

Circa 47 mila lavoratori portuali statunitensi della costa orientale e del Golfo del Messico (in 36 porti, da Searsport, Maine, a Brownsville, Texas) iscritti al sindacato International Longshoremen's Association (ILA) sono tornati al lavoro, dopo tre giorni di picchetti (1-3 ottobre). Hanno ricevuto la promessa di un aumento di stipendio di 24 dollari l'ora in sei anni (+61,5%), portando la paga massima da 39 a 63 dollari¹.

Lo sciopero ha paralizzato per tre giorni le spedizioni in enormi complessi portuali come Newark, Houston e Charleston, bloccando container carichi di frutta, veicoli e attrezzature pesanti. È stato il primo sciopero costiero per l'ILA dal 1977. I datori di lavoro avevano affermato di non essere in grado di sostenere le loro richieste salariali (avevano offerto un aumento del 50%, mentre l'ILA chiedeva il 77%). In verità, l'industria delle spedizioni ha visto profitti senza precedenti negli ultimi 5 anni e lo sciopero ha fatto loro cambiare idea. D'altra parte, anche il presidente Biden, a sciopero iniziato, aveva sottolineato i grandi profitti di cui hanno beneficiato le aziende di trasporto marittimo negli ultimi anni, nonché i sacrifici fatti dai lavoratori portuali durante la pandemia di CoVid-19, chiedendo che venisse fatta un'offerta equa da parte dei datori di lavoro. L'ILA sosteneva che i giganti stranieri del trasporto marittimo che affermavano di non riuscire a trovare i soldi per salari e trattamenti più equi per i lavoratori portuali americani erano riusciti a trovare miliardi di dollari per arricchire un piccolo gruppo di ricchi investitori dopo aver cavalcato un'onda di profitti record².

Le parti torneranno a negoziare sull'altro grande tema dello sciopero, l'automazione (l'introduzione di gru, cancelli e camion automatizzati), estendendo il vecchio accordo fino al 15 gennaio. Il sindacato Longshoremen sta negoziando con un consorzio di spedizionieri marittimi (con giganti asiatici e europei, non battenti bandiera statunitense, come Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag Lloyd, Evergreen, Ocean Network Express - ONE, Cosco) e operatori di terminal (molti sono sussidiarie di proprietà dei grandi spedizionieri) noto come Alleanza marittima degli Stati Uniti (USMX)³.

Il sindacato ha avuto un grande potere contrattuale perché questi sono lavoratori essenziali che non possono essere sostituiti e perché lo sciopero era stato indetto in vista delle imminenti elezioni presidenziali, mettendo a rischio le catene di approvvigionamento di una parte molto rilevante degli Stati Uniti, con danni economici stimati in \$ 5 miliardi al giorno⁴. Come promesso, il presidente Joe Biden si è rifiutato di interrompere lo sciopero invocando i poteri di emergenza a lui conferiti dal Taft-Hartley Act del 1947 per forzare la fine dello sciopero attraverso un'ingiunzione federale⁵. La Camera di Commercio e la National Association of Manufacturers avevano chiesto a Biden di porre fine allo sciopero⁶, sostenendo che la ricostruzione dopo l'uragano Helene sarebbe stata ostacolata⁷. Tuttavia, interrompere uno sciopero in questo modo sarebbe stato rischioso per i datori di lavoro, perché i lavoratori portuali sono in una posizione di forza per imporre rallentamenti, che avrebbero lasciato le navi scariche e le banchine piene di merci per l'esportazione.

Invece, i funzionari dell'amministrazione Biden hanno fatto molta pressione sui datori di lavoro affinché si trovasse un accordo. Il segretario dei Trasporti Pete Buttigieg ha invitato gli spedizionieri a smettere di aggiungere supplementi tariffari, che avrebbero potuto aumentare i loro ricavi, contrastando i costi dello sciopero. Julie Su, Segretario del lavoro, è stata elogiata dal Presidente dell'ILA Harold Daggett, parlando dal picchetto sindacale: "Sta buttando giù le porte. Sta cercando di ottenere delle trattative eque".

"Voglio applaudire l'International Longshoremen's Association e la United States Maritime Alliance per essersi unite per riaprire i porti della costa orientale e del Golfo. L'accordo provvisorio di oggi su un salario record e un'estensione del processo di contrattazione collettiva rappresentano un progresso fondamentale verso un contratto solido. Voglio ringraziare i lavoratori sindacalizzati, i trasportatori e gli operatori portuali per aver agito in modo patriottico per riaprire i nostri porti e garantire la disponibilità di forniture essenziali per la ripresa e la ricostruzione dopo l'uragano Helene. La contrattazione collettiva funziona ed è fondamentale per costruire un'economia più forte dal centro verso l'esterno e dal basso verso l'alto" ha affermato il presidente Joe Biden in merito all'accordo.

Le clip di Daggett che criticava l'USMX sono circolate ampiamente. Gli operatori dei terminal "si sono arricchiti molto durante il CoVid quando tutti sono rimasti a casa mentre la mia gente andava a lavorare ogni singolo giorno e alcuni di loro sono morti sul lavoro", ha detto all'inizio dello sciopero. "Noi guadagniamo i loro soldi e loro non vogliono dividerli con noi".

Mentre, secondo la costituzione dell'ILA, i lavoratori non devono votare per scioperare, diverse sezioni sindacali hanno votato e si sono espresse all'unanimità a favore dello sciopero. La dirigenza ha esercitato un controllo serrato sui picchetti, con membri che si sono rifiutati di parlare con i giornalisti, ma coloro che hanno infranto il protocollo hanno affermato di essere stati ispirati dallo sciopero Stand-Up dell'anno scorso dei lavoratori dell'auto (si vedano i nostri articoli qui e qui) e dalla campagna contrattuale dei Teamster della UPS. Entrambi i sindacati hanno rilasciato dichiarazioni a sostegno degli scioperanti dell'ILA. I lavoratori portuali della Spagna e della costa occidentale degli Stati Uniti sono venuti a fare picchetti nel New Jersey.

In Florida, con importanti porti a Jacksonville e Miami, il governatore repubblicano Ron DeSantis aveva dichiarato che avrebbe inviato la Guardia nazionale della Florida e la Guardia statale della Florida per "mantenere l'ordine" e "ove possibile, riprendere le operazioni". I lavoratori avevano reagito con scetticismo.

I membri dell'ILA erano rimasti indietro rispetto ai lavoratori portuali della West Coast (ILWU), la cui paga iniziale nel contratto più recente (\$ 40) superava la paga massima per i lavoratori della East Coast (\$ 39). I lavoratori della East Coast partivano da \$ 20 e sono

saliti a \$ 39 in sei anni. Questo accordo provvisorio cambierebbe le cose, con un aumento di \$ 6 nel primo anno, seguito da \$ 5, \$ 4 e \$ 3 per i tre anni successivi.

Tuttavia, gli aumenti di paga sulla West Coast hanno accompagnato un'estesa automazione. Due terminal completamente automatizzati ora operano all'interno del complesso di Long Beach vicino a Los Angeles. "I lavoratori portuali della California hanno già perso il lavoro a causa dell'automazione", ha affermato un meccanico dell'ILA Local 1804 sul picchetto di Elizabeth, New Jersey. "Stiamo cercando di impedire che ciò accada a noi". Storicamente è stato molto più facile ottenere aumenti di paga che prevenire perdite di posti di lavoro tramite l'automazione. L'esito di questo sciopero rientra in questo schema. Le aziende vedono l'automazione come una via per aumentare il profitto, mentre i sindacati la vedono come un killer di posti di lavoro. La richiesta di un blocco dell'automazione si dimostra la posizione più controversa del sindacato, provocando indignazione tra coloro che sostengono che le restrizioni all'automazione renderanno i porti statunitensi non competitivi, anche se le prove del contributo dell'automazione alla produttività rimangono contrastanti. L'USMX ha definito irragionevoli le richieste dell'ILA e ha affermato di essersi offerta di mantenere le disposizioni del contratto attuale che vietano i terminali completamente automatizzati, vietando anche l'uso di apparecchiature semiautomatiche in un nuovo contratto di lavoro. Ma senza vedere il linguaggio della proposta, è difficile dire quanto siano distanti le due parti sull'automazione, un argomento su cui l'ILA è stata particolarmente risoluta per decenni.

Quando i porti si sono spostati verso il trasporto via container 50 anni fa, causando enormi tagli di posti di lavoro, il sindacato ha negoziato una royalty su ogni tonnellata spedita, da pagare da parte dei datori di lavoro, per compensare le perdite di posti di lavoro e integrare la retribuzione dei membri, i cui lavori si sono intensificati. Un tetto imposto dai datori di lavoro al fondo royalty è stato un problema nelle negoziazioni, ha detto Daggett dalla linea di picchetto. L'accordo sembra aver aumentato o eliminato il tetto ai contributi dei datori di lavoro a questo fondo, anche se i dettagli non sono chiari. Le negoziazioni sono state poco trasparenti per i lavoratori iscritti al sindacato. Voteranno un accordo completo quando saranno concluse le negoziazioni sulle altre questioni (automazione, opzioni di assistenza sanitaria, pensioni e leva finanziaria per organizzare i restanti porti non sindacalizzati nella giurisdizione ILA). Attualmente il vecchio accordo è stato prorogato e gli aumenti di stipendio entreranno in vigore dopo il voto.

Le tariffe orarie iniziali e massime non sono l'unica cosa che definisce la retribuzione, perché le complesse regole di lavoro difese dal sindacato per decenni integrano le tariffe orarie. I lavoratori portuali fanno anche molti straordinari e anche solo supponendo che un lavoratore portuale lavori quaranta ore alla settimana, alla tariffa massima di \$ 39 all'ora guadagna \$ 81.120 all'anno. Considerando (rilevanti) straordinari e benefits, i principali organi di informazione hanno stimato che il lavoratore medio guadagna oltre \$ 100 mila

all'anno, con alcuni che arrivano a 200 mila. Lo stesso Daggett, il focoso 78enne presidente ILA dal 2011, uno scaricatore di porto di terza generazione del New Jersey, che si definisce in buoni rapporti con Donald Trump, è stato criticato dalla stampa per il suo stipendio dal sindacato, circa \$ 900 mila, e per la sua grande casa: il New York Post ha pubblicato una foto aerea di una villa con un garage per quattro auto e una grande piscina. Elon Musk ha scritto su X: "Quel tizio ha più yacht di me!", mentre circolano anche indiscrezioni su suoi possibili rapporti con la mafia. Il figlio di Daggett, Dennis Daggett, è a capo della sede locale del New Jersey un tempo guidata dal padre e ora è vicepresidente esecutivo dell'ILA, ruoli che gli hanno fruttato un reddito complessivo di oltre \$ 700 mila nel 2023⁸.

Le pensioni rimangono un punto dolente nell'ILA. I lavoratori di Houston e Philadelphia non hanno alcuna pensione, mentre molti altri lavoratori della costa orientale ne hanno una appena percettibile. Le pensioni sulla costa occidentale, invece, sono uniformi nei vari porti e complessivamente più alte.

La richiesta di fermare/rallentare l'ulteriore automazione ha trovato sostegno tra i lavoratori in picchetto, e i lavoratori portavano cartelli prestampati con la scritta "Le macchine non danno da mangiare alle famiglie, lo fanno i lavoratori dell'ILA". Hanno riferito di aver osservato innovazioni elettroniche che potrebbero costare posti di lavoro se si permettesse loro di continuare, come l'identificazione tramite radiofrequenza dei camion in entrata.

Mentre l'attuale contratto impedisce completamente l'eliminazione di un operatore umano, i nuovi macchinari aumentano l'efficienza e intensificano il lavoro, eliminando posti di lavoro. A Hampton Roads, in Virginia, l'introduzione di nuove gru da nave a riva ha eliminato i posti di lavoro degli operatori di trattori. Inoltre, il sindacato sostiene che l'uso di un sistema di cancelli automatizzati installato nel porto di Mobile, Alabama viola il loro contratto. Il porto è gestito da APM Terminals, con sede nei Paesi Bassi, membro dell'USMX e di proprietà di A.P. Moller-Maersk. Il sistema di cancelli automatizzati può identificare ed elaborare i dati dei camion in entrata e in uscita dal porto utilizzando scansioni digitali, senza l'aiuto di manodopera sindacalizzata, secondo ILA.

I lavoratori descrivono anche l'intensificazione del carico di lavoro come conseguenza dell'automazione. Un operatore di trattori ha una certa autonomia e può fare delle pause, ma i nuovi macchinari collegano il lavoratore a un sistema informatico, "e lo inseguì per tutto il turno", ha detto un lavoratore. "Sei spazzato via". Ma quella parte dell'accordo deve ancora essere negoziata.

Per i lavoratori portuali nordamericani che combattono l'automazione, i contratti dei lavoratori portuali europei potrebbero indicare una via per risolvere il problema. In Europa, i sindacati dei lavoratori portuali hanno già negoziato protezioni contro l'automazione, dopo che Europe Container Terminals ha aperto il primo terminal container automatizzato al

mondo a Rotterdam nel 1993. Il contratto prevede che nessuno può essere licenziato a causa dell'automazione. FNV Havens, il più grande sindacato olandese dei lavoratori portuali, con più di 6.000 membri in tre porti nei Paesi Bassi, tra cui il porto di Rotterdam, che è considerato uno dei più avanzati tecnologicamente al mondo, sta cercando di affrontare i problemi relativi all'automazione anche nelle sue attuali negoziazioni contrattuali. Ci sono preoccupazioni sulla longevità delle carriere dei lavoratori poiché l'automazione riduce il numero di ruoli meno intensi nei porti. Da un lato, si tratta di prevedere il pensionamento anticipato perché i lavoratori non possono lavorare fino a 67 anni svolgendo i lavori più gravosi. Dall'altro, l'introduzione di tecnologie che rendono meno gravoso il lavoro, non è osteggiata dai lavoratori portuali. È quando gli operatori dei terminal iniziano a provare a fare cose che rubano il lavoro, ecco che si crea il problema.

Alessandro Scassellati

1. La paga per gli scaricatori di porto è basata sui loro anni di esperienza. In base al precedente contratto, scaduto il 30 settembre, la paga iniziale per i lavoratori portuali era di \$ 20 all'ora. È salita a \$ 24,75 all'ora dopo due anni di lavoro e a \$ 31,90 dopo tre anni, raggiungendo un massimo di \$ 39 per i lavoratori con almeno sei anni di servizio.[↩]
2. Gli analisti stimano che il settore abbia incassato oltre 400 miliardi di dollari di profitti dal 2020 al 2023, una cifra superiore a quella registrata in precedenza dall'inizio della rivoluzione della containerizzazione alla fine degli anni '50. Nell'ambito del programma di riacquisto di azioni da 12 miliardi di dollari di Maersk, la compagnia di navigazione danese ha speso 6,5 miliardi di dollari per riacquistare quasi 3 milioni di azioni di Classe A e B a partire da gennaio 2024. Quando le aziende perseguono riacquisti azionari, detti anche stock buybacks, riducono il numero di azioni disponibili sul mercato, il che gonfia gli utili per azione, arricchendo gli azionisti. La pratica ha alimentato le richieste di aumentare l'aliquota fiscale delle società negli Stati Uniti.[↩]
3. A partire dagli anni '80, quasi tutte le compagnie marittime americane sono state vendute a compagnie straniere o hanno cessato l'attività. Anche Sea-Land, un'azienda americana a cui è attribuita l'invenzione dell'ormai onnipresente container per il trasporto merci 70 anni fa, è stata venduta alla danese Maersk nel 1999. Delle oltre 40 mila navi cargo presenti nel mondo, meno di 200 hanno base negli Stati Uniti. La maggior parte dei porti degli Stati Uniti sono controllati da enti quasi pubblici, come le autorità portuali, mentre i veri e propri terminal merci sono solitamente di proprietà di aziende private. Il più grande e antico di questi è Carrix (con sede a Seattle), la società madre di SSA Marine, controllata dal fondo di private equity Blackstone. Un altro importante proprietario e gestore di terminal marittimi è Maher, di proprietà della società di investimenti australiana Macquarie. Alcune delle più importanti sono aziende puramente americane, tra cui Port Newark Container Terminal, che ha sede nel New Jersey, e Red Hook Terminals, che ha strutture a New York, nel New Jersey e in Texas.[↩]
4. Gli spedizionieri globali hanno dovuto affrontare un numero crescente di grattacapi nel trasporto delle merci nell'ultimo anno. In cima a questa lista c'è la crisi in Medio Oriente e l'impatto sul movimento del commercio attraverso il Mar Rosso. Inoltre, il traffico attraverso il Canale di Panama è diminuito dopo che una siccità ha costretto il suo gestore a ridurre il limite del numero di navi che potevano attraversarlo all'inizio di quest'anno, da 36 a 20 al giorno. L'invasione dell'Ucraina da parte della Russia e lo stallo commerciale tra Stati Uniti e Cina, così come eventi come il crollo del ponte nel porto di Baltimora qualche mese fa (si veda il nostro articolo qui), hanno aumentato le pressioni sulle catene di approvvigionamento. Con lo sciopero, le navi hanno iniziato quasi immediatamente ad accumularsi al largo. La coda si sarebbe allargata fino a includere 59 navi portacontainer entro giovedì, lasciando a terra centinaia di migliaia di container. Secondo i dati del settore, i porti interessati dallo sciopero gestiscono oltre il 68% di tutte le esportazioni containerizzate degli Stati Uniti e il 56% delle importazioni containerizzate, tra cui il porto di New York e del New Jersey, il terzo più trafficato del paese, e i porti in rapida crescita in Virginia, Georgia e Texas. I porti della costa occidentale, rimasti aperti durante lo sciopero, si stavano

avvicinando alla capacità massima e non sarebbero stati in grado di assorbire molto più carico dirottato dai porti della costa orientale. Uno sciopero prolungato di diverse settimane o mesi avrebbe potuto riaccendere l'inflazione per alcuni beni e innescare licenziamenti presso le imprese, dato che le materie prime si sarebbero esaurite. L'ultima volta che i lavoratori della costa orientale e del Golfo erano andati in sciopero, nel 1977, lo sciopero era durato sette settimane. Nel 2002, uno sciopero tra i lavoratori nei porti della costa occidentale è durato 11 giorni prima che l'allora presidente George W. Bush invocasse il Taft-Hartley Act e ponesse fine alla situazione di stallo.[↔]

5. Anche Trump era intervenuto “a fianco dei lavoratori” accusando le compagnie di “scarso patriottismo”, visto che in questi giorni tutta l’area era sotto stress per gli uragani. Il sostegno di Trump a questo sciopero era in contrasto con la sua proposta fatta ad agosto, durante un’intervista su X con Elon Musk, secondo cui i dipendenti in sciopero dovrebbero essere licenziati. Dal canto suo, Biden ha promesso di essere il presidente più “pro-sindacale nella storia degli Stati Uniti” e dichiarando senza mezzi termini e inequivocabilmente che non avrebbe cercato un’ingiunzione ai sensi del Taft-Hartley Act (che autorizza il presidente a sospendere per 80 giorni uno sciopero che può seriamente minacciare l’economia statunitense), ha creato uno spazio per la contrattazione collettiva e ha chiarito che le parti avrebbero dovuto raggiungere un accordo. Questa è stata la formula che Biden ha seguito sin dall’inizio della sua presidenza e ha funzionato nella maggior parte dei casi. Biden ha sostenuto i requisiti sindacali sui progetti edilizi federali, che secondo alcuni critici fanno aumentare i costi federali, e ha difeso il Jones Act, una legge sulle spedizioni che secondo i critici rende i beni più costosi a Porto Rico. L’anno scorso, è diventato il primo presidente a unirsi a un picchetto, parlando con i membri in sciopero della United Auto Workers.[↔]
6. Le trattative per il rinnovo del contratto erano state interrotte a giugno quando il sindacato ha accusato gli operatori dei terminal di aver introdotto furtivamente sistemi automatizzati e di aver rubato il lavoro all’ILA. La USMX aveva presentato un’accusa federale contro il sindacato al National Labor Relations Board, accusando la Longshoremen di non aver negoziato in buona fede e chiedendo un ordine che la costringesse a tornare al tavolo. Era una tattica insolita per un datore di lavoro in una controversia di lavoro; è più comune che i sindacati accusino i dirigenti di agire in malafede. Il Guardian ha riferito che David Adam, presidente e amministratore delegato della USMX, ha attaccato importanti esponenti del partito democratico in una serie di post sui social media.[↔]
7. L’uragano Helene ha prodotto disastri negli Stati Uniti sud-orientali (in sei Stati), causando 225 morti. Nella parte occidentale della Carolina del Nord, intere città sono state distrutte e spazzate via durante la tempesta. I residenti sono rimasti isolati perché le strade sono diventate impraticabili. L’elettricità e il servizio di telefonia mobile sono andati via. L’uragano Helene, che ha toccato terra nella regione di Big Bend in Florida il 26 settembre come uragano di categoria 4, è diventato l’uragano continentale più mortale negli Stati Uniti da Katrina nel 2005. Helene ha portato forti venti, piogge, mareggiate e inondazioni devastanti nella regione sud-orientale degli Stati Uniti.[↔]
8. L’ILA ha le sue origini nell’Association of Lumber Handlers, la cui prima sezione locale fu fondata da Dan Keefe, un lavoratore irlandese di rimorchiatori di Chicago, in un periodo in cui gli industriali della città regnavano sovrani (in una riunione dei delegati a Detroit nel 1895, il nome fu ufficialmente cambiato in ILA.) Nel tempo, il centro del potere del sindacato si spostò a est, ma le sue radici nella regione più conservatrice dei Grandi Laghi (e la sua appartenenza duratura all’AFL) continuarono a influenzare il suo approccio alla contrattazione collettiva e le sue relazioni con il più ampio movimento sindacale. Il passato con luci e ombre del sindacato non è un segreto, con i legami dell’ILA con la criminalità organizzata (reale e immaginaria) che forniscono spunto per il cinema: la questione è presente in modo prominente sia in Fronte del porto che nella seconda stagione di The Wire. Il sindacato si è in qualche modo riformato, sebbene Daggett, che ha guidato l’ILA dal 2011, sia stato accusato dal Dipartimento di Giustizia di essere un “associato” della famiglia criminale Genovese, accuse dalle quali è stato finora assolto. Mentre l’ILA ha la sua quota di militanti sindacali impegnati, il controllo di base del sindacato è tutt’altro che uniforme. È una dinamica palpabile nel linguaggio di Daggett: il leader del sindacato è incline a parlare di “miei membri” piuttosto che di potere collettivo.[↔]