

CAPITOLO VIII

.....

Prima viene il cacciucco, tra le più rinomate specialità marinare del posto; subito dopo la portualità in salsa livornese. Quest'ultima è una ricetta unica, spesso imitata, che da nessuna parte però ha raggiunto l'alto gradimento dell'originale. Non si tratta solo di ingredienti, né di dosi; c'è di mezzo evidentemente la mano, l'uomo, il suo stile inconfondibile. A Livorno lo sanno così bene che, incuranti di critiche e consigli politici, si affidano sempre a cuochi provenienti dalla stessa area, se non dal medesimo gruppo familiare, così che il mestolo (o lo scettro) può passare indisturbato di padre in figlio.

A escogitare la formula è Italo Piccini, detto «*carbone*» per via della polvere nera che lo ricopriva dopo le fatiche del turno in stiva: un semplice operaio, ma con il fiuto del vero imprenditore. Ancora nel lontano '68, tempo di scioperi a oltranza e contestazioni, ebbe l'idea, decisamente controcorrente, di affiancare alla Compagnia degli scaricatori da lui presieduta una prima attività d'impresa, così da fornire agli armatori, oltre alla manodopera, strumenti e strutture per l'imbarco e sbarco. Era un tentativo, insomma, di procurarsi i famosi «*mezzi di produzione*», senza bisogno di dover aspettare l'improbabile svolta della rivoluzione. Cominciò trattando proprio con i giganti statunitensi **American Export Lines** e **Sea Land**, e da allora seguirono quarant'anni di lavoro sodo, difficoltà, rischi, magari contraddizioni, col risultato però di una crescita progressiva che continua.

Anche se c'è ancora qualcuno che glielo rimprovera, la svolta non comportò il temuto cambiamento di rotta ideologica della cooperativa rossa: [è di quegli anni l'impresa di un commando di portuali livornesi che alzò la bandiera vietnamita sul pennone di una nave americana in partenza coi rifornimenti per il fronte di guerra; azione immortalata con foto che fecero il giro del mondo e decorata con alta onorificenza dal governo di Hanoi.](#) «*Le nostre convinzioni restano, ma il lavoro e gli affari sono altra cosa*», recita la formula della realpolitik portuale. Per la stessa ragione, mentre i camalli genovesi scioperavano a oltranza contro i decreti Prandini, che minavano il diritto all'esclusiva del lavoro sulle banchine, i compagni livornesi facevano i doppi turni per smaltire il surplus di traffico dirottato sulle loro banchine dai moli bloccati sotto la Lanterna.

Una prova eclatante del loro pragmatismo, unito a capacità professionale, venne nell'89, con le famigerate «*navi dei veleni*», "*Karen B*" e "*Deep Sea Carrier*", capofila di un'intera flotta, misteriosamente scomparsa, forse autoaffondata, che trasportava rifiuti tossici tra l'Italia e le coste dei paesi africani. Quella volta i due mercantili con le stive piene di sostanze nocive furono intercettati e, dopo essere stati respinti al mittente, vagarono a lungo da un porto della penisola all'altro, non trovandone uno disposto ad autorizzare lo sbarco del carico. Il caso diventava ogni giorno più imbarazzante per lo stesso governo

che si era impegnato in sede internazionale a «ritirare» quei sottoprodotti esportati clandestinamente. Finché a Roma arrivò come un'autentica liberazione la disponibilità di Livorno a farsi carico dell'operazione. Non si badò certo a spese nel procurare mezzi e strutture a quei portuali che, ermeticamente chiusi nei loro scafandri bianchi, dotati di autorespiratore, si occupavano di scaricare e inertizzare centinaia di bombe chimiche. Ricordi lontani, attualizzati da recenti polemiche sull'acquisizione di fatto da parte della coop dell'area di bonifica, messa a suo tempo a disposizione e attrezzata dallo Stato. Chi muove tali accuse non tiene però in alcun conto i diritti conquistati da chi aveva affrontato allora rischi che nessuno voleva correre.

I difficili rapporti coi camalli genovesi

Chi diede, del tutto involontariamente, una mano decisiva alla crescita della Compagnia fu lo stesso ministro Gianni Prandini¹ che, mentre si batteva come una furia a Genova contro la CULMV di Batini, partiva con la solita irruenza all'attacco dell'uomo simbolo del potere rosso di Livorno: Italo Piccini, da venticinque anni al vertice dei portuali. Lo destituì di colpo commissariando la Compagnia. Per tutta risposta il patriarca della portualità toscana fondò la Compagnia Impresa, destinata a conquistare un ruolo di primo piano, quanto inedito, nello scenario nazionale delle banchine. Il compito di sviluppare al massimo le potenzialità dell'esperimento avviato dal fondatore, è toccato a suo figlio, Roberto Piccini, che lasciò l'impiego in banca per seguire le orme paterne in calata.

Ora che è salito sul ponte di comando non solo della macchina produttiva, ma dello stessa Autorità Portuale livornese, non manca di mostrare le sue radici nell'album fotografico che lo ritrae giovane e forzuto operaio alle prese col «*rizzaggio*» di un container nella stiva. Gossip locale, forse con qualche fondamento, vengono considerate le voci su presunte divergenze all'interno della dinastia, circa la rotta decisamente imprenditoriale impressa dal giovane Piccini alla vecchia coop, sino a farne una vera e propria holding.

Sta di fatto che oggi la compagnia portuale, con la sua doppia anima, è la principale realtà imprenditoriale dello scalo labronico. Da una parte c'è il nucleo originario che, coi suoi quattrocento lavoratori, fornisce manodopera ai terminalisti, dall'altra una *corporation* che controlla una decina di società partecipate, prima tra tutte il terminal contenitori gestito al 50 per cento con la Contship di lady Battistello, poi il più vasto autoparco marittimo italiano cui fanno capo le vetture prodotte dalle industrie asiatiche, fino ai diversi pontili specializzati. Considerato l'indotto, si calcola che, direttamente o meno, il porto cogestito assicura occupazione a 40.000 persone in una città con 150.000 abitanti.

¹ Prandini, ministro democristiano dei Lavori Pubblici, fu travolto da Tangentopoli: il suo portaborse confessò di avere intascato centinaia di milioni di tangenti per lui. Dapprima latitante, Prandini fu condannato a sei anni e rotti, dopodiché il processo si dissolse per effetto delle prescrizioni.

Al di là delle sue dimensioni economiche, di tutto rispetto, quella di Livorno è un'esperienza senza precedenti nella storia della portualità italiana, in quanto segna una forma di superamento della tradizionale contrapposizione tra i due fronti, lavoro-capitale, che qui si ritrovano uniti in uno stesso soggetto quale la CILP (Compagnia Impresa Lavoratori del Porto).

La ricetta della portualità alla livornese, proprio per il successo ottenuto in casa propria, pone qualche interrogativo. Anzitutto, perché il modello non è esportabile e perché Genova, primo porto mediterraneo, si ostina a respingere una simile formula?

«*E una questione ideologica*», rispondono di primo acchito i colleghi toscani, spiegando che «*Batini aveva in mente di fare una grande compagnia di servizi, mentre a Livorno si intendeva superare la prestazione di manodopera, generando attività d'impresa*».

Nella schermaglia, da Genova ribattono che «*c'è differenza tra città portuale e città marittima*», come dire che fin dai tempi dell'antica Repubblica sotto la Lanterna esisteva già la compagnia dei portuali, «*mentre altrove andavano a pesca*». Solo che il peso di un simile patrimonio storico rischia di trasformarsi in una palla al piede, se è vero, come è confermato, che solo i camalli genovesi sono usciti dall'associazione nazionale delle compagnie portuali, nel momento stesso in cui è stato accettato di fare anche impresa.

Questioni di principio a parte, resta il fatto che nessun altro scalo italiano è riuscito a riprodurre il fenomeno Livorno. Rigidità o duttilità ideologiche c'entrano fino a un certo punto. La salsa alla livornese dipende in gran parte dall'abilità dello chef. Basta una mano sbagliata per farla «impazzire». Lo dimostrano gli ultimi incredibili eventi che qui hanno scosso moli e banchine.

.....
(tratto da: **"L'ALTRO FRONTE DEL PORTO"** - CAMILLO ARCURI per MURSIA ©2009)