FRANCESCO MASSIMO

LA CATENA LOGISTICA

UNA COMPARAZIONE ITALIA FRANCIA

Negli ultimi anni, la logistica, un settore eterogeneo e complesso, è stata indicata da più parti come un terreno d'avanguardia dello sviluppo capitalistico e del conflitto capitale-lavoro (Alberto Toscano, *Logistics and Opposition*, «Mute», http://www.metamute.org/editorial/articles/logistics-and-opposition [ultimo accesso 12 marzo 2018]; Comité invisible, *A nos amis*, La Fabrique, 2014). Il caso italiano, in particolare, si è distinto a partire dal 2010 per lo sviluppo di un forte movimento sindacale in uno specifico segmento della logistica di distribuzione: le reti dei corrieri espresso e della grande distribuzione concentrate nella pianura padana, soprattutto in Veneto, Emilia e Lombardia (Niccolò Cuppini e Carlo Pallavicini, *Le lotte nella logistica nella valle del Po*, «Sociologia del lavoro», n. 138, 2015, pp. 2010-224). I facchini, in buona parte stranieri e assunti da cooperative che gestiscono i magazzini in subappalto, si sono mobilitati in maniera apparentemente improvvisa, riunendosi in comitati di base (Adl Cobas e SI Cobas) e cogliendo di sorpresa committenti, direzioni delle cooperative e sindacati confederali. Annunciato dai primi scioperi del 2007-2009 (vertenze contro licenziamenti e cambi d'appalto in magazzini di Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna), il movimento è emerso nel 2010 dando vita a una vera e propria *escalation* tra il 2011 e il 2017, con quattordici scioperi generali tra il marzo 2013 e il febbraio 2018, di cui dodici organizzati dai sindacati di base, e una miriade di vertenze, scioperi e blocchi che dalle principali piattaforme della pianura padana (hinterland milanese, Piacenza, Bologna, Modena, Padova, Torino, Verona) si sono estese a tutto il centro-nord e al sud, toccando anche Roma e Napoli. Questi conflitti hanno coinvolto tutti i principali operatori del settore: corrieri come Xpo, Geodis, Tnt, Sda, Gls, Dhl, Bartolini, Artoni, Fercam; catene della grande distribuzione come Despar, Ali, Pam, Leroy Merlin; imprese del commercio elettronico come Yoox; imprese non specializzate nel trasporto merci, ma che comunque si avvalgono di prestazioni logistiche, come Ikea, Michelin, Granarolo. Ma il movimento non si è limitato all'azione collettiva conflittuale. Infatti, grazie a questa ondata di scioperi i sindacati di base, per la prima volta nella storia del sindacalismo italiano, sono stati riconosciuti dalla parte datoriale non solo all'interno dei singoli magazzini, ma anche a livello nazionale, con un accordo siglato nel novembre 2016 da Fedit (Federazione italiana trasportatori) da un lato e Adl Cobas e SI Cobas dall'altro, accordo che ha permesso d'integrare gran parte delle rivendicazioni dei sindacati in un accordo migliorativo rispetto al vigente contratto collettivo nazionale.

Il successo del movimento italiano ha alimentato in ambito militante, soprattutto nella sinistra antagonista, un intenso dibattito sulla logistica, sul suo ruolo nello sviluppo capitalistico e sulla portata generalmente rivoluzionaria delle lotte che emergono in questo settore. Spesso viene sottolineata la fragilità delle

catene logistiche rispetto al "potere strutturale" di cui dispongono i lavoratori, che con azioni improvvise in un punto della catena del valore possono paralizzarne l'intero funzionamento (Erik O. Wirght, *Political Power, Capitalist-Class Interests, and Class Compromise*, «American Journal of Sociology», vol. 105, n. 4, 2000, pp. 957-1002). Eppure, in altri paesi del capitalismo avanzato non si sono registrati movimenti di ampiezza comparabile a quello italiano. Ciò suggerisce che questo potere strutturale non costituisca di per sé il fattore scatenante delle mobilitazioni.

26 Padova

Logistica, torna il cottimo
Multe a chi è sotto quota

Succede alla Life: salario aumentato o ridotto a seconda del numero di colli confezionati. Lavoratori in rivolta: bloccato l'accesso delle merci al magazzino

Articolo del «Mattino di Padova», 24 maggio 2015

In altre parole, mi sembra che per spiegare l'insorgenza di questa conflittualità non sia sufficiente, e forse neppure appropriato, guardare all'organizzazione interna delle catene logistiche, né dare per scontata l'omogeneità dell'apparato logistico. Al contrario, le catene logistiche, su cui transitano flussi globali di merci, persone e informazioni, appaiono fortemente condizionate dai contesti locali in cui si ramificano e dall'insieme di norme e istituzioni che governano la vita socio-economica di questi contesti. La mia ipotesi è che sono queste specificità locali a determinare non solo lo sviluppo economico e organizzativo della logistica, ma anche i conflitti e i movimenti sociali che l'investono.

La ricerca qui brevemente presentata propone un confronto tra il caso italiano e quello francese e si basa su due inchieste preliminari (osservazione sul campo, interviste, analisi statistica e di documenti) condotte tra il 2015 e il 2017. La prima è stata realizzata in Italia nell'interporto di Padova e nella zona logistica circostante. La seconda nel porto fluviale di Gennevilliers (a nord di Parigi) e nel polo di approvvigionamento alimentare e ortofrutticolo di Rungis (a sud della capitale francese). Una terza inchiesta è in preparazione per la zona logistica di Riverside e San Bernardino, in California.

Lo scopo di questa ricerca è di studiare il modo in cui gli operatori logistici globali adattano la propria organizzazione ai contesti locali e come a loro volta i contesti locali vengono influenzati da questi attori globali. I risultati parziali di queste inchieste sembrano indicare che, se in generale le dinamiche globali della logistica di distribuzione convergono verso la terziarizzazione (cioè l'esternalizzazione di funzioni dell'azienda a imprese "terze"), questa assume delle forme concrete differenti. Nel caso italiano si è affermata la forma sociogiuridica delle cooperative, mentre in Francia quella delle agenzie interinali. Che rapporto c'è tra gli assetti istituzionali specifici che governano la logistica e l'emergere di episodi di conflittualità e di veri e propri movimenti sociali? Come è possibile che un istituto socio-giuridico come le cooperative, nato con il fine di promuovere l'autogestione e l'emancipazione collettiva dei lavoratori, si sia trasformato oggi in una "agenzia della precarietà" e sia stato integrato nella

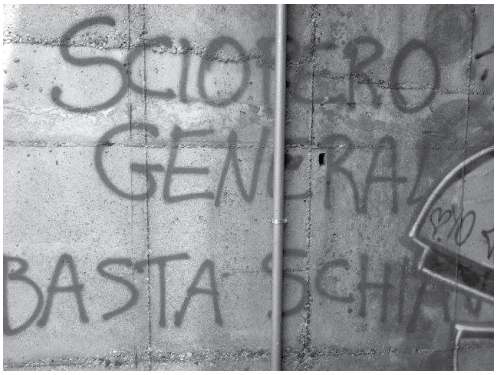
catena globale del valore? Perché invece in Francia sono le agenzie interinali a occupare gran parte del mercato locale della terziarizzazione?

Partendo da questi interrogativi, propongo due ipotesi. La prima è che queste differenze siano la declinazione locale di distinte varietà di capitalismo. La seconda, complementare alla prima, è che le forti mobilitazioni del caso italiano siano da ascriversi alla crisi di legittimità del sistema di istituzioni che regolava il capitalismo locale e alla capacità di nuovi attori sindacali di approfittare di questa crisi. Al contrario in Francia il sistema locale di istituzioni e di regolazione, incentrato sulle agenzie interinali, non sembra aver sofferto lo stesso tipo di crisi.

Nate già alla fine del XIX secolo, le cooperative di facchinaggio si affermano nel secondo dopoguerra con lo sviluppo generale del movimento cooperativo italiano, che crebbe particolarmente forte in Toscana, Emilia-Romagna e Veneto (Devi Sacchetto e Marco Semenzin, *Storia e struttura della costituzione d'impresa cooperativa. Mutamenti politici di un rapporto sociale*, «Scienza & Politica», vol. 50, n. 26, 2014, pp. 43-62). In queste regioni il cooperativismo non era un movimento isolato: al contrario, era parte di un insieme più ampio di associazioni, organizzazioni e istituzioni che regolavano la vita sociale e inquadravano lo sviluppo di un capitalismo differente da quello fordista delle grandi fabbriche e del lavoro taylorizzato e salariato. Il tessuto sociale dove più si radica il movimento cooperativo è così quello della "terza Italia" e dei distretti industriali.

A partire dagli anni settanta, mentre il regime fordista di accumulazione entra in crisi, i distretti industriali emergono come modello alternativo in grado di competere a livello globale. Nello stesso periodo la logistica, da funzione secondaria dell'impresa fordista, inizia a emergere come settore autonomo (Edna Bonacich e Jake B. Wilson, *Getting the Goods: Ports, Labor and the Logistics Revolution*, Cornell University Press, 2008). Il processo di ristrutturazione mondiale del capitalismo e la conseguente riconfigurazione del rapporto tra produzione e distribuzione coinvolge a livello locale anche le cooperative di facchinaggio (Ires Veneto-Filt Cgil, *Le cooperative di facchinaggio/movimentazione merci in Veneto*, Ires Veneto, 2009). Le cooperative si allontanano sempre più dai loro principi originari (mutualismo, partecipazione, natura non speculativa), pur continuando a beneficiare di un regime fiscale favorevole e di una regolamentazione lacunosa che lascia spazi ad abusi sistematici. Queste caratteristiche rendono molto vantaggioso per i grandi operatori logistici ricorrere al subappalto delle cooperative, che si afferma così come il principale modello di terziarizzazione nella logistica italiana.

Negli anni ottanta e novanta, inoltre, con la crisi delle istituzioni politiche del dopoguerra, iniziano a indebolirsi e venir meno alcune strutture portanti dei distretti industriali: sindacati e partiti. Il declino delle istituzioni associative, politiche e sindacali sembra consumarsi anche sul piano elettorale. La crisi dei partiti della "Prima repubblica" coincide nei primi anni novanta con l'affermazione della Lega nord in Veneto, che scalza il primato della Democrazia cristiana. In Emilia-Romagna, invece, se la persistenza degli allineamenti elettorali aveva fermato l'avanzata leghista anche dopo la dissoluzione del Partito comu-



Scritta sui muri all'Interporto di Padova

Sciopero alla Aliper (grande distribuzione) presso l'Interporto di Padova, maggio 2015

nista italiano, a distanza di più di un ventennio, assistiamo anche in questa regione a una riconfigurazione degli equilibri elettorali, con l'affermazione del Movimento 5 Stelle e della Lega post-bossiana.

Per quanto riguarda il settore della logistica, da un lato la nuova composizione della forza lavoro – formata in numero crescente da manodopera immigrata – e dall'altro il ricambio nelle dirigenze sindacali e cooperative hanno favorito il venir meno delle condizioni materiali e culturali alla base della legittimità delle cooperative. Inoltre, essendo il settore del magazzinaggio e della logistica di distribuzione un'attività a basso valore aggiunto, le imprese ricercano la competitività attraverso la riduzione radicale, oltre i limiti della legalità, del costo del lavoro.

Ciò ha reso via via le cooperative di facchinaggio un guscio vuoto: mentre i sindacati rimanevano più vicini alla dirigenza delle cooperative e ai piccoli segmenti privilegiati della forza lavoro, la grande maggioranza di lavoratori in appalto, che di queste condizioni era la prima vittima, appariva isolata.

È questo iato tra istituzioni e nuove condizioni materiali che a mio avviso ha fatto esplodere il grande ciclo di mobilitazioni del settore. Le vecchie istituzioni cooperative oramai inquadrano un regime di organizzazione del lavoro, il subappalto, dai tratti dispotici, che non appartiene alla loro storia. Questi nuovi rapporti materiali hanno messo in crisi il quadro istituzionale su cui fin lì aveva riposato il consenso operaio alla divisione del lavoro tipico dei distretti industriali, fondato su pratiche di concertazione e forme di regolazione locale. Per questo motivo i committenti, le direzioni delle cooperative e i sindacati confederali sono stati colti alla sprovvista dagli scioperi. Non a caso le nuove organizzazioni sindacali di base non preesistevano al ciclo di mobilitazioni, ma sono state le mobilitazioni stesse a costituirle. Di fronte agli abusi sistematici da parte dei dirigenti delle cooperative – dal non rispetto dei minimi salariali al non riconoscimento delle ore effettive lavorate, dal pagamento di una parte del salario sotto voci straordinarie che impediva di maturare i diritti previdenziali allo scioglimento periodico delle cooperative per azzerare le anzianità dei lavoratori – e preso atto del disinteresse delle organizzazioni sindacali tradizionali,

i facchini hanno costruito un'alleanza con alcuni militanti sindacali di base (di formazione marxista ortodossa, bordighista o autonoma) per organizzare i primi scioperi e blocchi. Questo tipo di mobilitazione si è mostrato non solo un'arma efficace di negoziazione, ma anche l'inizio di un processo di soggettivazione di questa forza lavoro in gran parte "razzializzata" – connotata etnicamente e per questo motivo discriminata – che attraverso lo sciopero è riuscita a prendere la parola contro un sistema di sfruttamento e discriminazione. Inoltre, in queste lotte si sono formati dei veri e propri quadri sindacali di origine straniera, quadri che spesso avevano partecipato a movimenti politici nei paesi di origine (soprattutto nel caso degli operai marocchini, tunisini ed egiziani coinvolti nelle cosiddette "primavere arabe" del 2010-2011). È così che nell'Italia della crisi è nato un movimento allo stesso tempo sindacale e migrante (anche se sono molti i facchini italiani incontrati durante gli scioperi), un movimento senza precedenti nella storia del paese.

La storia operaia francese invece ha conosciuto molti movimenti del genere, caratterizzati cioè dall'emergere di nuove forme di conflittualità legate ai lavoratori immigrati. Eppure, per quanto riguarda il nuovo settore della logistica, il caso francese si distingue da quello italiano per due aspetti. Il primo è la debolezza delle mobilitazioni sindacali. A tal proposito, si può osservare che in tempi recenti delle forme di conflittualità si sono prodotte anche nella logistica durante le proteste contro la "loi travail" nel 2016. Tuttavia non sembra che esse abbiano portato al radicamento dei sindacati sui luoghi di lavoro né alla comparsa di nuove organizzazioni. La seconda differenza consiste nel ruolo preminente delle agenzie interinali tra le forme possibili di esternalizzazione. C'è un legame tra questa forma socio-giuridica e la debolezza delle mobilitazioni? Per provare a rispondere a questa domanda ho svolto un periodo relativamente lungo (tre mesi) di osservazione diretta di due agenzie interinali della logistica appartenente a un grande gruppo internazionale. Le imprese di lavoro interinale sono un attore storico nel mercato del lavoro transalpino, soprattutto nei segmenti meno qualificati, come l'edilizia, l'industria e i trasporti. Apparse nell'immediato dopoguerra, il loro numero e la loro attività sono aumentati notevolmente durante le ristrutturazioni degli anni settanta per poi stabilizzarsi e istituzionalizzarsi nei decenni successivi (Rachid Belkacem, *L'institutionanalisation du travail intérimaire en France et en Allemagne. Une étude empirique et théorique*, L'Harmattan, 1998). A differenza delle cooperative, le agenzie interinali nascono per iniziativa padronale. Questa dinamica riflette molto bene il carattere fortemente conflittuale del rapporto tra padronato e sindacato e la fragilità del sistema francese di relazioni industriali. Il movimento operaio e sindacale ha tradizionalmente privilegiato un discorso e un repertorio di azione antagonista, estraneo alle forme concertative che invece caratterizzavano la "terza Italia".

A mio avviso c'è un rapporto tra questa dinamica di consolidamento delle agenzie interinali e la debolezza odierna del movimento sindacale francese nel settore della logistica. Osservando direttamente l'attività delle agenzie si comprende come quest'ultime, frammentando e individualizzando il rapporto di lavoro subordinato, disinnescano in maniera efficace l'antagonismo latente tra

i lavoratori e le imprese in cui vengono distaccati. In queste agenzie i rapporti di solidarietà faticano a formarsi e l'intervento sindacale è praticamente inesistente. Per quanto riguarda i magazzini, anche lì il radicamento sindacale e il tasso di sindacalizzazione restano molto bassi, in linea del resto con la media nazionale. Ciononostante questo non impedisce che delle forme di microconflittualità e anche di scioperi si siano prodotte, come ho osservato nelle aree logistiche attorno a Parigi e Orléans (anche nel sito locale di Amazon) e come rilevato nell'ultima edizione dell'inchiesta Reponse, una vasta indagine sulla situazione delle relazioni industriali condotta periodicamente dal ministero del lavoro (Dares-Ministère du Travail, de l'emploi et du dialogue social, *Relations professionnelles et négociations d'entreprise*, 2010-2011). Questo suggerisce che il funzionamento interno del lavoro interinale non è di per sé un ostacolo insormontabile alle mobilitazioni nel settore della logistica. Tuttavia, il contesto istituzionale locale in cui operano le agenzie interinali continua a riprodursi, frenando le manifestazioni della conflittualità.

In Francia, dunque, il modello di terziarizzazione fondato sulle agenzie interinali così come si è consolidato nel tempo risulta politicamente più stabile, mentre la situazione italiana è anche il risultato dell'azione organizzata di nuovi attori sindacali che hanno colto la crisi di riproduzione del sistema locale di governo per imporre una nuova agenda politica e un discorso politico anticapitalista. In Francia, inoltre, essendo l'offerta sindacale già di per sé molto variegata, gli spazi per nuovi attori sindacali non sembrano essere molto ampi. Le possibilità di una vasta mobilitazione riposano nelle organizzazioni già esistenti, in particolare la Confédération générale du travail (Cgt) e Solidaires, che potrebbero investire risorse economiche e organizzative in campagne di sindacalizzazione e rivendicazioni nel settore della logistica ma che al momento non sembrano capaci di riscattarsi dalla sconfitta del movimento contro la "loi travail" del 2016.

Per quanto riguarda le possibili evoluzioni, sia in Italia che in Francia assistiamo, come nel resto d'Europa, a un processo di concentrazione organizzativa attraverso fusioni e acquisizioni (in particolare il gruppo franco-europeo Chronopost è molto attivo su questo versante). In Italia la crisi del sistema cooperativo, la flessibilizzazione delle forme contrattuali standard e la penalizzazione del ricorso al tempo determinato, potrebbero incoraggiare l'espansione del lavoro in somministrazione (a cui Amazon, per esempio, fa già ampiamente ricorso). Resta da vedere quale sarà la reazione dei sindacati, confederali e di base, che, almeno prima di questi cambiamenti, chiedevano il superamento della figura giuridica del socio-lavoratore di cooperativa. In Francia, come si è visto, il sistema di lavoro interinale appare stabile e i sindacati molto indeboliti. Tuttavia le recenti riforme del presidente Macron (ulteriore deregolamentazione del lavoro, attacco alla funzione pubblica e allo statuto-simbolo dei dipendenti delle ferrovie, limitazioni dell'accesso all'università) potrebbero innescare una reazione da parte dei lavoratori e della base sociale, anche nel settore della logistica, reazione che i dirigenti dei principali sindacali, finora molto prudenti, potrebbero contenere con fatica.