volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

La logistica che uccide

Autore: Marco Revelli

La logistica si sta rivelando ogni giorno di più come il vero cuore nero del capitalismo italiano. Il punto di snodo delle linee strategiche del modello produttivo dominato dalle grandi piattaforme, quello dove con maggiore intensità si scaricano i processi di accelerazione in corso e, di conseguenza, si esasperano i livelli dello sfruttamento e le tensioni nel rapporto capitale-lavoro. La morte atroce di Adil Belakhdim davanti ai cancelli della Lidl di Biandrate ne è una terribile conferma. Riproduce il profilo della più classica conflittualità sindacale in tempi d'imbarbarimento dell'agire padronale, quando si arriva a toccare la nuda vita, e a toglierla, in un contesto nel quale la logica del profitto mostra di non rispettare più nulla, né leggi dello Stato (di uno Stato che ha abdicato alla propria sia pur formale imparzialità) né della decenza. Un sindacalista che partecipa a un picchetto – lo strumento principe di ogni vera lotta sindacale -, un crumiro che trasforma il proprio autocarro in un'arma micidiale contro gli scioperanti, un corpo steso sotto un telo blu sul piazzale del capannone di una delle tante società che hanno contribuito a esasperare il confronto. Adil era il coordinatore novarese del Si Cobas, sindacato radicatissimo nel comparto ma spesso ignorato o marginalizzato ai tavoli negoziali, aveva 37 anni, due figli, e la dignità di chi non abdica ai propri diritti.

Ora sappiamo che il presidente del Consiglio Draghi chiede di "fare piena luce". E ci domandiamo: "su cosa?" Basterebbe una sia pur fuggevole occhiata ai fatti, di oggi e delle settimane passate, per capire ciò che sta accadendo. E le relative cause e responsabilità. Qualche giorno fa a Tavazzano, vicino a Lodi, l'aggressione a un altro picchetto dei lavoratori Si Cobas della logistica da parte di energumeni sul modello tardo ottocentesco dei Pinkerton americani, a terra numerosi lavoratori, uno in gravi condizioni. E prima ancora, gli scontri a San Giuliano Milanese, sempre in quel triangolo incandescente della logistica che sta tra lodigiano, cremonese, piacentino – punto

d'incrocio dei grandi assi autostradali su cui viaggiano, ininterrotti, i flussi di merci oltre che maxi-focolaio Covid fin dalla prima ondata – dove il nuovo far west del lavoro mette in scena il proprio mucchio selvaggio. All'origine di tutto l'iniziativa della FedEx TNT, gigante della trasportistica globale: circa 400.000 collaboratori, 160.000 veicoli, 657 aerei, 70 miliardi di dollari di fatturato dopo aver incorporato per 4 miliardi e mezzo il colosso olandese. Grande beneficiata dalla pandemia: nei 9 mesi che vanno dal maggio 2020 a febbraio '21 ha incrementato i propri ricavi di 10 miliardi di dollari e il risultato operativo do 4. La quale fin da febbraio ha deciso di chiudere il proprio sito piacentino, dove i Cobas erano maggioritari, lasciando a casa centinaia di lavoratori e distribuendo le proprie sedi logistiche nei capannoni lodigiani e milanesi, davanti ai quali appunto i licenziati hanno inseguito il proprio lavoro disperso e sono stati accolti a sprangate. E' un anticipo di come questi padroni intendono la "ripartenza" e interpretano la fine del blocco dei licenziamenti. Draghi, se vuole la luce, farebbe bene ad accenderla in casa propria. Vedrebbe in quale misura il suo governo ha favorito questo tipo di interessi non certo orientati al bene comune, e quanto ne abbia irrobustito l'arroganza.

Se poi, visto che siamo in tema di illuminazione, si degnasse di accendere un lumino anche fioco, magari una lampadina a pochi ampères o persino una candelina, su quell'accrocchio infetto che proprio tra il basso milanese e il piacentino vede innestarsi le logiche globali di FedEx con quelle locali di operatori come la Zampieri holding, la quale ufficialmente si occupa di "trasporto collettame a Roma per conto terzi", ma nel caso specifico nelle vicende piacentine di suo mette a disposizione i capannoni vuoti in cui ospitare le esternalizzazioni FedEx, interfacciandosi nello stesso tempo con soggetti come la Logis srl a sua volta interconnessa con la Nks Security & Global Service, società tutte nelle quali logistica e sorveglianza, trasporto e offerta di servizi oscillanti tra l'intelligence e il bodyguarding si supportano e si mescolano a vicenda in una logica tendenzialmente militarizzata (la si è vista all'opera a Tavazzano)… beh, se Supermario buttasse il suo occhio ben educato su questa materia maleodorante di sopruso e di violenza, da caporalato 4.0 e insieme da padroni delle ferriere ottocentesche, forse un'idea un po' più chiara di cosa la sua ripresa e annessa resilienza stiano portando con sé, in termini di tecniche e pratiche di comando sul lavoro di ultima generazione… Il "Fatto quotidiano" un primo sguardo l'ha dato, con i limitati mezzi investigativi che ha a disposizione, e i risultati già inquietano. Se lo facesse lo Stato…

L’ha avvertita perfettamente la puzza di bruciato che sale da questi territori fibrillanti Ezio Mauro, in un bell’editoriale di “Repubblica” in cui virus e “civiltà del lavoro” venivano messi in connessione nel quadro di una quasi mortale malattia sociale: “Gli operai-facchini che picchettano il fantasma del lavoro scomparso rincorrendolo nella sua mobilità, le squadre dell’azienda che sfondano il blocco, in una sorta di appalto del conflitto – ha scritto -, sono le due facce dell’ultima mutazione. Che non a caso si compie nel settore chiave del cambiamento della domanda e dell’offerta, del costume e delle abitudini, quella “logistica” del trasporto e consegna di merci e prodotti arrivata oggi a 100 miliardi di euro di fatturato, il 7 per cento del Pil. Con la pandemia che ha funzionato da acceleratore dei fenomeni, spingendo il settore in 24 mesi ad un giro d’affari che nelle previsioni si sarebbe raggiunto soltanto in nove anni”. E aggiungeva: “Non è un caso nemmeno che l’epicentro di questo cortocircuito finale sia il Piacentino, con i suoi 8 mila addetti alla logistica in un distretto che ha una distesa di capannoni pari a 5 milioni di metri quadrati, proprio all’intersezione tra le due autostrade E35 ed E70: qui durante la prima ondata si era concentrato anche il virus, viaggiando sui tir per sopravvivere durante il lockdown, e causando nella prima fase proprio a Piacenza – insieme con Cremona – il numero di morti più alto d’Italia in rapporto alla popolazione”. In questo contesto – è la conclusione – dove il vertice della modernità e il massimo del primitivismo di toccano e si confondono, il lavoro rischia di andare in pezzi, e così la civiltà che su di esso si è costruita, i suoi sistemi di mediazione, le sue forme del riconoscimento e della rappresentanza, le modalità dell’attribuzione di status e dei diritti, nella regressione a una sorta di stato di natura dove vale, brutale, solo la legge del più forte. E la democrazia perde di significato. Altro che resilienza! Forse si dovrebbe parlare di entropia.

Ma questa storia non parla solo dell'imbarbarimento padronale. Parla anche di un fallimento storico del sindacato confederale. Del buco nero che il suo abbandono dei canoni più propri del sindacalismo classico ha lasciato scoperto. Della sua incapacità di tutelare le fasce più sfruttate (spesso composte da lavoratori migranti, i più vulnerabili, quelli per cui basta il ritiro del permesso di soggiorno per cancellarne l'esistenza). Della sua pervicace volontà di tagliare fuori le rappresentanze di base dalle trattative. Talvolta della sua, reale o apparente, connivenza con una controparte che non sanno, o non vogliono, contrastare come si dovrebbe. Non si deve dimenticare che lo sciopero per cui Adil è morto si svolgeva nel quadro della giornata nazionale di mobilitazione della logistica proclamata da tutto il sindacalismo di base contro gli episodi di "squadrismo padronale"

ma anche contro il contratto nazionale di lavoro di recente siglato dai Confederali e considerato, appunto, collusivo. Così come fa male, a chi ha conosciuto la CGIL in altri tempi, sapere che l'intervento della polizia contro i picchetti dei lavoratori della FedEx TNT di Piacenza che all'inizio di aprile protestavano contro la chiusura, era stato richiesto da esponenti della Camera del lavoro locale (un esposto in tal senso era firmato dal segretario della Filt Cgil piacentina), che infatti nei giorni successivi era stata circondata in segno di protesta da centinaia di lavoratori disgustati. Spettacolo che dovrebbe far riflettere i tanti che ancora in CGIL credono nella propria storia, e che a me personalmente ha ricordato il luglio del'62 a Torino, quando migliaia di operai Fiat assediarono la sede della Uil, rea di aver firmato un contratto separato con Valletta. E fu, quello, l'inizio del poderose ciclo di riscossa operaia che sarebbe culminato con l'autunno caldo.

Una versione più breve dell'articolo è stata pubblicata sul Manifesto del 19 giugno col titolo I buchi neri del capitalismo e del sindacato.