<sup>37</sup> *Trasfertisti e immigrati a Monfalcone. La piccola città italiana come laboratorio per integrare la città dei trasfertisti e degli immigrati e la città degli autoctoni*, numero monografico, "ISIG-Trimestrale di sociologia internazionale", 2002, 4. Cfr. anche Fabio Del Bello, *La città, il territorio, la grande fabbrica. Il caso Monfalcone*, Gradisca d'Isonzo, Centro "Leopoldo Gasparini", 2006.

<sup>38</sup> Haseena Barbara, Anna Di Giannantonio, *Intervista a Mauro Bussani, responsabile di Sportelli Invisibili-Centro Blu di Monfalcone*, registrata a Monfalcone il 1° febbraio 2003, DVD, Consorzio Culturale del Monfalconese, 2003.

Il Friuli Venezia Giulia è da tempo una delle regioni italiane con la più alta incidenza di infortuni occorsi a lavoratori stranieri. In regione, nel periodo 2016-2020, l'89% degli infortuni che avevano riguardato gli stranieri si era verificato "in occasione di lavoro". A livello locale risaltava la dinamica della provincia di Gorizia, dove l'incidenza degli infortuni che avevano visto coinvolti i lavoratori stranieri era passata in pochi anni dal 24% a oltre il 30%, e risultava la più elevata a livello nazionale (30% nell'intero periodo 2016-2020). Gli infortunati erano perlopiù cittadini provenienti dai Paesi della ex Jugoslavia e dal Bangladesh, questi ultimi per la maggior parte impiegati nel cantiere di Monfalcone<sup>39</sup>.

I dati raccolti nel 2018 dalla struttura complessa Prevenzione e Sicurezza negli ambienti di lavoro dell'Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina (Asugi) calcolavano una presenza media giornaliera in azienda di 1.541 dipendenti diretti di Fincantieri, più 5.200 delle 500 ditte esterne (87 le diverse cittadinanze) e 150 unità di personale delle aziende armatrici. Nel quinquennio successivo alla rilevazione, in provincia di Gorizia, su 496 infortuni quasi il 70% riguardava lavoratori del cantiere e il 20% coinvolgeva lavoratori senza formazione. La stragrande maggioranza dei casi riguardava ditte esterne<sup>40</sup>.

Lo schema industriale orientato al massimo risparmio sulle commesse e a ritmi di lavoro molto veloci moltiplicava i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori e, allo stesso tempo, accresceva la possibilità di infiltrazioni criminali nel mondo dell'appalto. Alla fine del 2003, dopo un omicidio legato a traffici di armi e droga con il coinvolgimento di persone trasferitesi per lavorare, la magistratura parlò apertamente di un radicamento in città della mafia, individuando il serbatoio principale di raccolta e diffusione della malavita nel cantiere navale<sup>41</sup>. Il sindaco di allora, Gianfranco Pizzolitto, propose un protocollo di legalità per frenare quella che, secondo il sindacato, era una situazione che si stava rafforzando da dieci anni<sup>42</sup>.

Già nella seduta del 9 marzo 1999 della *Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e delle altre associazioni criminali similari*, il senatore Michele Figurelli aveva posto con forza il problema e, nel corso della discussione,

---

<sup>39</sup> Fondo Asilo, Migrazione, Integrazione (FAMI), Gli infortuni dei lavoratori stranieri in Friuli Venezia Giulia, report tematico 14/20, (ultimo accesso 15/01/2024), [https://www.regione.fvg.it/rafvfg/export/sites/default/RAFVG/cultura-sport/immigrazione/FOGLIA2/allegati/14\\_INFORTUNI\\_LAVORO\\_2020\\_Report.pdf](https://www.regione.fvg.it/rafvfg/export/sites/default/RAFVG/cultura-sport/immigrazione/FOGLIA2/allegati/14_INFORTUNI_LAVORO_2020_Report.pdf) ultimo accesso 20/12/2023. Si veda anche *Bengalesi indifesi sul fronte sicurezza. Infortuni per 4 su 10*, in "Il Piccolo", 16 febbraio 2004.

<sup>40</sup> Piano Monfalcone. Auditi In II Comm: meno subappalto a tutela operai, <https://www.consiglio.regione.fvg.it/pagineinterne//Portale/comunicatiStampaDettaglio.aspx?ID=824448> (ultimo accesso 20/2/2024).

<sup>41</sup> Sulla pagina di Monfalcone de "Il Piccolo" vi erano quotidiani aggiornamenti sulle vicende del traffico di armi e droga in città. Mi limito a citare: *La città, una terra di conquista della mafia*, in "Il Piccolo", 23 febbraio 2004 e *Le mani della mafia si allungano su Monfalcone*, in "Il Piccolo", 4 marzo 2004.

<sup>42</sup> *Un Protocollo di legalità per battere la "piovra"*, in "Il Piccolo", 8 gennaio 2004.

era stato menzionato proprio il cantiere di Monfalcone che alcuni articoli apparsi sulla stampa nazionale avevano segnalato come uno di quelli più a rischio.

Siamo in presenza di una questione importante: - sosteneva Figurelli - il modello di Palermo appartiene soltanto a questa città oppure è stato o rischia di essere esportato in altri stabilimenti di Fincantieri? Si è in presenza di una violazione del mercato e di un colpo alla libertà delle imprese, soprattutto sane, nel modo di gestire gli appalti da parte di Fincantieri negli altri stabilimenti, ricorrendo, ad esempio, alla prassi della cosiddetta «paga globale» e a forme di sottosalario o di lavoro nero che consentono un abbassamento dei costi di produzione ed abbattano l'offerta di lavoro da parte delle imprese<sup>43</sup>.

Da questo momento e, specialmente, dopo i fatti criminali citati, in diverse relazioni della Commissione Parlamentare Antimafia, vengono segnalate situazioni di criticità relative alle ditte appaltatrici di manodopera, sospettate di intrattenere rapporti con organizzazioni mafiose campane, calabresi e siciliane nel cantiere di Monfalcone<sup>44</sup>.

## PAGA GLOBALE E LIBERATORIA

Le condizioni di lavoro e retributive dei dipendenti delle ditte in appalto nei cantieri della controllata pubblica, non sempre rispettavano le norme contrattuali e di legge<sup>45</sup>.

Per lo sfruttamento dei lavoratori erano riproposti vecchi strumenti adattati al nuovo contesto. Innanzi tutto, la paga globale, una sorta di *forfait* tutto incluso, utilizzata anche in precedenza per i lavoratori delle ditte dell'appalto. Ma, se all'inizio, il problema era, come raccomandavano le organizzazioni sindacali, controllare che tutte le voci (TFR, ferie, permessi, quota tredicesima mensilità ecc.) fossero regolarmente conteggiate e andassero ad aumentare la retribuzione prevista dal contratto, successivamente la paga globale diventò un comodo espediente per far pagare al lavoratore con i suoi soldi parte del salario, nel senso che a comporre la paga oraria forfettaria andavano tutte quelle voci che, invece, avrebbero dovuto costituire un incremento della stessa. In tempi più recenti sono state denunciate anche buste paga fittizie in cui figuravano voci come “anticipo stipendio”, “indennità di buono pasto”, “bonus 80 euro”, “indennità di trasferta” o “anticipazione TFR”. Tutte funzionali a sottrarre a ritenuta fiscale, previdenziale e assistenziale

<sup>43</sup> Resoconto stenografico, Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e delle altre associazioni criminali similari, Senato della Repubblica, 9 marzo 1999, p. 15 <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/16445.pdf> (ultimo accesso 10/01/2024).

<sup>44</sup> Si vedano, per esempio, Relazione conclusiva, Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere, Senato della Repubblica, 7 febbraio 2018 <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/1066861.pdf> (ultimo accesso 10/01/2024).

<sup>45</sup> Per un inquadramento generale del tema si vedano i saggi contenuti in Giampiero Proia (a cura di), *Appalti e lavoro: problemi attuali*, Torino, G. Giappichelli editore, 2022.

gli emolumenti corrisposti sulla carta, ma mai erogati agli operai. Sono anche documentati casi in cui il lavoratore era stato costretto a restituire parte del proprio salario per evitare di essere licenziato.

Un altro strumento utilizzato per legare i lavoratori a una condizione di inferiorità e impedir loro di cambiare datore di lavoro è la cosiddetta “liberatoria”, cioè una sorta di “permesso” informale necessario nel tessuto dell'appalto per passare ad altra azienda. Pure qui siamo di fronte a una prassi utilizzata anche in precedenza. Per evitare che, durante i momenti di lavoro più intenso, le aziende dell'appalto potessero rimanere senza operai, per tacito accordo si impediva l'ingresso in cantiere per tre mesi o più a chi se ne andava. Consuetudine questa che sembra essere stata accettata e condivisa anche dall'azienda. Nel tempo la liberatoria è diventata una gabbia dalla quale il lavoratore non può mai uscire o può farlo, per esempio, se è conveniente licenziarlo e farlo riassumere da altra azienda che incassa gli incentivi previsti (nel caso del FVG nazionali e regionali).

La possibilità di modulare e adattare gli strumenti ha permesso di graduare l'intensità delle forme di abuso e ha consentito, successivamente, di applicarle anche nello sfruttamento differenziale dei lavoratori stranieri, specialmente bangladesi, presenza in continua crescita in città dove la popolazione straniera residente (quindi senza contare i domiciliati) supera oggi il 32%.

Come è avvenuto anche in altri contesti nazionali, quella che Fincantieri ha definito la “strategia di riposizionamento strategico” ha prodotto, oltre che una frammentazione del processo produttivo, una segmentazione del mercato del lavoro e una sua gerarchizzazione su base nazionale: ai lavoratori diretti, generalmente italiani, che mantengono le condizioni tipiche del settore, è affiancata un'area sempre più vasta di lavoro vulnerabile in cui i lavoratori sono perlopiù stranieri. La legislazione italiana che lega il permesso di soggiorno al lavoro li indebolisce ulteriormente costringendoli a subire discriminazioni e soprusi nelle condizioni di lavoro, nel salario e nell'esercizio dei propri diritti.

Le inchieste Freework I e II, per esempio, hanno individuato un'organizzazione messa in piedi da italiani, dedita principalmente all'estorsione ai danni di cittadini bangladesi, sfruttandone il lavoro sottopagato e costringendoli, con minacce e violenze, ad accettare condizioni di lavoro deteriori rispetto alla contrattazione collettiva. Nel settembre del 2009 venne arrestato un rappresentante di spicco dei bangladesi, presidente del coordinamento degli immigrati e della Bimas, una delle associazioni più rappresentative della comunità monfalconese ed elemento di contatto tra l'amministrazione comunale, con cui collaborava, e la comunità. Secondo le accuse, il “comandante Mark”, questo il nome con cui la persona era conosciuta in città, coordinava una rete tra Bangladesh e Italia e aveva trovato degli imprenditori consenzienti che avviavano le pratiche per l'ingresso di lavoratori bangladesi. Insieme alla richiesta da parte di imprenditori italiani di lavoratori bangladesi entro le quote annualmente previste dal governo italiano, venivano preparati in Bangladesh documenti “fittizi” per il ricongiungimento familiare o la richiesta di

asilo. Il compenso pagato per questi “servizi” variava tra i 5.000 e i 15.000 euro, incassato parte dal datore di lavoro, parte dallo stesso Mark e parte utilizzato per ottenere la documentazione. Insieme a lui furono indagati anche altri undici imprenditori monfalconesi<sup>46</sup>.

Negli anni successivi, le inchieste per sfruttamento del lavoro e intermediazione illecita si susseguirono coinvolgendo non solo lavoratori bangladesi, ma anche di altre nazionalità. Programmi televisivi, articoli di giornale e denunce all'INPS, segnalavano la presenza mattutina di gruppi di operai davanti ai cancelli della fabbrica in attesa della chiamata<sup>47</sup>. Nel marzo del 2014, furono indagate ventisette persone della galassia del subappalto con l'accusa di associazione per delinquere, sfruttamento di manodopera e truffa aggravata ai danni dello Stato<sup>48</sup>. L'ultima inchiesta, in ordine di tempo, riconducibile al reato di caporalato, ha visto 19 operai bangladesi, impegnati nella coibentazione delle navi, costituirsi parte civile contro l'azienda per la quale lavoravano. Secondo l'ipotesi accusatoria venivano aggrediti fisicamente e psicologicamente, minacciati di licenziamento e costretti a restituire parte dello stipendio. Sostenuti dalle parti sociali, i lavoratori hanno denunciato e si sono costituiti parte civile e il processo si è concluso con la condanna a 17 anni complessivi dei tre accusati senza, tuttavia, scalfire il modello organizzativo e produttivo vigente<sup>49</sup>.

---

<sup>46</sup> Nel 2003, in una lunga videointervista per l'Archivio della Memoria del Consorzio Culturale del Monfalconese, Mark descrisse in modo accurato il sistema di sfruttamento del lavoro di cui, qualche anno dopo, divenne parte (Haseena Barbara, Anna Di Giannantonio, *Intervista a realizzata a Mukter Hossain*, al tempo dell'intervista, presidente dell'associazione Bawoas Bangladesh Workers Association, registrata a Monfalcone il 12 dicembre 2002 e il 3 gennaio 2003, Consorzio Culturale del Monfalconese, 2003); L'utilizzo di mediatori, pagati con cifre spesso molto alte, per ottenere un visto e un lavoro all'estero – regolare o meno – è pratica diffusa tra i bangladesi. I Dalal, così sono chiamati i mediatori, formano una rete intricata in patria (anche con vere e proprie agenzie), nei paesi di destinazione e nei punti di trasferimento (Mario Ricca, Tommaso Sbriccoli, *Processi culturali e spazi giuridici: Dal Bangladesh all'Italia: migrazioni, protezione umanitaria e reinterpretazione del divieto di patto commissorio*, in “Questione giustizia”, 1, 2017, pp. 179-215).

<sup>47</sup> Un'accurata ricostruzione delle indagini è in Luana De Francisco, Ugo Dinello, Giampiero Rossi, *Mafia a Nord-est*, Rizzoli, Milano, 2015, pp. 176-210.

<sup>48</sup> *La Failms della Rsu di Fincantieri: stop al caporalato nel subappalto*, in “il Piccolo”, 15 agosto 2010.

<sup>49</sup> *Caporalato nel subappalto della Fincantieri, tre arresti a Monfalcone*, in “Il Piccolo”, 12 marzo 2014.

<sup>49</sup> La legge n.199 del 2016 ha previsto la riformulazione del reato di caporalato punendo anche forme intermedie di sfruttamento che non raggiungono livelli di assoggettamento assoluto. La gradazione introdotta permette di individuare, tra l'estremo del lavoro forzato e delle pratiche schiavili e il suo opposto, cioè il lavoro libero e regolare, diverse situazioni in cui i lavoratori sono sottoposti a condizioni di lavoro inaccettabili e i loro diritti risultano progressivamente erosi. Caporalato “grigio”, come viene definito dalla letteratura giuridica per distinguerlo da quello nero, utilizzando l'aggettivo grigio per definire quei rapporti di lavoro privi di tutela e/o garanzia, caratterizzati da sopraffazioni retributive e di trattamento che provocano costante ansia di perdere il lavoro, qualora non si accettassero supinamente le condizioni imposte.

La complessa catena di appalti e subappalti, sebbene valga il principio della responsabilità solidale, allontana il committente dalle responsabilità per la violazione dei contratti collettivi e il fatto che le vittime siano perlopiù lavoratori stranieri, malvisti in città e discriminati nell'accesso al welfare dall'amministrazione comunale, rende molto più difficile per il sindacato costruire forme di solidarietà e di lotta trasversali tra i lavoratori.

Quando, nel 2016, l'allora presidente della regione Serracchiani chiese conto a Fincantieri delle affermazioni sindacali secondo cui lavoratori di ditte in regime di subappalto attive entro il perimetro produttivo dello stabilimento guadagnavano 4 euro l'ora, la delegazione di Fincantieri assicurò che l'azienda riconosceva agli appalti della fabbrica non meno di 21 euro l'ora. Fincantieri comunicò, inoltre, di aver ricevuto nel 2015, 143 visite ispettive, 110 nel 2014 e che, quindi, se ci fossero state eventuali irregolarità queste sarebbero emerse<sup>50</sup>. A dicembre 2023 Giorgio Gomiery, dirigente della divisione area mercantili di Fincantieri, durante un'audizione alla regione, ha parlato di un modello di produzione molto complesso e diverso da quello di altri operatori in cui l'assegnazione degli appalti viene fatta sulla base di precise indicazioni tecniche e progettuali e assegnate a fornitori abituali. Riguardo ai fenomeni di caporalato e paga globale ha garantito tolleranza zero con controlli preventivi, sistema di multe e segnalazioni alle autorità<sup>51</sup>.

Nonostante a più riprese gli organi di governo regionale si siano interessati allo stabilimento e ai problemi relativi al sistema degli appalti, facendo leva anche sul fatto che si tratta di un'azienda sostanzialmente pubblica, il crescente allentamento dei vincoli sul mercato del lavoro ha facilitato la scomposizione produttiva e reso molto più complicato il contrasto all'illegalità. L'inasprimento delle condizioni di sfruttamento è stato, infatti, scandito dalle leggi di riforma del lavoro con il rafforzamento del contratto a tempo determinato, l'introduzione del lavoro interinale, della somministrazione, del lavoro intermittente e del lavoro accessorio e, specialmente, l'abolizione del divieto di subappalto di manodopera della legge 30/2003.

La presenza nel cantiere di una consistente componente di immigrati a cui vengono affidate le mansioni meno qualificate o quelle più dure all'interno del sistema degli appalti ha ulteriormente aggravato la polarizzazione verso il basso delle condizioni di lavoro.

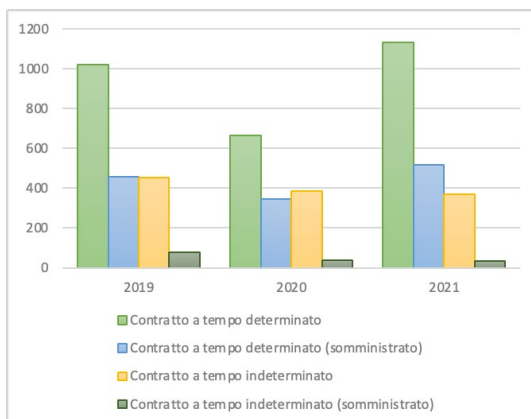
Le tabelle che seguono mostrano come il contratto di assunzione per i lavoratori bangladesi di Monfalcone sia per lo più a tempo determinato, con un aumento, negli ultimi anni, del lavoro interinale, mentre il settore di maggior impiego è quello della manifattura<sup>52</sup>.

<sup>50</sup> Serracchiani: Fincantieri verifichi se ci sono abusi nei subappalti, Notizie della Giunta, 25 ottobre 2016 <https://www.regione.fvg.it/rafvfg/comunicati/comunicato.act;jsessionid=1F3A4CED85F82CF9C4791A206734AA2E?dir=&nm=20161025194748004> (ultimo accesso 12/12/2023).

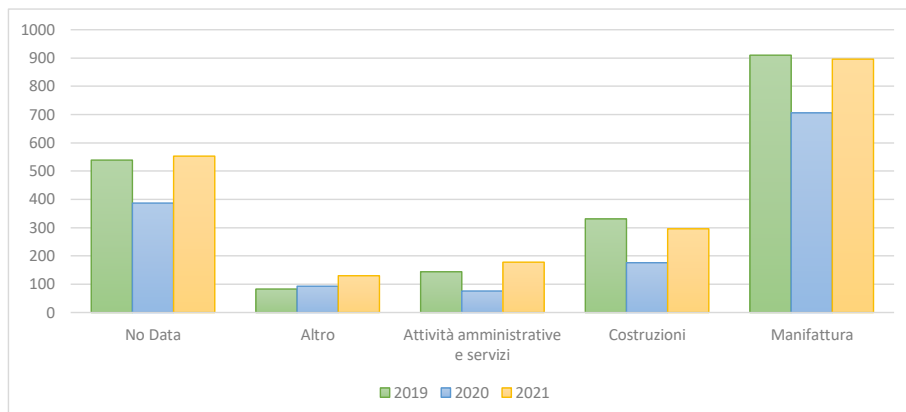
<sup>51</sup> Piano Monfalcone, cit.

<sup>52</sup> Dati dell'Osservatorio sul mercato del lavoro della Regione Friuli Venezia Giulia relativi a persone bangladesi residenti a Monfalcone. Ringrazio Carlos Corvino per la consueta disponibilità.

## 1. Lavoratori bangladesi: tipo di contratto



## 2. Lavoratori bangladesi: settore di attività



## IL DIFFICILE RUOLO DEL SINDACATO

La questione del rapporto tra lavoro migrante e sindacati non è nuova; diverse ricerche l'hanno affrontata studiando sia il rapporto tra le parti, sia le adesioni e le condizioni socioeconomiche della forza lavoro in diversi settori e territori<sup>53</sup>. Ciò che emerge

<sup>53</sup> Pietro Basso, Fabio Perocco, *Gli Immigrati in Europa. Disuguaglianze, razzismo, lotte*, Milano, Franco Angeli, 2003; Pietro Basso, *Trade Union responses to racism in Italy shipbuilding and metal-working industries*, in "Transfer European Review of Labour and Research", 13, 3, 2007, pp. 431-446; Michele Colucci, *Sindacato e migrazioni, Storia d'Italia. Annali 24*, in Paola Corti, Matteo Sanfilippo (a cura di), *Migrazioni*, Einaudi, Torino, 2009, pp. 592-607; Fabrizio Loreto, *Sindacati e immigrazione straniera in Italia dalla fine degli anni Settanta ai primi anni Novanta*, in "Merid-

dagli studi è un'eterogeneità di posizioni e reazioni, non riconducibili a modelli generali e in stretta relazione con i contesti socioeconomici su cui poggiano.

Esaminando l'attività sindacale nei confronti del lavoro migrante a Monfalcone, ci troviamo di fronte a una realtà complessa e articolata in cui la strategia di lotta allo sfruttamento nel subappalto è stata condizionata dalla crisi economica e dalle politiche anti-immigrazione perseguite a livello locale e nazionale.

Nel 2016, dopo la vittoria alle elezioni comunali di una coalizione di destra, i primi atti concreti dell'amministrazione sono stati indirizzati contro gli immigrati, specie verso i bangladesi<sup>54</sup>. Per esempio: la rimozione delle panchine in piazza, panchine utilizzate perlopiù da uomini e donne bangladesi con i loro bambini, il "chiaro" no a corsi di bengalese e alla concessione di aree sportive per il gioco del cricket, il negato patrocinio e la mancata concessione di sale per la festa della lingua madre, "perché qui la lingua madre è l'italiano", e, infine, la negazione di spazi pubblici per festeggiare la fine del Ramadan.

Più famose, perché assurte agli onori della cronaca nazionale, l'ordinanza della birra calda che vietava agli esercizi commerciali (in un'unica via in cui quasi totalità è gestita da stranieri) di vendere dopo le 19.30 alcolici freddi, imponendo di cessarne completamente la vendita dopo le 20.30 e quella che impediva l'ingresso con indumenti da lavoro negli esercizi commerciali, negli edifici pubblici e nei mezzi di trasporto pubblico. Anche in questo caso, l'obiettivo erano gli stranieri che, lavorando nelle ditte dell'appalto Fincantieri, non disponevano di spogliatoi, docce e mensa ed entravano e uscivano dallo stabilimento con le tute da lavoro.

Il tentativo di restrizione dei diritti sociali dei lavoratori immigrati e delle loro famiglie, sostenuto anche dall'amministrazione regionale, ha coinvolto pure l'accesso agli alloggi popolari, il cosiddetto "bonus affitti", gli incentivi all'assunzione per i disoccupati e l'accesso all'istruzione. Per accedere alle graduatorie degli alloggi popolari e ai contributi per ridurre la spesa dell'affitto, ai cittadini di paesi terzi residenti è stata chiesta la prova ufficiale di non possedere proprietà immobiliari all'estero, mentre per tutti gli altri è stata sufficiente l'autocertificazione. Per molti le difficoltà di reperire la documentazione e farla autenticare e tradurre ha significato, di fatto, l'esclusione dalle graduatorie e dai contributi. Il ricorso presentato contro i regolamenti regionali ha dato esito positivo. Il Tribunale di Gorizia ha riconosciuto che essi avevano carattere discriminatorio e ha ordinato l'inserimento in graduatoria di coloro i quali ne avrebbero avuto diritto. Nel caso dei contributi

---

iana", 1, 91, 2018, pp. 77-93; Alessandra Casellato, Gilda Zazzara (a cura di), *Veneto agro. Operai e sindacato alla prova del leghismo (1980-2010)*, Mestre-Treviso: Ires-Istresco, 2010; Della Puppa, *Sindacato, lavoratori immigrati e discriminazioni razziali nell'Italia della crisi*, in "Mondi Migranti", 2, 2018, pp. 117-147.

<sup>54</sup> Sulla diffusione di provvedimenti legislativi e ordinanze sul rispetto del "decoro" urbano e contro il "degrado" si veda Adriano Cancellieri, *Migranti e spazi urbani*, in "il Mulino", 2017, 3, pp. 402-409. Si veda anche Gilda Zazzara, *"Italians First": Workers on the Right Amidst Old and New Populisms*, in "International Labor and Working-Class History", 2018, 93, pp. 101-12.

per le assunzioni di disoccupati e disoccupate è stata, invece, la Corte costituzionale a ritenere fondata la questione di legittimità costituzionale in relazione all'articolo della Legge regionale che richiedeva il requisito della residenza protratta per cinque anni per godere del beneficio. Tuttavia, seppure le discriminazioni siano state sante, la ripercussione sul tessuto cittadino non è stata senza conseguenze. Poiché era stato fissato un budget specifico, il rifacimento delle graduatorie ha escluso una parte importante di persone, forse cittadine italiane, approfondendo sentimenti di fastidio e di razzismo già presenti. Anche nel caso degli incentivi per l'assunzione, sebbene essi non siano legati a graduatorie, l'idea che il pronunciamento della Corte costituzionale sia andato a discapito di coloro i quali hanno contribuito alla crescita del tessuto sociale e produttivo della Regione e pagato in prima persona gli effetti della crisi economica, è abbastanza radicata, specie nelle fasce di reddito più basse, e rafforzata nella comunicazione istituzionale.

Le organizzazioni sindacali, pertanto, operano in un mercato del lavoro che è passato secondo la definizione di Stefano Zamagni<sup>55</sup>, da una struttura piramidale, con un vertice, una base e una corposa categoria intermedia e con maggiori possibilità di cambiare posizione al suo interno, a una che ha la forma di clessidra, con due ampole che contengono lavoratori molto diversi dal punto di vista dei diritti e dei salari. I lavoratori immigrati stanno perlopiù alla base della parte inferiore con scarse possibilità di guadagnare posizioni<sup>56</sup>. A Monfalcone, essi sono considerati, anche da molti di coloro che stanno poco al di sopra nel bulbo inferiore o che hanno visto la propria posizione crollare verso il basso a causa della crisi, uno degli elementi scatenanti il processo di precarizzazione del lavoro. Il fatto, poi, che in genere i lavoratori immigrati abbiano famiglie numerose, elemento che, ovviamente, li facilita nell'accesso ai benefici, rafforza la "guerra tra poveri" in atto, allontanando la possibilità di costruzione di una società inclusiva, pur essendo gli stranieri residenti in città oltre il 32% della popolazione<sup>57</sup>.

I percorsi di esclusione hanno riguardato anche le attività scolastiche: la mancanza di posto nelle scuole dell'infanzia di Monfalcone ha comportato la mancata iscrizione di diversi bambini e bambine "di origine migratoria". Nelle sue dichiara-

---

<sup>55</sup> Stefano Zamagni, *Lavoro, disoccupazione, economia civile*, Scuola di cultura politica 2011-2012, disponibile in [http://www.scuoladiculturapolitica.it/sitoSCP2011/bibliografia/Modulo4-Stefano\\_Zamagni-doc4.pdf](http://www.scuoladiculturapolitica.it/sitoSCP2011/bibliografia/Modulo4-Stefano_Zamagni-doc4.pdf). Si veda anche Carlos Corvino, *Fuori dalla crisi, dentro una clessidra? Tendenze recenti di lungo periodo nel mercato del lavoro del Friuli Venezia Giulia*, in *Il mercato del lavoro in Friuli Venezia Giulia. Rapporto 2017*, Franco Angeli, Milano, 2017, pp.74-115.

<sup>56</sup> Sugli effetti della crisi economica sull'immigrazione italiana cfr. Michele Colucci, *Foreign immigration to Italy: crisis and the transformation of flows* in "Journal of modern Italian studies", 2019, 24, pp. 427-440.

<sup>57</sup> Così la sindaca sulla sua pagina Facebook, prima che la legge regionale fosse bloccata: "L'obbligo della certificazione che attesti l'assenza di proprietà all'estero per gli extracomunitari stabilito dalla legge di riordino delle Ater [...] e un bando come si deve voluto da noi ha fatto salire dal 27% del 2016 al 72% del 2019 le domande degli italiani. Quelle degli stranieri sono crollate dal 75% al 22%. Fatti non parole" (gennaio 2020).

zioni la sindaca ha sempre auspicato un intervento diretto di Fincantieri – intervento che, alla fine, c'è stato<sup>58</sup> - azienda nella quale lavorano i padri della maggior parte dei bambini. Risolvere il problema era, a suo giudizio, innanzitutto compito di Fincantieri che, in qualche modo, doveva farsi carico della situazione che aveva contribuito a creare. Una richiesta di responsabilità sociale d'impresa che metteva, però, in secondo piano gli obblighi costituzionali che spettano alle istituzioni pubbliche per quando riguarda il diritto all'istruzione. Alla segregazione occupazionale che riguarda i genitori, si affianca dunque la segregazione educativa e l'idea che, poiché la scuola dell'infanzia in Italia non è scuola dell'obbligo, non sia compito dell'amministrazione individuare tutte quelle azioni positive necessarie a potenziare la frequenza, l'inclusione e la qualità dell'offerta formativa per tutte e tutti<sup>59</sup>.

Nell'ultimo anno, la battaglia dell'amministrazione comunale contro i lavoratori immigrati è diventata battaglia contro l'integralismo islamico traducendosi in quotidiani interventi contro i bangladesi ripresi anche dai media internazionali. Di seguito riportiamo il titolo de "The Guardian" che ha dedicato un articolo alla situazione monfalconese.

Italian town in turmoil after far-right mayor bans Muslim prayers. Bangladeshi residents and others in Monfalcone say decisions to prohibit worship at cultural centres and banning burkinis at the beach is part of anti-Islam agenda<sup>60</sup>.

Tutto questo è accaduto mentre la crisi economica globale provocava la chiusura di alcune importanti aziende del territorio. Tuttavia, mentre una parte di lavoratori sindacalizzati perdeva il lavoro, le aziende di subfornitura di Fincantieri, nonostante alcuni momenti di difficoltà, continuavano a crescere e a impiegare soprattutto manodopera straniera. Lavoratori più "malleabili", li ha definiti il segretario provinciale della Cgil, chiedendo a più riprese a Fincantieri di impiegare invece, ma direttamente, i lavoratori provenienti da crisi aziendali<sup>61</sup>. Per questi ultimi, la pensione è ancora un obiettivo lontano, mentre la ricollocazione lavorativa è complicata non solo dalla crisi, ma anche dall'età e dal tipo di formazione. Per questo

---

<sup>58</sup> A novembre 2023 è stata inaugurata a Monfalcone una nuova scuola dell'infanzia finanziata con un milione e novecentomila euro da Fincantieri.

<sup>59</sup> Marco Calabrò, *L'amministrazione di fronte all'immigrato regolare: tra inclusione, esclusione e integrazione*, in Francesco Astone e al. (a c. di), *Immigrazione e diritti fondamentali, Atti dei convegni Siracusa, 4 maggio 2017 - Torino, 27 ottobre 2017*, "Collane@unito.it", <https://www.collane.unito.it/oa/items/show/31>. (ultimo accesso 27/01/2024). Si veda anche Alfredo Alietti (a cura di), *Razzismi, discriminazioni e disuguaglianze. Analisi e ricerche sull'Italia contemporanea*, Mimesis Edizioni, Sesto San Giovanni, 2017 e Stephen Castles, *Nation and Empire: Hierarchies of Citizenship in the New Global Order*, in "International Politics", 2005, 42, pp. 203-224.

<sup>60</sup> "The Guardian", 18 febbraio 2024. La questione è stata ripresa anche dalla CNN, da StiridM, ShiaWaves e Pressreader,

<sup>61</sup> Casotto: "Il lavoro in cantiere c'è ma non assumono i nostri disoccupati", in "Il Piccolo", 2 giugno 2019.

motivo il discorso pubblico (politico e sindacale) si è concentrato sulla necessità di “costringere” Fincantieri, azienda in gran parte pubblica, ad assumere direttamente i disoccupati derivanti da queste crisi aziendali. Allo stesso tempo, è stato molto criticato il fatto che Fincantieri affidi tanto lavoro a ditte esterne che assumono stranieri a scapito dei cittadini locali<sup>62</sup>.

## NOTE CONCLUSIVE

Analizzando accadimenti così recenti il rischio di presentare esclusivamente una cronaca, per quanto approfondita, è sempre in agguato. Ripercorrendo, tuttavia l'evoluzione del lavoro nel Cantiere Navale di Monfalcone possiamo ampliare la conoscenza del fenomeno migratorio nel nostro Paese, del suo strutturarsi per comunità e per lavori, verificare le varie forme che lo sfruttamento del lavoro può assumere anche in presenza di contratti apparentemente regolari e valutare le sfide che il sindacato deve affrontare di fronte a questi cambiamenti ormai strutturali anche in relazione ai temi ambientali. La modifica dell'articolo 41 della Costituzione, infatti, si muove proprio in questa direzione, collegando salute e ambiente a sicurezza, libertà e dignità umana e proponendo un concetto di limite alle attività economiche sia per quanto riguarda la questione sociale che quella ambientale.

Inoltre, le vicende del Cantiere si inseriscono nella trasformazione globale del settore delle costruzioni navali e, più in generale, degli altri segmenti dell'economia del mare. Al giorno d'oggi la maggior parte delle merci viene trasportata via nave e nei cantieri ci sono processi lavorativi molto più diversificati e complessi rispetto ad altri settori produttivi. Nel periodo preso in considerazione, infatti, l'intensificarsi della concorrenza a livello europeo e mondiale, insieme all'utilizzo di tecnologie sempre più avanzate, ha richiesto una riorganizzazione dell'apparato produttivo, riorganizzazione che ha mutato l'intero sistema di figure professionali, saperi e ruoli tradizionali. Inoltre, i cantieri navali riuniscono migliaia di lavoratori plasmando e modificando la vita sociale dei luoghi in cui sono ubicati e giocando spesso un ruolo importante nel dibattito politico nazionale.

Anche in Italia, così come stava accadendo nella cantieristica globale, il mondo del lavoro salariato è stato interessato da un costante e crescente processo di sostituzione del lavoro a tempo indeterminato con lavoro precario e ciò era considerato una garanzia di stabilità per la macchina produttiva. All'inizio la particolare e favorevole congiuntura che aveva visto l'affermazione di Fincantieri nel comparto delle navi da crociera era stata considerata come una tendenza fortunata, ma destinata a subire delle flessioni, e ciò aveva di fatto portato a rinunciare a progetti strategici di

---

<sup>62</sup> Cisint: Fincantieri recluti il suo personale a livello locale. Presa di posizione del sindaco alla nota dell'azienda che dichiara che non si riescono a trovare operai perché nessuno vuole fare certi lavori, TGR Friuli Venezia Giulia, 19 maggio 2019 in <https://www.rainews.it/tgr/fvg/articoli/2019/05/fvg-fincantieri-assunzioni-operai-63c732ef-49e3-40a5-a62d-2e01b9dfd0f1.html>.

lungo periodo. La competitività di costo, pur essendo affiancata dalla competitività di qualità, riduceva i margini d'incertezza dell'impresa ed era considerata necessaria in quanto manteneva invariati i prezzi (e i profitti) anche a fronte di un aumento del prezzo delle materie prime. Il ricorso all'appalto era, pertanto, una strategia vincente utilizzata anche quando, ormai, il ruolo dell'azienda nella produzione di navi da crociera si era consolidato. C'è da dire che l'*outsourcing* di parte consistente del lavoro riduceva anche i costi interni dell'azienda perché sottraeva dalla negoziazione sindacale diverse questioni rilevanti. Pertanto, sui costi amministrativi interni non pesavano più i costi di transazione sindacale che, nel caso della cessione in appalto di alcune fasi della lavorazione, non erano, ovviamente, contemplati.

La metamorfosi vissuta dallo stabilimento di Monfalcone riguardava, con intensità variabile, ma in sensibile aumento, tutti gli stabilimenti dell'ex holding dell'IRI, specialmente quelli dedicati alla costruzione di navi da crociera<sup>63</sup> in cui il modello di marcata segmentazione del mercato del lavoro su base etnica ha favorito lo sfruttamento differenziale dei lavoratori immigrati, sperimentando accanto alla segmentazione produttiva, la stratificazione razziale - e la segregazione - della forza lavoro.

Ciò che emerge, a vari livelli, è un quadro caratterizzato da forme progressive di precarietà lavorativa e sociale. Si tratta di bassi livelli di formazione, sicurezza e retribuzione e anche dell'assenza delle tutele garantite dagli standard fissati dalla legislazione nazionale. Nel sistema di appalti e subappalti che caratterizza la produzione del sito, agli immigrati sono affidate soprattutto le mansioni meno qualificate o più difficili, con una polarizzazione verso il basso delle condizioni di lavoro, con i bangladesi al gradino più basso della scala gerarchica.

Il sindacato affronta una quotidianità in cui l'unico strumento per contrastare la situazione sembra essere quello repressivo, ovvero la denuncia degli abusi alla magistratura. I lavoratori immigrati, sostenuti dal sindacato, hanno denunciato e i processi si sono conclusi con severe sanzioni, il tutto senza intaccare, tuttavia, il modello organizzativo e produttivo esistente. Un modello produttivo che, almeno in questo caso, sembra indicare percorsi divergenti tra questione sociale e questione ambientale, sebbene i bilanci di sostenibilità dell'azienda siano strutturati su *governance e conduzione responsabile ed etica del business* e *sostenibilità ambientale e climate change* e lascino intendere che il miglioramento delle condizioni di lavoro, il controllo della catena degli appalti, la tutela dei lavoratori e le garanzie di sicurezza e salubrità nel posto di lavoro procedano di pari passo con gli investimenti ecologici e la gestione sostenibile delle risorse naturali<sup>64</sup>.

---

<sup>63</sup> Per un quadro della situazione italiana si vedano i saggi contenuti nel volume 3/2011 della rivista "Prisma, Economia, Società e Lavoro" dal titolo *La cantieristica navale italiana e nelle Marche. Un settore a perdere?*

<sup>64</sup> Fincantieri, *Bilancio di Sostenibilità 2023*, <https://www.fincantieri.com/globalassets/sostenibilita2/fincantieri-bilancio-di-sostenibilita-2023.pdf>.

## BIBLIOGRAFIA

- Alietti Alfredo (a cura di) (2017), *Razzismi, discriminazioni e disuguaglianze. Analisi e ricerche sull'Italia contemporanea*, Mimesis Edizioni, Sesto San Giovanni.
- Antunes Ricardo (2006), *La trappola del lavoro. La classe che vive di lavoro*, Milano, Jaca Book.
- Attanasio Paolo (2017). La comunità bengalese nell'area di Monfalcone. Rapporto di ricerca,
- Basso Pietro (2007), *Trade Union responses to racism in Italy shipbuilding and metalworking industries* in "Transfer European Review of Labour and Research", 13, 3, pp. 431- 446.
- Basso, Perocco Fabio (2003), *Immigrati in Europa. Disuguaglianze, razzismo, lotte*, Milano, Franco Angeli.
- Bellavista Alessandro (2012), *Appalti e tutela dei lavoratori*, in "Biblioteca 20 maggio", 2, pp. 174-187. Betti Eloisa (2010), *Il lavoro femminile nell'industria italiana. Gli anni del boom economico*, "Storicamente", 6 (2010), [https://storicamente.org/sites/default/images/articles/media/1448/lavoro\\_femminile\\_donne.pdf](https://storicamente.org/sites/default/images/articles/media/1448/lavoro_femminile_donne.pdf).
- Betti (2019), *Precari e precarie: una storia dell'Italia repubblicana*, Roma, Carocci.
- Bologna Sergio (2011), *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Milano, Egea.
- Bologna, Curi Sergio (2019), *Relazioni industriali e servizi di logistica: Uno studio preliminare*, in "Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali", 161, pp.125-156.
- Bono Giuseppe, *L'industria navalmeccanica: situazione e prospettive*, *Lectio Magistralis*, Università di Genova, [https://unige.it/sites/unige.it/files/imported/comunicazione/honoris\\_causa/documents/Lectio\\_Magistralis.pdf](https://unige.it/sites/unige.it/files/imported/comunicazione/honoris_causa/documents/Lectio_Magistralis.pdf) (ultimo accesso 20/2/2024).
- Breman Jan, Van der Linden Marcel (2015), *Informalizzare l'economia: il ritorno della questione sociale a livello globale*, in Luca Salmieri, Ariella Verrocchio (a cura di), *Di condizione precaria. Sguardi trasversali tra genere, lavoro e non lavoro*, Trieste, EUT, pp. 11-32.
- Bubbico Davide, Redini Veronica, Sacchetto Devi (2017), *I cieli e i gironi del lusso. Processi lavorativi e di valorizzazione nelle reti della moda*, Milano, Guerini, 2017.
- Bullian Enrico (2008), *Il male che non scompare. Storia e conseguenze dell'uso dell'amianto nell'Italia contemporanea*, Trieste, Il Ramo d'oro.
- Calabrò Marco, *L'amministrazione di fronte all'immigrato regolare: tra inclusione, esclusione e integrazione*, in Francesco Astone e al. (a cura di), *Immigrazione e diritti fondamentali, Atti dei convegni Siracusa, 4 maggio 2017 - Torino, 27 ottobre 2017*, "Collane@unito.it", <https://www.collane.unito.it/oa/items/show/31>. (ultimo accesso 27/01/2024).
- Cancellieri Adriano (2017), *Migranti e spazi urbani*, in "il Mulino", 3, pp. 402-409.
- Casellato Alessandra, Zazzara Gilda (a cura di) (2010), *Veneto agro. Operai e sindacato alla prova del leghismo (1980-2010)*, Mestre-Treviso: Ires-Istresco.

- Cernigoi Enrico, Puppini Marco, Valcovich Sergio (2010), *Cento anni di cantiere: un secolo di storia di emancipazione umana e sociale al Cantiere navale di Monfalcone*, Roma, Ediesse.
- Chies Laura (2015), *Lavoro precario, povertà e vie d'uscita*, in Luca Salmieri, Ariella Verrocchio (a cura di), *Di condizione precaria. Sguardi trasversali tra genere, lavoro e non lavoro*, Trieste, EUT, pp. 33-58.
- Cillo Rossana, Perocco (2016). *Subappalto e sfruttamento differenziale dei lavoratori immigrati. il caso di tre settori in Italia*, in "Economia e Società Regionale", 1, pp. 101-123.
- Colucci (2009), *Sindacato e migrazioni, Storia d'Italia. Annali 24*, in Paola Corti, Matteo Sanfilippo (a cura di), *Migrazioni*, Einaudi, Torino, pp. 592-607.
- Colucci Michele (2019), *Foreign immigration to Italy: crisis and the transformation of flows* in "Journal of modern Italian studies", 24, 427-440.
- Columni Cristina (1996), *Aspetti e problemi della navalmeccanica triestina: le ragioni di una crisi*, in Luigi Ganapini (a cura di), *Anche l'uomo doveva essere di ferro. Classe e movimento operaio a Trieste nel secondo dopoguerra*, Milano, Franco Angeli, pp. 29-75.
- Corvino Carlos (2017), *Fuori dalla crisi, dentro una dessidra? Tendenze recenti di lungo periodo nel mercato del lavoro del Friuli Venezia Giulia in Il mercato del lavoro in Friuli Venezia Giulia. Rapporto 2017*. Milano, Franco Angeli, 74-115;
- De Francisco Luana, Dinello Ugo, Rossi Giampiero (2015), *Mafia a Nord-est*, Milano, Rizzoli.
- De Simone Gisella (2019), *La dignità del lavoro e della persona che lavora*, "Diritto del Lavoro e di Relazioni Industriali", 4, pp.633-672.
- Del Bello Fabio (2006), *La città, il territorio, la grande fabbrica. Il caso Monfalcone*, Gradisca d'Isonzo, Centro "Leopoldo Gasparini".
- Della Puppa Francesco (2014), *Uomini in movimento. Il lavoro della maschilità fra Bangladesh e Italia*, Rosenberg & Sellier Editori, Torino.
- Della Puppa (2017), *Politiche escludenti e associazionismo immigrato in una "banglatown" del Nordest: il caso di Alte Ceccato*, in "Mondi Migranti", 1, pp. 57-76.
- Della Puppa (2018), *Sindacato, lavoratori immigrati e discriminazioni razziali nell'Italia della crisi*, in "Mondi Migranti", 2, pp. 117-147
- Dorigatti Lisa (2018), *Ridotte all'osso. Disintegrazione verticale e condizioni di lavoro nella filiera della carne*, in "Meridiana", 93, pp.51-70.
- Fragiacomo Paolo (1997), *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town 1860-1940*, Milano, Franco Angeli.
- Fragiacomo (2012), *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana (1861-2011)*, Franco Angeli, Milano.
- Galisi Roberto (2011), *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*, Milano, Franco Angeli.
- Harrison Bennet (1999), *Agile e snella: come cambia l'impresa nell'era della flessibilità*, Edizioni Lavoro, Roma.
- La cantieristica navale italiane e nelle Marche. Un settore a perdere? (2011)*, "Prisma, Economia, Società e Lavoro".

- Leonardi Emanuele (2023), *La giusta transizione tra questione sociale e questione ambientale: il potenziale ecologico delle mobilitazioni operaie*, “Diritto del Lavoro e di Relazioni Industriali”, 177-178, pp. 99-124.
- Les Leopold (2007), *The Man Who Hated Work and Loved Labor: The Life and Times of Tony Mazzocchi*, Chelsea Green Publishing Company, White River Junction, Vermont, 2007.
- Loreto Fabrizio (2018), *Sindacati e immigrazione straniera in Italia dalla fine degli anni Settanta ai primi anni Novanta*, in “Meridiana”, 1, 91, pp. 77-9.
- Martinuzzi Matteo (a cura di) (2008), *Cantiere: 100 anni di navi a Monfalcone 1908-1988*, s.l., Fincantieri.
- Mellinato Giulio (2001), *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico ed autarchia 1914-1936*, S. Canzian d'Isonzo, Consorzio Culturale del Monfalconese.
- Morena Alessandro (2000), *Polvere. Storia e conseguenze dell'uso dell'amianto ai Cantieri navali di Monfalcone*, Kappa Vu, Udine.
- Murphy Hugh, van der Linden Marcel (2017), *Some final observations*, in Raquel Varela, Hugh Murphy, Marcel van der Linden (a cura di), *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World Case Studies 1950-2010*, vol. II, Amsterdam, Amsterdam University Press, pp. 657-664.
- Panariti Loredana (2011). *Tute blu e principesse. L'organizzazione del lavoro nel cantiere di Monfalcone (1987-2007)*, in *Il sistema marittimo-portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici* Trieste: EUT, 218-256.
- Panariti (2021), *Bangladesi a Monfalcone e Bosniaci in Slovenia. Crisi economica, politiche del lavoro e dibattito pubblico*, in Donato Di Sanzo (a cura di), *Lavori migranti. Storia, Esperienze e conflitti dal secondo dopoguerra ai giorni nostri*, Edizioni Le Penseur, Brienza, pp. 263-286.
- Panariti (2024), *A Historical Analysis of Left-Wing Trade Union Positions Regarding Bangladeshi Workers in Monfalcone (Italy) and Bosnian Workers in Slovenia*, in “Dve domovini/Two Homelands”, 59, 2024, pp.133-154 [http://twohomelands.zrc-sazu.si/uploads/articles/1708317210\\_ARA001\\_Panariti.pdf](http://twohomelands.zrc-sazu.si/uploads/articles/1708317210_ARA001_Panariti.pdf).
- Piro Valeria, Sacchetti Devi (2020), *Segmentazione del lavoro e strategie sindacali nell'industria della carne*, in “Stato e Mercato”, 3, pp. 515-54.
- Proia Giampiero (a cura di) (2022), *Appalti e lavoro: problemi attuali*, Torino, G. Giappichelli editore.
- Quattrocchi Patrizia, Toffoletti Micol, Tomasin Elena Vera (2003), *Il fenomeno migratorio nel comune di Monfalcone. Il caso della comunità bengalese*, La Grafica, Gradisca d'Isonzo.
- Ricca Mario, Sbriccoli Tommaso (2017), *Processi culturali e spazi giuridici: Dal Bangladesh all'Italia: migrazioni, protezione umanitaria e reinterpretazione del divieto di patto commissorio*, in “Questione giustizia”, 1, pp. 179-215.
- Righi Maria Luisa (1992), *Le lotte per l'ambiente di lavoro dal dopoguerra ad oggi*, “Studi Storici”, 2/3, pp. 618-652.

- Staccioli Valerio (a cura di) (1988), *In cantiere. Tecnica, arte, lavoro: ottant'anni di attività dello stabilimento di Monfalcone*, Monfalcone, Ed. della Laguna.
- Stephen Castles (2005), *Nation and Empire: Hierarchies of Citizenship in the New Global Order*, in "International Politics", 42, pp. 203-224.
- Trasfertisti e immigrati a Monfalcone. La piccola città italiana come laboratorio per integrare la città dei trasfertisti e degli immigrati e la città degli autoctoni (2002)*, numero monografico, "ISIG-Trimestrale di sociologia internazionale", anno XI, N. 4.
- Van der Linden Marcel (2014), *San Precario: A New Inspiration for Labor Historians in Labor Studies* in "Working-Class History of the Americas", 11, pp. 9-21.
- Van der Linden (2014), *San Precario: A New Inspiration for Labor Historians in Labor Studies in Working-Class History of the Americas*, 11, pp. 9-21.
- Zamagni Stefano, (2011). Lavoro, disoccupazione, economia civile, Scuola di cultura politica 2011-2012, 5-6. [http://www.scuoladiculturapolitica.it/sitoSCP2011/bibliografia/Modulo4-Stefano\\_Zamagni-doc4.pdf](http://www.scuoladiculturapolitica.it/sitoSCP2011/bibliografia/Modulo4-Stefano_Zamagni-doc4.pdf)
- Zazzara Gilda (2018), *"Italians First": Workers on the Right Amidst Old and New Populisms*, in "International Labor and Working-Class History", 93, pp. 101-12.