

QUANDO TUTTA LA CITTÀ STAVA CON GLI OPERAI
RECENSIONE A *MARGHERA 1971**

Erano tempi gloriosi: mai i sindacati avevano goduto di tanto, meritato prestigio. Dal rinnovo del contratto dei metalmeccanici, nel 1966, a quel fatidico 1971, avevano accumulato una sequenza ininterrotta di successi, per i lavoratori e per tutto il Paese.

La memoria comune ama rievocare il '68 dell'occupazione delle università – passando, magari, sotto silenzio la polizia che, in quello stesso anno, spara sui braccianti ad Avola. Ma nel 1969 una nuova intensità e maturità delle lotte operaie – l'autunno caldo – porta a conquiste che fanno compiere un balzo in avanti ai diritti di tutti: l'abolizione delle “gabbie salariali”, la riforma delle pensioni, lo Statuto dei lavoratori. Senza dimenticare, naturalmente, la bomba a Piazza Fontana e la strategia della tensione. Del 1970 è la legge sul divorzio ed anche l'avvio dell'unità sindacale, con la fusione dei tre sindacati dei metalmeccanici nella Flm.

Porto Marghera occupava, nel 1971, 30.000 persone e non si trattava più di quei “primi operai” studiati da Piva e Tattara (1983), ancora più contadini che operai: questa era gente che in fabbrica costruiva la propria identità. La zona industriale veneziana, se rappresentava nel Veneto un caso singolare per le sue dimensioni, era tuttavia sempre più integrata funzionalmente nell'economia regionale. L'autunno caldo, che dura in realtà ben più di una stagione, esplose a Marghera con episodi che rasentano la guerriglia urbana. Nel Veneto di quegli anni Porto Marghera rappresentava la punta avanzata del movimento operaio e, al suo interno, la Sava era l'avanguardia.

In questo contesto Chiara Puppini colloca il suo *Marghera 1971*. È allora che la lotta per la Sava raggiunge il suo apice, per concludersi dopo circa un anno con risultati che, a tanta distanza di tempo, non è ancora facile valutare. La fonte principale è costituita dall'archivio, dall'autrice stessa riordinato e catalogato, lasciato da suo marito: Germano Antonini, sindacalista formatosi

* Chiara Puppini (2015). *Marghera 1971: l'inizio di una fine. Un anno di lotta alla Sava*. Portogruaro: Nuova Dimensione, pp. 191.

alla Sava, prematuramente scomparso. Vi aggiunge informazioni puntuali, risultato delle proprie ricerche condotte su altre fonti, sia già pubblicate sia inedite. In particolare, fornisce dati importanti sulla storia della Sava sia dal punto di vista strettamente produttivo sia delle lotte operaie. Conclude (capitolo X) con due interviste recenti, da lei condotte a testimoni di quegli anni: una all'allora dirigente della Sava Giorgio Berner e una a Bruno Geromin, che nel 1971, proprio richiamato dalla vertenza Sava, arriva a Marghera come segretario dei metalmeccanici Cisl. Un breve, intenso ritratto del marito chiude il libro (pp. 179-183).

Tutta la vicenda è documentata in modo rigoroso, accogliendo una pluralità di punti di vista, e collocata in modo efficace nel contesto storico, economico e politico di quegli anni. Ma è quando sono rievocati i momenti di lotta, che la memoria si fa viva: i verbi passano alla prima persona plurale e al tempo presente, il lettore viene coinvolto nelle emozioni e nelle speranze di allora. È soprattutto per questo che si raccomanda la lettura del libro: per il fatto di contenere, allo stesso tempo, lo sguardo del testimone diretto e quello di chi vuole, a distanza di tanto tempo, capire.

Fin dal titolo l'autrice presenta questa vertenza come un punto di svolta: l'inizio di una fine. "Una" fine. In che senso? Certo, fine della fabbrica come fino allora era stata – una fabbrica che esauriva l'intero ciclo produttivo in impianti tutti posseduti dalla stessa azienda – ed anche fine dello sviluppo apparentemente inarrestabile di Porto Marghera. Con ciò, dunque, fine di molte illusioni che i successi del movimento operaio avevano alimentato. Però non "la" fine. L'ultimo capitolo ci presenta l'area della Sava oggi, con i fabbricati abbandonati, dove l'autrice incontra, nell'erba alta, un cinghiale. Anche se ci lascia con questa immagine, il libro non la usa nel senso di un bilancio, a distanza di oltre quarant'anni, della vertenza che qui viene raccontata. Ed è giusto che sia così perché non si può dimenticare che, se ancora il percorso di risanamento e di riconversione della zona industriale è incompleto, la funzione produttiva è stata mantenuta, diversamente da quanto è avvenuto ad altri grandi insediamenti industriali.

Fin dall'immediato dopoguerra la fabbrica era stata fortemente sindacalizzata. Alla Conferenza di produzione del 1951, sotto la guida di Fiore Pagnin, avevano partecipato 500 lavoratori; nel 1965 era stata vinta la vertenza per il calcolo del premio di produzione secondo i parametri voluti dal sindacato. Chiara Puppini, riconosce all'influenza di questo ingegnere di professione e sindacalista per vocazione il merito di aver posto, alla Sava prima che altrove, il problema di «colmare la separazione tra lavoro e lavoratore» (p. 20) anche attraverso lo scambio di saperi tra tecnici e operai. Pagnin si introduceva in fabbrica in forme più o meno clandestine per dialogare direttamente con gli operai. Nella sua visione, si doveva puntare ad un controllo progressivo della produzione da parte dei lavoratori, mediante graduali conquiste. Non tutti era-

no d'accordo, naturalmente: all'interno del Pci, il partito dello stesso Pagnin, all'VIII congresso di Federazione erano prevalse le posizioni di Cesco Chinello, più radicali e contrarie a questo approccio. Accusato di riformismo, Pagnin, allora, era tornato a lavorare come ingegnere.

Ciò che fa della Sava in quegli anni la punta avanzata del movimento operaio nel Veneto è sia la qualità della piattaforma rivendicativa sia la compattezza con cui la lotta viene condotta. Le rivendicazioni vanno oltre i contenuti tradizionali del salario e dell'orario, investendo gli organici, i ritmi, la nocività, i diritti dei lavoratori delle "imprese" che lavoravano in subappalto. Obiettivo: la dignità del lavoro; metodo: unità di *tutti* i lavoratori. Un episodio altamente simbolico è rappresentato dall'abbattimento del muro che, in mensa, divideva lo spazio degli impiegati da quello degli operai. Attorno alla Sava ruotano i dirigenti sindacali più prestigiosi: Italo Mattiussi, recentemente scomparso, è solo uno di quelli che vi si formano; Umberto Conte era allora segretario della Fiom e presto, dalla Fiat di Torino, arriverà Bruno Geromin. Il libro ricorda numerose altre figure; tra queste, un breve "cameo" è dedicato a Gusti Da Pozzo (pp. 21-22), impiegata socialista accusata di aver passato segreti d'ufficio al sindacato e per questo licenziata (risposta: tre mesi di agitazione). Le sue poesie, (Da Pozzo, 1962), pubblicate postume, fanno parte dell'epopea del movimento operaio.

La Sava esisteva a Porto Marghera dal 1928. Nel 1969 aveva costruito un nuovo impianto a Fusina. Occupava allora 2000 lavoratori. Produceva alluminio mediante impianti interamente di sua proprietà: le miniere di bauxite, le navi per trasportare il minerale, le centrali per produrre la grande quantità di energia elettrica necessaria. Prima della guerra occupava 3000 addetti; nel dopoguerra aveva aumentato la produzione e la produttività, riducendo l'occupazione. Nel 1970, per la prima volta, il bilancio aziendale non era stato in attivo. Facile, forse da entrambe le parti, mettere questo fatto in relazione con l'aumentata conflittualità sindacale. In realtà, qualcosa di nuovo era apparso in un panorama più ampio, di cui la proprietà, svizzera, era informata meglio dei dirigenti sindacali. In Australia esistevano miniere a cielo aperto, da cui la bauxite si poteva estrarre a costi molto ridotti; alcune lavorazioni si potevano effettuare in loco a costi inferiori, il trasporto poteva essere organizzato in maniera più flessibile. Insomma, erano i primi effetti della globalizzazione e di questo non c'era uguale consapevolezza tra le due parti in conflitto.

All'inizio del 1971 il ciclo dei successi operai viene interrotto bruscamente dalla messa in cassa integrazione di 270 lavoratori, tra cui anche numerosi delegati sindacali di reparto. In realtà, si capirà presto che questo prelude alla chiusura della fabbrica, già decisa dalla proprietà. Proprio questo fatto, la decisione già presa di chiudere la fabbrica, permetterà al giudice del lavoro di condannare l'azienda per avere, di fatto, operato licenziamenti non contrattati con il sindacato. La vertenza entra nel vivo: dalla parte dei lavoratori con

scioperi e picchetti; subito arriva la risposta dura da parte dell'azienda, con denunce per sabotaggio. L'autrice, attraverso l'archivio da lei riordinato, le successive ricerche ma anche le proprie memorie personali, documenta puntualmente tutte le fasi di una lotta che si svolge nell'arco di oltre un anno. Racconta nel dettaglio le fasi alterne, tra successi e sconfitte mai definitive; i dubbi, la ricerca di alleanze esterne, anche a livello internazionale; il perseguimento – non sempre riuscito – dell'unità tra i lavoratori e l'appello alla solidarietà di tutta la società civile; l'uso di strumenti di ogni genere, compreso un ricorso alla magistratura per attività antisindacale, vinto grazie allo Statuto dei lavoratori recentemente divenuto legge (l. n. 300/1970). Questa ricostruzione puntigliosa si può considerare di prima mano: in effetti molti episodi sono ricostruiti come ricordi personali dell'autrice, convalidati dal materiale presente nell'archivio.

Colpisce, soprattutto, l'enorme eco di simpatia che la vertenza suscita in città, dopo la minacciata chiusura della fabbrica. L'unità non solo tra i lavoratori ma con tutta la cittadinanza era la preoccupazione fondamentale del sindacato. È riportata una proposta di volantino, da esporre nei negozi per manifestare la solidarietà ai lavoratori in lotta. Naturalmente l'unità non è cosa facile: i provvedimenti dell'azienda tendono a dividere i lavoratori, la sinistra è agitata da lotte interne. Ma le manifestazioni – che si svolgono in Piazza S. Marco, come mostra la preziosa documentazione fotografica (pp. 157-177) – vedono insieme tutte le sigle e tutte le categorie. La lotta della Sava aggrega quella di altre realtà più piccole, ugualmente minacciate di chiusura. Tra queste, visibili nelle foto, la Roberta di Camerino e le Conterie di Murano, investite dallo stesso tipo di ristrutturazione: la fabbrica compatta sta cedendo il posto alla ricerca della flessibilità.

Tutti gli enti locali mostrano solidarietà, perfino la Regione da poco costituita, il Patriarca Luciani. Il Comune sostiene economicamente i lavoratori in cassa integrazione. Si muove il Governo, attraverso molteplici figure di ministri, sottosegretari, in aggiunta ai deputati locali, assumendo posizioni di volta in volta oscillanti tra l'assistenzialismo e quel piano industriale alternativo ad opera dello Stato, auspicato dal sindacato, che di fatto non decollerà mai del tutto. Alla fine, nessuno resterà senza lavoro: chi ne ha maturato il diritto andrà in pensione, per gli altri ci sarà il ricorso alla cassa integrazione ed un'occupazione alternativa grazie all'intervento delle Partecipazioni statali e degli enti locali.

Si è detto delle interviste, condotte dall'autrice a due protagonisti di allora, schierati su fronti opposti. Sono valutazioni e ricordi diversi ma non discordanti, che, con il distacco consentito dal tempo trascorso, sostanzialmente entrambe rendono onore ai sindacalisti che quella vicenda gestirono. Nessuno dei due intervistati dà un giudizio complessivo dell'esito della vertenza, né lo fa esplicitamente l'autrice ed è giusto che sia così perché, a distanza di tanti anni, la valutazione non può basarsi solo sull'esito finale. Il significato più

prezioso, che il libro documenta, è ciò che questa esperienza rappresentò in termini di crescita per il movimento sindacale, sia in termini di unità sia di consenso presso l'opinione pubblica.

Mariolina Toniolo

Riferimenti bibliografici

Da Pozzo G. (1962). *Il mestiere di morire*. Milano: Edizioni Avanti!

Piva F. e Tattara G., a cura di (1983). *I primi operai di Marghera. Mercato: reclutamento, occupazione, 1917-1940*. Venezia: Marsilio.

LAVORO E DIRITTI NELLA LOGISTICA
RECENSIONE A LOGISTICA*

La casa editrice Ediesse ha pubblicato a luglio 2016, nella collana *Fondamenti*, un volume che ha per titolo *Logistica* del ricercatore dell'Università di Bologna Giorgio Grappi. Il titolo condensa in una semplice parola l'esperienza personale dell'autore che ha lavorato ricercando dati, informazioni testimonianze dirette, in molti luoghi e in tempi adeguati ai processi globali analizzati. Un impegno sul terreno che si percepisce nella lettura e consente all'autore di evitare semplificazioni e generalizzazioni, offrendo una narrazione di notevole ricchezza interpretativa e molti spunti di riflessione.

Molti degli studi che hanno affrontato la questione della logistica, sono rimasti materia per specialisti e, del resto, spesso la specificità tecnica come la vastità tematica diventano ostacolo alla divulgazione e alla diffusione dei contenuti inerenti un settore tanto diversificato e complesso. In questo caso i contenuti sono per tutti, sia per chi nella logistica ci opera e la conosce, sia per chi svolge ruoli di organizzazione e direzione: tutti si troveranno parte di un contesto e di un processo aziendale, territoriale, multinazionale e globale, calato nelle infinite filiere industriali, commerciali, infrastrutturali e di comunicazione che appartengono alla logistica, settore oggi in continua evoluzione.

Nonostante la sintesi del titolo, occorrono circa 50 pagine, nel primo capitolo, "Che cos'è la Logistica", per offrire ai lettori la dimensione storica del tema affrontato. La portata del suo impatto sullo sviluppo e sulla modernizzazione di Stati, economie e società. L'autore traccia infatti un percorso a partire dal fondamentale ruolo che anche anticamente la logistica ha ricoperto nell'organizzazione militare degli eserciti e delle battaglie, fino ai giorni nostri in assistiamo a una logistica come fondamento dei processi di globalizzazione.

Negli altri tre capitoli – "La logistica oltre la Logistica", "Le politiche della Logistica", "Corridoi e forme politiche della Logistica" – vengono ben evidenziati tre paradossi della logistica: il paradosso politico, il paradosso del lavoro, il paradosso dello sviluppo territoriale. Nel primo si analizza il passaggio dal *costo* del trasporto al *valore* del trasporto con la centralità delle *supply chain*, tra dimensione organizzativa e industriale di tipo verticale per governare il processo con flessibilità orizzontale e rispondere a quelle esigenze "ambientali" che ne possono ostacolare l'efficienza. Nel paradosso del lavoro il rapporto tra macchine e produzione e, complessivamente il rapporto con l'organizzazione logistica, la produzione rigida e i costi delle macchine, la ne-

* Giorgio Grappi (2016). *Logistica*. Roma: Ediesse, pp. 268.

cessità di non fermarsi, i vantaggi competitivi del lavoro umano, la cui produttività è legata a flessibilità e adattabilità professionale rispetto alle congiunture e all'evoluzione tecnologica. Il paradosso geoeconomico verte sul ruolo della logistica rispetto alla globalizzazione, dalla rivoluzione della containerizzazione degli anni '70 in America all'attuale gigantismo navale, alla finanziarizzazione che dà luogo a una logistica della ricchezza e del nuovo capitalismo sempre più sganciata dalle reali necessità di trasporto delle merci. Ne segue la riorganizzazione politica e industriale del/i territorio/ri allo scopo di intercettare tale ricchezza e di far parte dei principali corridoi logistici europei e mondiali. È infatti radicato il concetto che logistica, per un territorio, significa sviluppo, lavoro, innalzamento delle condizioni sociali, guadagno di centralità in contesti molto più ampi rispetto i confini istituzionali. Questi e molti altri sono i temi del libro e le riflessioni proposte dall'autore che invitano a una lettura attenta. Un contributo positivo per rilanciare una discussione che, per ora, non è al centro del consueto dibattito politico e istituzionale nel nostro Paese.

Dal mio osservatorio di sindacalista della Cgil Trasporti, la Filt, raccolgo sinteticamente alcune interpretazioni e valutazioni che il testo mi trasmette pensando che molti lettori saranno interessati ai temi proposti, ognuno con la sua sensibilità, la sua esperienza, la sua visione.

Nel libro ritrovo una chiave di interpretazione dello sviluppo della logistica complessivamente critica che condivido, per molti aspetti, soprattutto riguardo alla mancanza di governo dei processi da parte degli Stati, al predominio delle scelte dei grandi poteri economici e delle multinazionali, in una logica prevalentemente di sfruttamento delle opportunità che spetterebbero alla parte più debole del pianeta. Tuttavia, se molto si potrebbe dire sulla globalizzazione e sulle sue distorsioni in termini di iniquità e di sfruttamento, una critica eccessiva non può dirsi altrettanto bilanciata nel riconoscere i processi di sviluppo determinati proprio dalla globalizzazione, attraverso la logistica, in aree e Paesi in cui vanno migliorando condizioni socio-economiche, e si assiste a una crescita generalizzata non ancora equa, soprattutto quanto a diritti civili, sociali e del lavoro, ma comunque in cammino verso la democrazia. Credo che tale percorso sia irreversibile per questi Paesi, seppur con soluzioni non ancora delineate.

I corridoi logistici globali, oggi, si sono assestati e sono in atto processi di innovazione sulle infrastrutture e sulla logistica la quale ha assunto, come si diceva, un ruolo centrale nell'economia e nella finanza. Come Sindacato, abbiamo da sempre sostenuto che allo sviluppo globale si deve accompagnare la crescita dei diritti e delle regole, per contrastare fenomeni di sfruttamento e di *dumping* fra lavoratori di diversa nazionalità. Sarà un processo lungo, ma è una strada da compiere per il Sindacato ed una responsabilità da assumere per le Istituzioni e per la politica mondiale. I molti conflitti sociali e le condizioni di lavoro con insufficienti regole per la sicurezza nei Paesi più poveri rappresentano per il Sindacato battaglie che tengono assieme diritti civili e diritti del lavoro, salute e sicurezza, reddito e condizioni sociali. Riguardano l'industria

come la logistica e sono sempre più interdipendenti. L'impianto strategico prevalentemente legato ai corridoi europei e nazionali è noto, ma significativi sono stati i cambiamenti proprio nel sistema che l'autore descrive come *supply chain*. La distribuzione della ricchezza è un altro dei temi cruciali della logistica, anche attraverso le *supply chain*, una strada diversa e sicuramente per alcuni aspetti meno rigida rispetto al mondo industriale. La logistica è infatti più dinamica, più flessibile e più veloce nel recepire le grandi trasformazioni sociali e tecnologiche. Ciò ne determina l'efficienza.

Dissentito invece dall'autore rispetto alla contrapposizione fra lavoro e diritti nella logistica. Nelle molte filiere della logistica operano imprese che da molti anni svolgono un ruolo rilevante attraverso importanti investimenti necessari per governare processi di cambiamento e di innovazione. Non va sottovalutato che anche in questo settore, la crisi ha pesantemente inciso e condizionato assetti produttivi e societari delle imprese. Le minori disponibilità degli investimenti pubblici, sono una delle condizioni che ha spinto i Governi, tra cui il nostro, a legiferare rispetto alle politiche dei trasporti, ma anche alle necessità di una competizione sempre meno segnata da un'impronta localistica e proiettata alla dimensione strategica nazionale. Trovo in tal senso significativo il Piano Nazionale della Logistica e della Portualità (L. 169 del 4.8.2016) e il Piano Industriale del Gruppo F.S. che rilancia il Trasporto Pubblico Locale e il Trasporto Merci ferroviario. Questi, con il Piano Nazionale sull'Aeroportualità ed il Contratto di Programma con Anas, delineano un mutato interesse da parte del Governo proprio in tema di rapporto tra logistica, territorio e Istituzioni.

In questo caso, il ruolo istituzionale non mi risulta essere subalterno al "capitalismo logistico", quanto piuttosto il tentativo, certamente tutto da dimostrare, di governare i processi dell'economia logistica nel nostro Paese per riequilibrare gli ultimi 30 anni, durante i quali sicuramente le dinamiche sono state altre e non si è fatto sistema. Gli investimenti pubblici su infrastrutture logistiche nuove e sulla loro innovazione sono temi centrali del dibattito a livello territoriale da molti anni, proprio per l'impegno a creare condizioni di sviluppo del territorio, trovando un equilibrio tra opere strategiche, grandi opere e ambiente nel nostro delicato Paese. Basti pensare alla TAV o al MOSE. Anche per esperienze di questo tipo, ritengo che nelle vicende dell'economia logistica il ruolo dei cittadini e l'attenzione a uno sviluppo sostenibile del territorio siano divenuti parte attiva di fronte agli "alti" interessi dei colossi della logistica.

Negli anni sono mutati radicalmente, e non sempre per il meglio, i diritti e le condizioni di centinaia di migliaia di lavoratori – Ferrovieri, Marittimi, Porti, Aeroporti, Interporti, Autotrasporto, Magazzini logistici nel trasporto merci e Autoferrotranvieri nel trasporto persone. Per tutti, professionalità e sicurezza sono questioni centrali anche in termini di efficienza del servizio. Oltre 25 anni fa, il Sindacato confederale, con una giusta intuizione, ha messo in atto la scelta strategica di unificare le filiere del trasporto, di evitare le parcellizza-

zioni contrattuali, spesso volute invece dalle imprese, di unificare il mondo del lavoro su diritti di equità e organicità a livello nazionale. Si è puntato ad ottenere uguali diritti tra i lavoratori di un settore in cui è la professionalità a determinare le condizioni del salario e dell'organizzazione, evitando limitazioni di diritti per la parte più debole e precaria. Attraverso dure lotte sindacali sono stati conquistati:

- il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (Ccnl) unico per i lavoratori marittimi, dove sono confluiti oltre nove contratti di lavoratori del settore;
- il Ccnl Unico delle Attività Ferroviarie, che tiene nella filiera ferroviari, appalti ferroviari e tutte le figure professionali del comparto;
- il Ccnl del Trasporto Aereo Unico per tutto il settore, che tiene assieme compagnie aeree e servizi aeroportuali;
- il Ccnl dei lavoratori Portuali, che in tutti i porti nazionali contiene tutte le figure professionali del mondo portuale ed è sancito da un'apposita legge 84/94;
- il Ccnl della Logistica e del Trasporto Merci e Spedizioni per tutti i lavoratori della logistica e dell'autotrasporto.

Da oltre 15 anni, tutti questi Ccnl sono in vigore – anche se qualcuno scaduto ed in fase di rinnovo – e ritengo si comprenda l'importanza di avere un unico strumento di regolazione per tutti i lavoratori della filiera. Perciò, rispetto alla posizione del libro, che vede una colonizzazione da parte della logistica sull'organizzazione del lavoro nel processo di “merce finita” (7 gg su 7 e 24 ore su 24), va puntualizzato criticamente che, come per l'industria la produzione è lo *scopo* e le condizioni del lavoro sono il *come*, nei trasporti il *fine* è l'efficienza del trasporto merci e il *come* è la contrattazione delle condizioni organizzative del lavoro, sempre all'interno di un quadro di diritti dettati dal Ccnl.

Contrattare le condizioni del lavoro di un servizio logistico, con diritti e regole, non è subire un danno. È semplicemente ottenere la retribuzione del valore del lavoro, della professionalità e della flessibilità che non sono separabili dai diritti. Molti sono i settori del trasporto che operano a servizio continuo, i lavoratori portuali, come gli autisti, operano in sicurezza, nel rispetto delle leggi, e secondo quanto previsto dal Ccnl su orari e retribuzioni regolati attraverso la contrattazione. Non subiscono la colonizzazione della logistica o lo sfruttamento delle *supply chain*, almeno non nel nostro Paese, dove le lotte operaie hanno reso possibili queste conquiste in passato. E, ancora oggi, si continua a lottare dove il “padronato” non rispetta diritti, leggi e lavoratori.

Proprio la crisi ha mostrato il lato peggiore delle imprese che per sopravvivere o per aumentare i profitti hanno approfittato del *dumping* sul costo del lavoro e abbassando i diritti dei lavoratori, invece che scegliere innovazione ed investimenti come terreno della competizione e della concorrenza. Ed è proprio in questi anni che è molto cresciuta la conflittualità sindacale e che si riesce a reagire a queste scelte di sfruttamento assieme ai lavoratori. Vi è in-

dubbiamente stato, soprattutto in alcune regioni, un fenomeno economico di crescita dei magazzini della grande distribuzione alimentare (Gdo) cui si sono accompagnate molte situazioni di illegalità, irregolarità contrattuale, sfruttamento del lavoro e compressione dei diritti. Riguardo a questo, l'autore riconduce le giuste rivendicazioni dei lavoratori dei magazzini logistici, alla ribalta nelle recenti cronache di conflitto sindacale, a un risultato dell'azione del sindacalismo autonomo, sostenendo che altrimenti questi lavoratori non avrebbero avuto voce. Questa lettura, che suona come una specie di *endorsement* per i sindacati di base, non tiene conto delle situazioni e della loro evoluzione in tema di diritti dei lavoratori di questo settore.

Ho descritto sommariamente l'articolazione di lavori e di lavoratori logistici tutti riconducibili ad un quadro di diritti perimetrati e garantiti da Ccnl di filiera. Ciò non accade per grazia ricevuta dal sindacalismo autonomo che, va detto, non ha firmato nessuno di questi Ccnl, anzi li attacca costantemente pur rivendicandone paradossalmente l'applicazione ad ogni vertenza che si trova ad aprire. Ci sono voluti decenni di lotte per ottenere il Ccnl, quando ancora i i sindacati autonomi non esistevano, né rappresentavano, come invece accade oggi, un'imposizione ideologica che strumentalizza il vero sfruttamento del lavoro. Risulta evidente che si verifica un fenomeno di sfruttamento in una delle articolazioni importanti della logistica, come i magazzini, le ragioni sono complesse e vanno al di là delle sintesi proposte dalla cronaca dei media.

Con la scelta dei committenti di terziarizzare oltremisura le attività di movimentazione delle merci e i magazzini, sostanzialmente in mano a cooperative o piccole imprese che competono esclusivamente sul costo del lavoro, si è determinato negli anni un continuo ribasso delle tariffe e, conseguentemente, dei diritti sul lavoro producendo come effetto una distorsione della competizione tra le imprese. Continui cambi di appalto con cooperative spurie spesso organizzate dai committenti, evasione fiscale, contributiva, irregolarità salariali e mancata applicazione del Ccnl hanno riguardato per molti anni soprattutto il lavoro migrante, stretto tra intimidazioni e ricatti. In questo caso è evidente la sovrapposizione tra condizioni di lavoro e integrazione sociale e indubbiamente il fenomeno della "gestione" da parte di gruppi etnici di questo intreccio si ritrova in molti dei magazzini logistici del nostro territorio. Lo stesso Grappi sottolinea il ricorso da parte dei lavoratori delle sigle sindacali autonome di un interscambio di obiettivi sui migranti, che porta a confondere fra rivendicazione di diritti e rappresentanza sindacale ma anche sociale e civile.

Questo fenomeno e la sua ulteriore accentuazione vanno oltre le giuste rivendicazioni di diritti sul lavoro costituendo un tema che deve trovare nella società e nelle istituzioni un adeguato confronto che porti a risolvere il problema dell'integrazione sociale di questi lavoratori, sottraendoli alle condizioni di speculazione, strumentalizzazione e sfruttamento. C'è sicuramente bisogno di portare avanti il conflitto sindacale e su questo, come Filt Cgil, tutti siamo impegnati quotidianamente, ma è necessario evitare di strumentalizzare

le lotte e di esporre i lavoratori al pericolo di perdere occupazione, imponendo invece ai committenti la fine dello sfruttamento del lavoro nei magazzini. La legalità è la questione centrale, come la dignità e i diritti del lavoro dipendono dal modo in cui le Istituzioni intervengono alla radice del fenomeno dello sfruttamento impedendo l'utilizzo di imprese fittizie e cooperative spurie, ma anche permettendo alle imprese strutturate di avere tariffe adeguate e regolare trattamento contrattuale.

Anche Grappi riconosce che non è attraverso lotte in ogni singolo magazzino, riuscendo a strappare migliori condizioni per i lavoratori, magari battendosi proprio con una cooperativa che spinge per un altrettanto adeguamento tariffario, che si interviene per dare la soluzione complessiva al fenomeno dello sfruttamento. Negli anni, in molte altre tipologie del lavoro logistico si sono verificate condizioni di sfruttamento, ma sono state risolte aggredendo alla radice le ragioni che le determinavano. Una di queste soluzioni è la corretta applicazione del Ccnl ed una adeguata legislazione, più decisa di quella vigente, a supporto della legalità negli appalti.

Per contrastare condizioni di sfruttamento nella logistica, oltre all'intervento dello Stato vi sono quelli di altri livelli istituzionali, come le Regioni. E in questo senso, la legge regionale in Emilia Romagna, gli accordi in Toscana, i Protocolli in Lombardia e, entro qualche settimana, il Protocollo nel Veneto testimoniano l'azione delle Organizzazioni sindacali confederali.

È mia convinzione che, in genere, lo sviluppo di un settore e, nel nostro caso, l'ulteriore sviluppo della logistica, in quanto questione centrale dello sviluppo del Paese e del territorio, deve realizzare un modello in cui i diritti di chi lavora siano alla base dello sviluppo stesso. Di certo, la logistica per la sua configurazione di filiera globale non detiene nel proprio DNA la priorità dei diritti, almeno non in tutte le diverse articolazioni e condizioni, ma è proprio questa la sfida che abbiamo di fronte, non solo come sindacato confederale ma anche come società civile. Per questo è necessario discuterne e alzare il confronto sulla centralità di questo settore nel dibattito politico istituzionale del Paese, ma anche nella cultura e nelle sensibilità pubblica.

Al libro di Grappi va riconosciuto il merito di andare nella direzione di provocare il dibattito, di fare uscire la logistica dalla nicchia di settore e dallo specialismo mettendola, per quanto possibile, al centro dei fenomeni che, di fatto, abbiamo sotto gli occhi praticamente tutti i giorni senza però comprenderne la portata politica, economica e sociale complessiva.

Da ultimo, mi associo alla dedica dell'autore ai migranti che ha conosciuto durante la ricerca sul campo condotta per questo libro. Molti migranti, che anch'io ho conosciuto e conosco e che sono nostri delegati sindacali, rappresentano una ricchezza che va oltre i confini e le nazionalità, una ricchezza culturale e solidale, soprattutto un diverso punto di vista sulla nostra stessa società.

Buona lettura.

Renzo Varagnolo