SERGIO BOLOGNA

IL ROVESCIO DELLA LITANIA
HISTORIA MAGISTRA VITAE

(A CURA DI NICCOLÒ CUPPINI E MATTIA FRAPPORTI)

Storico militante con un precoce interesse verso il mondo dei trasporti di mare e di terra, Sergio Bologna è stato tra i primi a portare in Italia il tema della logistica.

Nato a Trieste (1937) da un padre genovese progettista d'impianti per grandi navi, l'economia del mare e la logistica sono gli ambienti naturali della sua famiglia di marittimi, portuali occasionali e magazzinieri. Nel 1961 entra nel gruppo dei «Quaderni rossi» e poi nel 1963 partecipa alla fondazione (con Toni Negri, Mario Tronti e Romano Alquati) di «Classe operaia», organo di riferimento dell'operaismo italiano. Collaboratore, a partire dallo stesso anno, dei «Quaderni piacentini», Bologna si divide negli anni sessanta tra militanza e insegnamento all'università di Trento dove è assistente del filosofo Umberto Segre. È a Parigi nel maggio '68 (dove scrive con Giairo Daghini Maggio '68*, ripubblicato con DeriveApprodi nel 2008). Un anno dopo è a Torino, ai cancelli di Mirafiori, a seguire le lotte operaie con lo stesso Daghini, Mario Dalmaviva e molti altri. A settembre fonda con Negri, Alberto Magnaghi, Franco Piperno e altri, «Potere Operaio» giornale di lotta e qualche mese dopo gruppo politico, di cui è il primo segretario assieme a Negri e Piperno. Si allontanerà dal gruppo un anno dopo. Gli anni settanta lo vedono ricevere un incarico d'insegnamento all'università di Padova che manterrà per circa un decennio fino a quando, dopo l'operazione 7 aprile, si trasferisce in Germania, tra Brema e Amburgo, da dove rientrerà soltanto dopo qualche anno. Da allora continua la sua attività di pubblicista, insegnante e consulente.*

Da storico e militante il suo interesse specifico per la logistica comincia all'inizio degli anni settanta, anche se è solo con la rivista «Primo maggio» (da lui ideata nel 1972 e diretta per i primi anni) che affronterà compiutamente la questione da un punto di vista più strettamente teorico e politico. Considerata da Karl-Heinz Roth come «il laboratorio più importante dell'operaismo nella sua terza fase» (Cesare Bermani (a cura di), La rivista Primo maggio, *DeriveApprodi, 2010), in «Primo maggio» si possono trovare contributi di straordinaria attualità tanto da risultare non soltanto una testimonianza importante dei dibattiti dell'epoca ma una costante fonte di ispirazione di metodo e di merito (vedi su tutti il* Dossier trasporti *del 1978).*

A marzo 2018 lo stesso Bologna ha contribuito con diversi testi a uno speciale di quella stessa rivista, in occasione dei vent'anni dalla morte di Primo Moroni, suo storico editore. Tra gli articoli spiccano proprio quelli dedicati a trasporti e logistica che si affiancano soprattutto ad approfondimenti sulla finanza: un connubio che

caratterizza profondamente l'esperienza di «Primo maggio» e che è sempre più centrale nell'analisi del capitalismo contemporaneo.

I temi della finanza e della logistica sono al centro anche delle pubblicazioni più recenti di Bologna, tra cui possiamo almeno citare Le multinazionali del mare *(Egea, 2010),* Banche e crisi. Dal petrolio al container *(DeriveApprodi, 2013) e il più recente, sul fallimento della compagnia marittima coreana Hanjin, intitolato* Tempesta perfetta sui mari *(DeriveApprodi, 2017).*

Come sottolinei tu stesso in alcune interviste anche recenti, la tua formazione è quella dello storico. Storia tedesca contemporanea e storia del movimento operaio, soprattutto. La prima domanda che vorremmo farti è proprio su questo punto. Perché la storia? Che cos'è per te la storia e qual è la sua importanza per la società?

Sergio Bologna: L'interesse per la storia si è manifestato in me al secondo anno d'università, quando stavo ancora a Trieste, forse volevo rendermi conto di quanto avevo visto e vissuto da bambino, la guerra, i bombardamenti, il fascismo, i partigiani di Tito, le truppe anglo americane, la questione di Trieste. Questo interesse divenne definitivo quando a Milano incontrai un grande maestro come Umberto Segre, che aveva subito le persecuzioni come antifascista e aveva visto decine di membri della sua famiglia scomparire nei lager nazisti. Fu lui a suggerirmi l'argomento della tesi di laurea sulle correnti all'interno della chiesa protestante che si opposero al nazismo. Così, in più di due anni di ricerche, soprattutto in Germania, imparai cos'è il mestiere dello storico. Dopo la laurea continuai sullo stesso filone e riuscii a scrivere un libro sulla Resistenza tedesca al nazismo. Il manoscritto, 250 cartelle circa, fu consegnato all'editore, che poco dopo fallì. Da persona onesta com'era, mi pagò e mi restituì il manoscritto, che poi andò perduto. Cominciai a specializzarmi sulla storia della Germania dalla repubblica di Weimar alla seconda guerra mondiale, facevo il lettore per case editrici e tradussi qualche testo sull'argomento, collaboravo alla rivista dell'Istituto nazionale del movimento di liberazione. Anche i miei primi interventi sui «Quaderni piacentini» riguardano questi temi così come il saggio sui consigli operai che apparirà nel 1972 su «Operai e stato» ma fu scritto cinque anni prima. Su «Classe operaia» pubblicai invece un saggio sul Fronte popolare in Francia. Dopo l'interruzione del '68 e dell'autunno caldo, dopo l'uscita da «Potere operaio», ripresi il lavoro di storico con il saggio su Marx e la crisi bancaria del 1857, che apre la stagione di «Primo maggio». Ho sempre concepito il lavoro di storico come un impegno civile, strettamente legato alla militanza; l'operaismo mi aveva consegnato un modello interpretativo. Mettendo le due cose insieme, è saltata fuori l'idea di «Primo maggio», leggere la storia con gli occhi del presente.

«Una storia militante. Obiettivi di lotta, parole d'ordine, forme organizzative che in questi anni abbiamo usato nella lotta politica, diventano categorie di interpretazione del passato e, viceversa, la storia passata del movimento operaio diventa modello per la tattica di oggi». Con queste parole incomincia il testo del depliant di presentazione proprio della rivista «Primo maggio», che tu fondasti assieme a pochi altri compagni verso la fine del 1972. Questo approccio alla disciplina storica è quanto caratterizza anche «Zapruder», che nel suo manifesto scrive in maniera molto netta come uno degli obiettivi sia quello di «rompere i confini e le distinzioni tra storia militante e pratica scientifica». Come seconda domanda vorremmo chiederti brevemente un pensiero proprio attorno alla "storia militante" e all'importanza di una ricerca sviluppata in questa direzione.

Bologna: Nella ricerca, scientifica o storica che sia, il problema sta nel farsi le giuste domande. Chi può aiutarci nel trovare le giuste domande è il presente, il passato può darci le risposte. Il rovescio della litania *historia magistra vitae.* Storia militante è qualcosa che ha a che fare con l'uso pubblico della storia? Certamente, perché tutte e due hanno come fondamento un modo di essere dello storico in quanto intellettuale pubblico ma la storia militante, come noi l'avevamo concepita, è molto diversa da quella che oggi viene chiamata la *public history*, perché ha un quadro mentale ben definito, segue uno schema interpretativo che è debitore del marxismo nella sua lettura operaista. «Primo maggio» non ha lanciato la storia orale (quando Cesare Bermani è entrato in redazione essa aveva già una tradizione), «Primo maggio» forse ha cercato di coniugarla con la "conricerca" di cui Romano Alquati è stato maestro fin dai primi numeri dei «Quaderni rossi». Il merito maggiore di «Primo maggio» sul piano della storiografia, a mio parere, è stato quello di promuovere un forte interesse per la storia degli Stati uniti e in particolare per la storia delle lotte operaie, per la storia degli International workers of the world (Iww). Hanno collaborato con la rivista alcuni dei maggiori americanisti italiani, da Ferdinando Fasce a Bruno Cartosio ad Alessandro Portelli. Quando sono stato espulso dall'università (1982) e la mia attività si è spostata all'estero, ho continuato ad occuparmi di storia collaborando con la fondazione di Amburgo per la storia sociale del XX e XXI secolo diretta da Karl Heinz Roth e con il suo organo, la rivista «1999». È stata una collaborazione intensa che però non è stata mai pubblicata in Italia. In parte scritta direttamente in tedesco, in parte tradotta ma l'originale italiano non so dove può esser finito. Sono nati in quell'ambito importanti progetti di ricerca. L'ultima iniziativa culturale nella quale ho cercato di esprimere il mio modo di fare storia è stata quella della "Libera università di Milano e del suo hinterland" (Lumhi) nella prima metà degli anni novanta, quando abbiamo lanciato, in collaborazione con la fondazione Luigi Micheletti di Brescia, una piccola campagna contro il revisionismo storico. In quella sede

ha trovato spazio la mia ultima ricerca sulla storia tedesca (*Nazismo e classe operaia*, prima edizione Lumhi e ripubblicata da Manifestolibri). Travolto dalla mia attività professionale nel campo della logistica pensavo che non avrei più praticato il mio mestiere di storico. Invece, grazie a Franco Amatori e all'associazione Duccio Bigazzi, nel 2017, giunto alla soglia degli ottant'anni, ho avuto l'opportunità di provare se sono ancora capace di cavarmela in quella disciplina. Sono venuti fuori così l'articolo *Il "lungo autunno". Le lotte operaie degli anni 70*, compreso nel volume degli «Annali Feltrinelli» dal titolo *L'approdo mancato*, appena uscito, e la relazione sul metodo di lavoro di Duccio Bigazzi, grande storico dell'industria e della classe operaia del settore dell'auto, che verrà pubblicata, spero tra non molto, su una rivista online (*Sarà il numero speciale di Primo maggio dedicato a Moroni, NdR.*)

Da un punto di vista storico e storiografico con la rivista «Primo maggio» avete in effetti proposto articoli davvero pionieristici nella disciplina. Come emerge anche dal testo La rivista Primo maggio, *l'introduzione di una «prospettiva storica internazionale» e della «storia orale» sono, ad esempio, due tracce storiografiche che avete fortemente contribuito a saldare al dibattito italiano. La «rottura sul piano storiografico» (come scrivono lo stesso Bermani e Cartosio nell'editoriale per i dieci anni di «Primo maggio») è dunque molto netta e ben chiara fin da subito. Oltre a questo, come è stato già da più parti riconosciuto, merito della rivista in generale – e tuo in particolare – è stato anche quello di introdurre nel dibattito storiografico il tema della logistica. L'articolo* I camionisti *di Bruno Zanatta nel 1976 e poi, di seguito, i diversi contributi sulla storia dei container, sulle condizioni di lavoro e gli scioperi dei portuali di varie parti d'Europa, il* Dossier trasporti *del giugno 1978, ecc.: l'attenzione a quello che oggi appartiene genericamente all'ambito della logistica attraversa gran parte delle vostre pubblicazioni. Insomma: sei/siete stati precursori anche del tentativo di fornire una cornice storico-teorica alle conflittualità nella logistica. Lo scrive anche Gian Enzo Duci nella postfazione al tuo testo* Banche e crisi *quando ricorda come tu sia riuscito a «storicizzare sistematicamente» la logistica senza separarla «dal quadro generale dell'economia e della politica» (p. 192). Da dove nacque quell'intuizione e quell'esigenza?*

Bologna: Quando si ragiona con la mente dello storico e si utilizzano gli attrezzi della sua cassetta di artigiano ci si rende conto che è possibile intravedere delle leggi di sviluppo della società o, almeno, ci si rende conto che, a saperle guardare, le tendenze principali di un'epoca sono riconoscibili nella loro dinamica. Non credo che sia prerogativa esclusiva di una visione teorica, come può essere il marxismo, piuttosto che di un'altra. Credo che sia una questione di professionalità e di passione, molto legata al singolo individuo, al singolo ricercatore. Dunque possibile anche praticando la microstoria. Il risultato di questo esercizio del mestiere di storico è

una capacità di anticipare i tempi, di prevedere con anticipo certi fenomeni. La grande maggioranza degli storici di questa capacità non ne fa uso, hanno paura di non essere più considerati storici ma futurologi. Il lavoro della redazione di «Primo maggio» ha avuto la capacità di comprendere in anticipo la rilevanza della logistica e la finanziarizzazione dell'economia coi suoi gruppi di lavoro sul trasporto merci e sulla moneta. Sui trasporti avevo colto l'importanza del settore dal punto di vista delle modalità lavorative e dei livelli di sfruttamento già quando stavo in Potere operaio. Ricordo che nel 1970 volevo fare un volantone da distribuire ai camionisti in tutte le piazzole di sosta dell'autostrada. Quando incontrammo i portuali genovesi, nel '76/'77, colsi rapidamente l'ampiezza e la straordinaria complessità del mercato marittimo-portuale, perché in quello affondavano le radici della mia famiglia, un nonno materno marinaio, mio padre tecnico progettista dei cantieri navali. Nato a Trieste da padre genovese, l'economia del mare ce l'avevo, come dire, nel sangue. E quando emigrai in Germania vissi tra Brema e Amburgo, città portuali, città di armatori, *broker*, agenti marittimi, città che hanno ospitato importanti cantieri navali e sono state capitali – oggi decadute – della finanza dello *shipping*. Ho anticipato i tempi anche sulla questione del lavoro autonomo, una riflessione nata all'interno di Lumhi e della rivista «Altreragioni». Perché? Semplice, ero diventato anch'io un freelance per poter sopravvivere dopo che l'università mi aveva sospeso dall'insegnamento. Bastava che riflettessi sulla mia condizione personale per capirci qualcosa. Ma ebbi anche lì il bisogno d'interrogare la storia: guarda caso la storia del pensiero sociologico della repubblica di Weimar.

Passiamo all'approfondimento di uno sguardo sul presente. Anche a seguito della visione dei contributi arrivati e che andranno a comporre questo numero di «Zapruder», sembra evidente il forte sbilanciamento verso il lato teorico dei lavori sulla logistica oggi. La storia, in pratica, sembra spesso del tutto accantonata a favore di un approccio più rivolto al pensiero politico, sociologico e filosofico. Che commento ti sentiresti di fare a questa tendenza? E quali sono a tuo parere i punti di forza e di debolezza dei lavori sulla logistica oggi?

Bologna: La letteratura critica, più o meno condizionata dal marxismo e dalle tematiche dei movimenti sociali, ha scoperto la logistica abbastanza di recente, più o meno tra il 2011 e il 2013, sollecitata dalle lotte che in quegli anni – dall'Italia delle cooperative d'immigrati ai portuali di Los Angeles (anzi dalle donne del porto) – scuotevano la *global supply chain*. È comprensibile quindi che privilegi l'approccio "sistemico" e talvolta esageri nel filosofeggiare. Per i vecchi operaisti, sia italiani che americani, il mondo dei trasporti è sempre stato un punto di riferimento delle lotte. Poi dagli anni settanta e ottanta quel mondo è stato inglobato nella logistica ed

è parso perdere alcune sue caratteristiche "antropologiche" che l'avevano reso così simpatico a letterati, cineasti e giornalisti, scomparendo dall'attenzione di sociologi ed economisti. L'approccio storico, se dovessimo parlarne seriamente, dovrebbe risalire ai tempi di Alessandro il Grande, dei romani o più recentemente a quelli di De Jomini, lo svizzero che è stato accostato a von Clausevitz per l'arte della guerra, fedele seguace di Napoleone (si è fatto la campagna di Russia e anche un bagno nella Beresina ghiacciata, pare, per poi finire come fondatore della scuola militare di San Pietroburgo). Cioè dovremmo enfatizzare le origini militari della logistica. È quello che fa Deborah Cowen in *The Deadly Life of Logistics* (University of Minnesota Press, 2014). Io non mi preoccuperei più di tanto, l'importante è che la tensione sociale non si allenti e quindi pian piano verranno fuori le analisi "dal punto di vista operaio" e lì ci sarà poco da filosofeggiare. Semmai cerchiamo di evitare che la logistica, scoperta con trent'anni di ritardo, diventi il nuovo paradigma interpretativo del capitalismo, la nuova lente con cui leggere tutto e il contrario di tutto.

Arriviamo allora più specificamente al settore della logistica e alla conflittualità sociale sviluppatasi al suo interno. Da quando e soprattutto perché il settore della logistica è diventato un luogo di conflittualità così sviluppata?

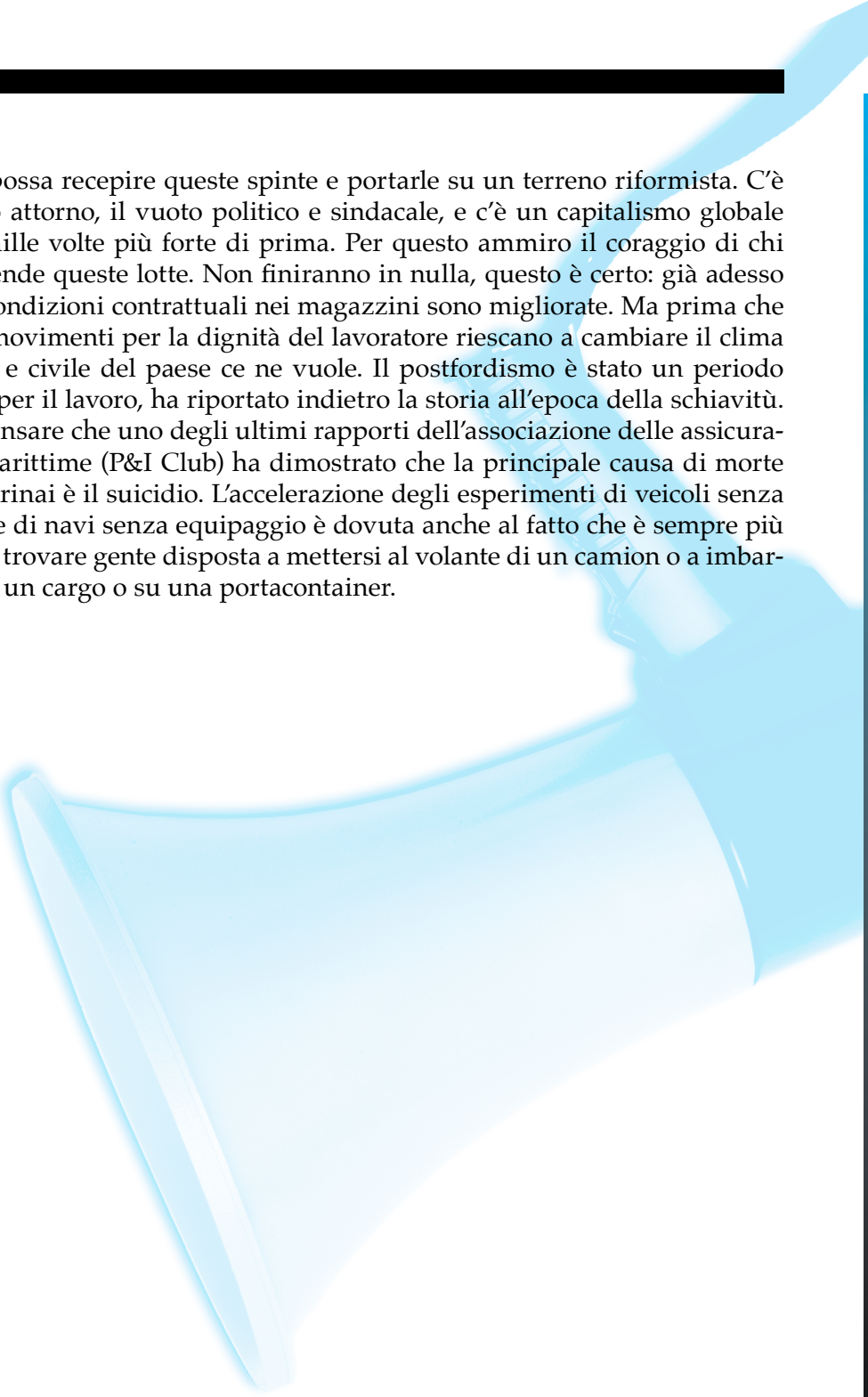
Bologna: Prima di tutto occorre fare un po' di chiarezza sulla composizione della forza lavoro che opera all'interno di quell'universo vastissimo che chiamiamo logistica. La componente più forte dal punto di vista numerico è quella dei trasporti di merce (stradali, marittimi, aerei, ferroviari, fluviali), che però comprendono anche operazioni elementari che poco hanno a che fare con l'organizzazione di una *supply chain*. Quanto del trasporto stradale o marittimo può essere classificato come logistica è impossibile dirlo. Perciò quando parliamo di conflittualità dobbiamo tener conto sempre di un contesto che ha origini lontane e soprattutto regole che esistevano assai prima che le aziende ragionassero in termini di *supply chain*. Poi c'è tutto il personale addetto alla movimentazione delle merci, nei magazzini, nei terminal portuali e aeroportuali, nei terminal intermodali ferroviari, dove esistono condizioni di lavoro e contrattuali diversissime tra loro. Poi c'è tutto il personale tecnico, i quadri intermedi, gli informatici delle aziende e degli spedizionieri e operatori logistici conto terzi. In questo universo così articolato, composito e multiforme le occasioni di conflitto sono evidentemente numerose e quindi la logistica appare un mondo dove l'autonomia della forza lavoro può apparire più grande e diffusa di quanto lo sia veramente. Il problema è un altro e cioè che un'interruzione del lavoro all'interno della *supply chain* ha degli effetti destabilizzanti che vanno ben al di là del luogo dove il conflitto si è verificato, è come un'onda d'urto che

si propaga in uno spazio infinito, globale. Due ore di sciopero in un grande terminal container producono effetti di *disruption* della catena, che magari ci vuole un mese per riassorbire e tornare alla normalità. Quindi nella logistica, proprio perché è una "catena" che coinvolge una molteplicità di attori su una dimensione globale, le lotte hanno lo stesso effetto che poteva avere una fermata al reparto verniciatura nella vecchia fabbrica dell'auto – solo proiettato su un orizzonte infinitamente più vasto. Quindi noi "vediamo" la singola lotta ma non vediamo gli effetti dell'onda d'urto. Vediamo solo la punta dell'iceberg.

Credi che i numerosi migranti impiegati nel settore abbiano giocato un ruolo importante nelle dinamiche di queste lotte?

Bologna: In Italia quelle che si chiamano "lotte nella logistica" sono essenzialmente dei conflitti che hanno come protagonisti i soci di cooperativa addetti alla movimentazione dei magazzini, che sono in massima parte extracomunitari. La logistica in Italia è essenzialmente logistica distributiva, con un grado di esternalizzazione molto elevato (40%). In Germania, che è un paese leader, la logistica è industriale, con un grado di esternalizzazione molto inferiore (10-12%). Anche il livello di automazione è più elevato, con personale più qualificato e che gode di posizioni contrattuali decenti. Chi sta cercando d'introdurre condizioni di lavoro simili a quelle dei nostri magazzini, se non peggiori, sono i gruppi che operano con le piattaforme digitali, come Amazon, che si è scontrata direttamente e dimostrativamente con il sindacato tedesco. In Italia le lotte nella logistica animate dai Cobas hanno posto fine o almeno limitato la diffusa illegalità che per venti anni nessuno ha ostacolato nel settore (sfruttamento della forza lavoro, evasione fiscale, collusioni mafiose in grande stile). È uno dei capitoli più vergognosi della degenerazione di certe componenti del movimento operaio nel nostro paese.

Infine, noti delle continuità o delle discontinuità tra le lotte nella logistica di oggi e quanto avveniva negli anni sessanta e settanta, nel momento in cui le proteste dell'operaio-massa mettevano definitivamente in crisi l'organizzazione fordista?

Bologna: Non mi sembra di trovare delle somiglianze con le lotte degli anni settanta, piuttosto penso alla fine degli anni cinquanta e ai primi anni sessanta, al periodo della riscoperta del conflitto e dell'incubazione dell'autunno caldo. Purtroppo non ci sono menti teoriche che riescono a inquadrare queste lotte in una strategia di lungo periodo, com'erano allora i «Quaderni rossi». Ma non c'è nemmeno un movimento operaio organizza-

to che possa recepire queste spinte e portarle su un terreno riformista. C'è il vuoto attorno, il vuoto politico e sindacale, e c'è un capitalismo globale che è mille volte più forte di prima. Per questo ammiro il coraggio di chi intraprende queste lotte. Non finiranno in nulla, questo è certo: già adesso molte condizioni contrattuali nei magazzini sono migliorate. Ma prima che questi movimenti per la dignità del lavoratore riescano a cambiare il clima politico e civile del paese ce ne vuole. Il postfordismo è stato un periodo tragico per il lavoro, ha riportato indietro la storia all'epoca della schiavitù. Basti pensare che uno degli ultimi rapporti dell'associazione delle assicurazioni marittime (P&I Club) ha dimostrato che la principale causa di morte tra i marinai è il suicidio. L'accelerazione degli esperimenti di veicoli senza autista e di navi senza equipaggio è dovuta anche al fatto che è sempre più difficile trovare gente disposta a mettersi al volante di un camion o a imbarcarsi su un cargo o su una portacontainer.