Logistica e vertenze territoriali: due facce della stessa medaglia

scritto da Antonio Fiorentino

Esiste un terreno di condivisione tra la nuova conflittualità territoriale/ambientale e quella del settore della logistica? **Cosa tiene assieme le lotte contro le cosiddette Grandi Opere (inutili e dannose) e la diffusa vertenzialità nel settore delle spedizioni e dei trasporti?** Cosa hanno in comune i No tunnel TAV di Firenze o della Val di Susa, i No aeroporto e i numerosi scioperi nella GLS, SDA, DHL?

L'uccisione di **Abdel Salam El Danaf** durante un picchetto alla GLS di Piacenza, avvenuta lo scorso settembre, non ha niente in comune con l'aumento della mortalità che si manifesta in prossimità delle grandi opere infrastrutturali? Nonostante l'apparente groviglio delle domande, proviamo a chiarire qualche passaggio.

A partire dalla fine degli anni '70 la grande fabbrica, anche per neutralizzare il precedente ciclo di lotte operaie, si spezzetta nei suoi reparti, nei suoi laboratori, nei suoi magazzini e si **distende sul territorio. Lo avvolge entro reti locali e transnazionali** trasformandolo di fatto in un mosaico di tessere produttive, tenute assieme da corridoi decisionali e spaziali in grado di garantire la fluidità dell'intero sistema. Non è solo la società a diventare liquida, come sostenuto da Zygmunt Bauman, ma anche la fabbrica fordista segue lo stesso destino.

Spetta proprio alla logistica, termine ormai diventato di uso comune, tenere assieme la fabbrica frantumata, riorganizzarne la produzione secondo una nuova politica: il momento meramente produttivo viene integrato all'interno della più vasta rete delle sinapsi che strutturano la nuova organizzazione capitalistica della produzione. Le diffusione delle reti informatiche evolute, quali il Web 2.0, ha avuto un ruolo determinante in questo senso.

Si parte dall'approvvigionamento delle materie prime, dalla sicurezza dell'erogazione delle fonti energetiche, dalla mobilità dei semilavorati tra i nodi produttivi, per arrivare alla distribuzione capillare dei prodotti finiti, allo smaltimento dei rifiuti industriali e anche alla retroazione dei clienti sul ciclo delle

merci, dalla rilevazione del loro grado di soddisfazione alla restituzione dei prodotti danneggiati o non graditi, ecc.

La cosiddetta "politica dei corridoi" in questo modo diventa il principio ordinatore della nuova organizzazione capitalistica. La sfera della produzione e quella della circolazione delle merci si integrano in un unico processo di valorizzazione che fagocita forza lavoro e territori anche a scala planetaria, che, forse proprio per questo, a volte, diventa di incerta identificazione.

Nella catena logistica i regimi lavorativi sono molto pesanti e la disciplina imposta è molto rigida. La fluidità del sistema non può ammettere frizioni, intoppi che ne rallentino il processo. Intenso è il ricorso ai subappalti, alle cooperative, più o meno rosse, ad elevato controllo camorristico, alla forza lavoro immigrata facilmente ricattabile sul piano dei diritti lavorativi. **È un sistema oppressivo dove forte è il tentativo del controllo, ma anche intensa è la risposta operaia,** ormai gli scioperi nel settore della logistica sono diventati numerosi e non più controllabili da parte delle centrali sindacali.

Non dobbiamo dimenticare che **la forza lavoro impiegata in questi settori è doppiamente sfruttata**, perché interviene all'interno di un doppio processo di valorizzazione, quello relativo alla singola operazione che la vede coinvolta e quello relativo all'intero processo. Gli operai della logistica sono pagati una miseria e ci guadagna sia chi gestisce il nodo infrastrutturale e, più in generale, la *corporation* di riferimento.

E allora, cosa c'entrano le rivendicazioni territoriali?

Queste esprimono la resistenza, l'opposizione e la nuova progettualità espresse dagli abitanti dei luoghi violentati dai flussi che l'organizzazione logistica della produzione dipana sui territori di cui altera in profondità gli equilibri economici, sociali e ambientali.

Non è un caso che in questi ultimi anni sui territori, e in particolare in Toscana e sulla Piana fiorentina, siano calate o si intenda sovrapporre una trama di reti infrastrutturali nel campo dell'energia, delle comunicazioni e dei trasporti.

Che senso ha costruire un aeroporto intercontinentale a ridosso della città di Firenze? **Qual è la convenienza del doppio tunnel TAV** sotto la città?

Perché continuare a costruire inceneritori? Per semplificare lo smaltimento dei rifiuti speciali di origine industriale?

Ecco che il quadro si ricompone, da un lato le pressioni della rivoluzione logistica e dall'altro le ricadute sociali e territoriali.

In particolare, come sappiamo, la Piana Fiorentina, in questo senso è caratterizzata sia da nodi infrastrutturali di livello superiore per la interconnessione esterna dell'area, che da un capillare e costante incremento del reticolo viario funzionale alle lavorazioni manifatturiere decentrate del tessile, abbigliamento, meccanotessile e più in generale del sistema della moda. Saturazione antropica dell'area e alti tassi di inquinamento (è una delle aree europee più compromesse) sono il prezzo da pagare alla fluidificazione logistica delle merci. **Preziosa appare perciò la nascita del Comitato LUCI nella Piana,** acronimo di Lavoratori Uniti Contro l'Inceneritore, che dalle fabbriche dell'Osmannoro rivendica la salvaguardia del territorio di lavoro da grandi opere inquinanti.

È da sottolineare inoltre che le dinamiche esogene sono poi colte, localmente, come **occasioni per dar vita a fenomeni di tipo speculativo, corruttivo, favorite, almeno in Toscana, dal monopolio della rappresentanza politica garantito dalle amministrazioni di centro sinistra.**

Vertenze territoriali e rigidità della forza lavoro della logistica, semplificando, possono essere ritenute quindi due aspetti relativi alla recente modalità di riorganizzazione delle strutture produttive, a scalo globale e a scala locale.

Auspichiamo quindi, almeno a partire dai nostri territori, una **fattiva ricomposizione della diffusa vertenzialità, territoriale e sindacale**, che in questi anni ha caratterizzato l'area fiorentina, affinché sempre più numerose strozzature possano essere inserite nelle dinamiche del *management* delle "*catene di fornitura*" per poterci riappropriare di quei diritti che quotidianamente ci vengo sottratti.

La nostra rivista si rende disponibile ad accogliere un confronto e un intreccio di riflessioni che vadano nel senso auspicato.

***Antonio Fiorentino**