

# ARCHIVIO ANTROPOLOGICO MEDITERRANEO

anno XX (2017), n. 19 (2)  
ISSN 2038-3215







ARCHIVIO ANTROPOLOGICO MEDITERRANEO on line

anno XX (2017), n. 19 (2)

SEMESTRALE DI SCIENZE UMANE

ISSN 2038-3215

Università degli Studi di Palermo  
Dipartimento Culture e Società

Direttore responsabile  
GABRIELLA D'AGOSTINO

Comitato di redazione

DANIELA BONANNO, SERGIO BONANZINGA, IGNAZIO E. BUTTITTA, GABRIELLA D'AGOSTINO, FERDINANDO FAVA, ALESSANDRO MANCUSO, VINCENZO MATERA, MATTEO MESCHIARI, ROSARIO PERRICONE, DAVIDE PORPORATO (*website*)

Segreteria di redazione

GIANPAOLO FASSINO, SERENA GARBOLINO, LUCA GHIARDO, SEBASTIANO MANNIA

Impaginazione

ALBERTO MUSCO (OFFICINA DI STUDI MEDIEVALI)

*Comitato scientifico*

MARLÈNE ALBERT-LLORCA

Département de sociologie-ethnologie, Université de Toulouse 2-Le Mirail, France

ANTONIO ARIÑO VILLARROYA

Department of Sociology and Social Anthropology, University of Valencia, Spain

ANTONINO BUTTITTA (†)

Università degli Studi di Palermo, Italy

IAIN CHAMBERS

Dipartimento di Studi Umani e Sociali, Università degli Studi di Napoli «L'Orientale», Italy

ALBERTO M. CIRESE (†)

Università degli Studi di Roma «La Sapienza», Italy

JEFFREY E. COLE

Department of Anthropology, Connecticut College, USA

JOÃO DE PINA-CABRAL

Institute of Social Sciences, University of Lisbon, Portugal

ALESSANDRO DURANTI

UCLA, Los Angeles, USA

KEVIN DWYER

Columbia University, New York, USA

DAVID D. GILMORE

Department of Anthropology, Stony Brook University, NY, USA

JOSÉ ANTONIO GONZÁLEZ ALCANTUD

University of Granada, Spain

ULF HANNERZ

Department of Social Anthropology, Stockholm University, Sweden

MOHAMED KERROU

Département des Sciences Politiques, Université de Tunis El Manar, Tunisia

MONDHER KILANI

Laboratoire d'Anthropologie Culturelle et Sociale, Université de Lausanne, Suisse

PETER LOIZOS (†)

London School of Economics & Political Science, UK

ABDERRAHMANE MOUSSAOUI

Université de Provence, IDEMEC-CNRS, France

HASSAN RACHIK

University of Hassan II, Casablanca, Morocco

JANE SCHNEIDER

Ph. D. Program in Anthropology, Graduate Center, City University of New York, USA

PETER SCHNEIDER

Department of Sociology and Anthropology, Fordham University, USA

PAUL STOLLER

West Chester University, USA



## Editoriale

## 5 Editoriale

## Managing Global Social Water

9 Elena Bougleux, Nadia Breda, *Managing Global Social Water. Ethnography of Emerging Practices in the Anthropocene*

13 Elena Bougleux, *A River that Divides. Climate Change Perspectives and Historical Accounts in Southern India*

27 Nadia Breda, *The two Hydrogens. Water in an Anthroposophical view, facing up to the Anthropocene*

47 Linda Johnson-Bell, *Wine or Water? Viticulture's Global Water Footprint and Irrigation: an Unaffordable Luxury*

69 Paolo Gruppuso, *Geologic and Historical, Surface and Depth. Entanglement of Water and Temporality in a contested Wetland of Agro Pontino*

81 Rita Vianello, *Global Climate Changes in Venice Lagoon. The Phenomenon of "acqua alta" and the Perception of the Safeguards Works*

97 Silvia Lelli, *Fourth Landscape in the Anthropocene. Artethnographic Findings from a Mediterranean Waterfront*

Lavoro e vita nella contemporaneità'.  
Una prospettiva antropologica fra  
trasformazioni globali e strategie di resistenza

123 Fulvia D'Aloisio, *Introduzione.*

*Lavoro e vita nella contemporaneità: note antropologiche sulla crisi di un valore fondante*

135 Simone Ghezzi, *L'artigiano flessibile. Note sul lavoro nel distretto della produzione del mobile in Brianza*

143 Francesco Bogani, *Autotrasporto, supply chain e democrazia. Il caso etnografico di un'azione sindacale nel campo della logistica*

151 Tommaso India, *Il processo di deindustrializzazione della FIAT di Termini Imerese. Potere, sindacato e trasformazioni identitarie*

161 Franco Lai, *Spazi del lavoro, spazi del tempo libero. Una riflessione sulla trasformazione dei luoghi della produzione industriale in luoghi per il tempo libero in Sardegna*

173 Fulvia D'Aloisio, *Tra la Germania, l'Abruzzo e l'Emilia. Transiti di lavoro e competenze nell'insourcing della scocca in carbonio in Automobili Lamborghini*

185 Sabrina Perra, *Trasformazioni del lavoro, Jobs Act e disuguaglianze sociali in Italia. Riflessioni critiche*

197 Massimiliano Delfino, *Stabilità, flessibilità e precarietà del lavoro. Il Jobs Act nel contesto europeo*

Leggere - Vedere - Ascoltare

205 *Etnografie del contemporaneo III: le comunità patrimoniali*, AM Antropologia Museale, Rivista della società Italiana per la Museografia e i Beni Demoetnoantropologici, anno 13, numero 37/39, 2015-2016

208 ANTONELLO RICCI, *Il secondo senso. Per un'antropologia dell'ascolto*, Milano, Franco Angeli 2016

211 Abstracts

Francesco Bogani

# Autotrasporto, supply chain e democrazia. Il caso etnografico di un'azione sindacale nel campo della logistica

Introduzione

Tensioni e paradossi nelle supply chain

Negli ultimi dieci anni una serie di mobilitazioni di lavoratori ha attraversato a livello globale il mondo del trasporto merci e della logistica<sup>1</sup>. Nello stesso intervallo di tempo, anche sulla scorta di queste mobilitazioni, un buon numero di ricerche e pubblicazioni<sup>2</sup> hanno parzialmente colmato la scarsità di analisi che, con alcune notevoli eccezioni<sup>3</sup>, erano state finora prodotte dalle scienze sociali rispetto a questo campo socio-economico<sup>4</sup>, nonostante esso sia stato da tempo riconosciuto come cruciale nell'economia post-fordista e nella costituzione della contemporaneità.

Anche l'Italia è stata attraversata da questo duplice movimento, da un lato di documentazione e produzione teorica<sup>5</sup>, dall'altro di conflittualità. Dal 2008 in poi molti magazzini e centri logistici nel Nord della penisola sono stati teatro di agitazioni e vertenze sindacali anche dure, e relativamente inedite per i metodi utilizzati e per gli attori coinvolti (Cuppini *et al.* 2015, 2016).

Di poco antecedente a queste agitazioni e vertenze è stato il fermo nazionale dei servizi organizzato nel 2007 da alcune associazioni di autotrasportatori. Il fermo ha interrotto per tre giorni la distribuzione delle merci e dei semi-lavorati in tutta Italia, con effetti immediati e clamorosi<sup>6</sup>. Nel corso di una più ampia ricerca sul lavoro e sulla vita dei camionisti, ho avuto l'occasione di fare osservazione partecipante, in Toscana e in particolare nell'area fiorentina, del fermo e della sua preparazione e gestione da parte dell'associazione di categoria più radicata nella regione.

In questo articolo cercherò di mettere a frutto questa non più recente esperienza etnografica proponendo una lettura della mobilitazione, e delle reazioni che essa ha suscitato, in relazione al contesto globale, e attuale, dei movimenti sindacali nel campo della movimentazione merci, e delle analisi che questi movimenti hanno stimolato.

Secondo Debora Cowen, la grande quantità di azioni che stanno coinvolgendo «in tutto il mondo il lavoro nella logistica, testimonia la natura profondamente contestata del *supply chain management*» (Cowen 2014: 113). L'organizzazione dell'attività economica in catene integrate di approvvigionamento e distribuzione, estese globalmente o comunque potenzialmente illimitate nella loro espansione geografica, ha prodotto un «drammatico rimaneggiamento della relazione tra fabbricazione e movimento, o tra produzione e distribuzione» (Ivi: 103), tanto che appare possibile oggi affermare che le merci «sono fabbricate “attraverso lo spazio logistico” piuttosto che in un singolo luogo» (Ivi: 2). Le funzioni produttive sono disaggregate e disperse nello spazio, sulla base del calcolo manageriale del *total cost*, ovvero del conteggio di «ogni movimento fisico dei materiali (ed eventualmente delle informazioni)» e non semplicemente «del molto più limitato costo del trasporto dei prodotti finiti ai consumatori che caratterizzava il vecchio campo della distribuzione fisica» (Ivi: 103).

È qui che si determinano le pressioni che insistono sui lavoratori della logistica. Il calcolo del *total cost* presuppone infatti l'estensione dei principi tayloristi dello *scientific management* dalla fabbrica «all'intera *supply chain*» (Ivi: 109). Questa estensione è resa possibile da uno scarto importante rispetto al taylorismo classico: l'attenzione non è più rivolta direttamente ai movimenti del corpo dei lavoratori; tali movimenti vengono invece «aggregati e quantificati» (Ivi: 110) per consentire l'analisi e la definizione dell'efficacia e dell'efficienza del lavoro sulla scala vastissima delle *supply chain*. Gli elementi di contraddizione e conflitto impliciti in questo doppio movimento di astrazione e disciplina sono evidenti e si manifestano, per Cowen, in quelle azioni di contestazione che i lavoratori della logistica mettono in atto attraverso l'inversione «ironica» della fisicità del loro lavoro, usando i loro corpi per arrestare la circolazione che abitualmente assicurano: come ha fatto nel 2011 «il saldatore portuale e attivista Kim Jin-Suk, che ha occupato [per 309

giorni] una gru a cavalletto nel porto di Busan, in Corea» (Ivi: 114).

Giorgio Grappi, a partire da una ricchissima bibliografia che comprende anche le indagini di Cowen, definisce la relazione al lavoro come uno dei tre paradossi della 'filosofia politica' della logistica contemporanea. Il primo paradosso individuato e indagato da Grappi è quello politico. L'integrazione logistica presuppone un coordinamento verticale, la diffusione di standard comuni e un principio di interoperabilità: l'implementazione di tutto ciò implica una ridefinizione tanto dei rapporti tra Stati quanto dei livelli di esclusività di determinati ambiti decisionali associati alla sovranità. La spinta all'integrazione verticale si scontra però con le necessità di ridondanza delle reti e di adattamento. In un contesto di difficile prevedibilità delle minacce, una nuova visione del *management* presuppone un'accettazione positiva «dell'incertezza e della definitiva inconoscibilità del futuro» (Duffield 2011: 761, cit. in Cowen 2014: 216): si cerca di contenere gli effetti degli eventi critici piuttosto che di evitarli, e la resilienza è valorizzata in misura maggiore della resistenza (Grappi 2016: 68).

In stretto rapporto con il paradosso politico è quello geoeconomico, che richiama il «multiforme rapporto tra la logistica e il territorio» (Grappi 2016: 76). Se gli Stati nazionali «hanno portato ad una stabilizzazione politica del territorio, governato da autorità che esercitavano una sovranità esclusiva entro confini precisi» (Ivi: 77), se «le dinamiche di globalizzazione hanno prodotto una stratificazione che corrisponde alla proliferazione di nuovi "assemblaggi" di potere in cui il territorio e il suo significato non sono precondizioni date, ma il risultato di stratificate forme di "tecnologia politica" (Elden 2013, Sassen 2008)» (Grappi 2016: 77), le operazioni della logistica intervengono in questo quadro «in modo duplice: penetrano nel territorio mettendone in tensione l'organizzazione, e producono forme particolari di organizzazione dello spazio e di territorializzazione» (Ivi: 77). Da un lato abbiamo l'immagine di «un sistema fondato sulle reti e sulla circolazione *seamless*, senza attriti e fratture, e dall'altro la necessità per il suo funzionamento di costruire, gestire e rendere sicure infrastrutture fisiche che occupano territori, impiegano forza lavoro e attraversano confini» (Ivi: 77).

Infine, appunto, il paradosso del lavoro. Anche qui la tensione si produce tra verticalità e dispersione, controllo e adattamento. Con due tendenze disomogenee: «quella all'automazione [...] e quella della flessibilità e reversibilità dei processi» (Ivi: 72). Solo il lavoro umano garantisce la flessibilità richiesta da «modelli organizzativi in cui l'obiettivo di efficienza è definito dal minimizzare il peso spe-

cifico di ogni operazione, rimandandola finché questa non sia necessaria» (Ivi: 74). Sul lavoro umano insiste però il controllo informatico: l'automazione non è un processo neutro, e mentre trasforma le condizioni di lavoro contribuisce a 'depoliticizzare' il comando su di esso<sup>7</sup>. Questa 'depoliticizzazione' passa anche per l'organizzazione delle *supply chain*. Grappi fa riferimento a questo proposito all'indagine di Bonacich e Wilson sul lavoro nella logistica e nell'autotrasporto negli Stati Uniti: i due autori hanno osservato come la crescita del potere di grandi rivenditori e distributori, in grado di imporre ritmi, costi e obiettivi ai loro fornitori, abbia prodotto tanto un aumento della pressione sui lavoratori, quanto una de-responsabilizzazione dei soggetti che stabiliscono le condizioni delle transazioni. Semplicemente, dove «il processo produttivo si realizza attraverso l'erogazione di lavoro i grandi committenti preferiscono rimanere nell'ombra e perdersi nella catena dei subappalti» (Ivi: 134).

### *Il contesto italiano e il fermo*

Il contesto europeo, almeno per quanto concerne l'autotrasporto<sup>8</sup>, non appare diverso: grandi committenti, spedizionieri e grandi trasportatori controllano il mercato dei carichi, mentre un pulviscolo di micro-imprese lavora in subappalto, in un regime di fortissima concorrenza e con uno scarso potere negoziale. In Italia in particolare il settore è composto prevalentemente da 'padroncini': camionisti proprietari, nella maggior parte dei casi, solo del camion con cui lavorano, e in alcuni casi di pochi altri camion affidati ad autisti dipendenti. Alle soglie del 2000 il 76,1 % delle imprese di autotrasporto nel nostro paese aveva un solo addetto, l'11,1% due addetti, il 7,5% da tre a cinque addetti: le imprese che non superavano i cinque addetti arrivavano così al 94,7 % del totale (Pelizzoni 2004: 135). Questo mentre una quota superiore al «cinquanta per cento del fatturato» (Ivi: 139) veniva realizzata da 1500 grandi imprese su un totale di 145.000<sup>9</sup>.

Se polverizzazione e polarizzazione delle imprese risalgono in Italia agli anni Sessanta (Crespi 1986: 273-277), è sul finale del ventesimo secolo che la nuova organizzazione della produzione e degli scambi stravolge progressivamente il quotidiano dei camionisti. L'accresciuta rigidità nei tempi di ritiro e di consegna dei carichi diminuisce il loro controllo sui ritmi e sull'organizzazione del lavoro, mentre la sfera della vita privata è sempre più compressa, e il tempo di riposo sempre più ridotto a una parentesi, costretto nei tempi e negli spazi della produzione (Bogani 2015).

In questo contesto si colloca il fermo nazionale



dei servizi del 2007. Il fermo è una forma di lotta nata e affermata con la crescita numerica dei padroncini, organizzati sindacalmente in associazioni di categoria. Nel 2007 a promuoverlo sono Fita-CNA e Confartigianato trasporti, due associazioni numericamente importanti e che raccolgono le adesioni di una terza associazione con molti iscritti, la Fai, e di un certo numero di associazioni minori. La piattaforma di rivendicazioni consiste nella richiesta al Governo di due tipi ben distinti d'intervento: un sostegno economico alle imprese, e un'azione normativa nei rapporti tra autotrasportatori e committenza. In Toscana e a Firenze, l'associazione di rappresentanza più radicata, e che ha il ruolo più importante nell'organizzazione e gestione della mobilitazione, è la Fita-CNA. Dal 2003 sono in contatto con associati e funzionari locali dell'associazione, ed è a loro che faccio riferimento per seguire il fermo. L'inizio di questo è fissato per lunedì 10 dicembre 2007, o più esattamente allo scoccare della mezzanotte tra domenica e lunedì.

### *Verso i presidi*

La sera di domenica nove dicembre raggiungo alcuni funzionari (personale dipendente dell'associazione), dirigenti locali (trasportatori incaricati per via elettiva dagli associati) e associati della Fita-CNA, in un prefabbricato alla periferia di Firenze, all'interno di un piazzale di sosta per camion gestito da un consorzio che fa riferimento all'associazione. È in corso la pianificazione del fermo nell'area fiorentina e pratese, ovvero l'organizzazione di presidi volti a massimizzare gli effetti della mobilitazione. Verificate le risorse umane disponibili, confrontate le informazioni raccolte su una serie di luoghi nevralgici della circolazione merci, si decide di intervenire nei luoghi che seguono: il più importante mercato ortofrutticolo cittadino (dedicato al commercio all'ingrosso); un deposito petrolifero; due caselli autostradali; un magazzino della grande distribuzione alimentare; l'interporto di Prato. Per ogni luogo da presidiare vengono individuati uno o più associati che faranno da 'responsabili', e una lista di altri associati su cui fare affidamento. Funzionari e dirigenti si manterranno in contatto telefonico con i diversi 'responsabili' e visiteranno a rotazione i presidi, invitando eventualmente gli associati a spostarsi da un luogo all'altro secondo la necessità, e mantenendo tutti informati sullo stato delle trattative che i funzionari e i dirigenti nazionali conducono a Roma.

Allo scoccare della mezzanotte ci si muove, non in camion ma in automobile e poi a piedi, verso i luoghi da presidiare. Insieme ad alcuni dei pre-

senti alla riunione raggiungo il casello autostradale Firenze Certosa. I 'responsabili' del presidio, e buona parte degli associati su cui si fa affidamento per coprire i turni, sono padroncini riuniti in una piccola cooperativa, e lavorano principalmente in conto terzi, per un cementificio locale. Oltre a loro vanno e vengono alcuni altri camionisti residenti in zona. Nei terrapieni spartitraffico vicini al casello vengono piantate le bandiere della Fita, e dalla sera del lunedì falò e grigliate renderanno il luogo più accogliente. I camionisti di passaggio vengono trattenuti dai presidianti, che ostacolano se necessario il transito mettendosi di persona in mezzo alla strada. I presidianti indicano ai colleghi dove parcheggiare, preoccupandosi di lasciare via libera alle automobili, e consegnano loro volantini che illustrano la posizione dell'associazione e le motivazioni del fermo. I colleghi fermati sono esortati ad aderire «allo sciopero» (i presidianti usano questo termine), ed invitati a scendere dal mezzo per fare «due chiacchiere». Lo spazio per il parcheggio è ridotto, così di volta in volta chi è fermo da più tempo viene fatto ripartire per lasciare il posto ai nuovi arrivati. I camionisti fermati vengono dunque trattenuti per mezz'ora o per un'ora durante il giorno, per intervalli più lunghi nella notte, quando c'è meno traffico. Con almeno un'eccezione degna di nota. Il lunedì sera viene individuato, facilmente riconoscibile dalle grandi scritte sui teli del rimorchio, un camion di Arcese, una grande impresa di autotrasporto il cui titolare, Eleuterio Arcese, è al momento del fermo anche presidente di Anita: l'associazione di rappresentanza che riunisce i grandi trasportatori, aderente a Confindustria. L'arrivo del veicolo accende l'entusiasmo dei presenti, che ridendo commentano di buon accordo come segue: «Oh, c'è Arcese!» «Nooo!» «Arcese, fino a domattina lì!» «Mi dai un volantino pe' Arcese!» «Arcese, trombano una volta il mese, diglielo! Ah, ah!» «Fino a domani eh!» «Arcese fino a domani!» «Mettilo a dormireee!» «Dio lo strafalmini!». Al collega alla guida del camion viene indicato il più interno tra gli spazi di parcheggio a disposizione, dove sarà trattenuto fino al giorno dopo.

### *Contrapposizioni*

Anita, l'associazione di grandi trasportatori guidata da Eleuterio Arcese, ha espresso tutta la propria contrarietà al fermo, e alle rivendicazioni delle associazioni che lo hanno promosso. Anche Confindustria è contraria al fermo: una posizione scontata, dato che rappresenta la committenza, la 'controparte' degli artigiani. Meno scontata è la contrapposizione al fermo dei sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, che in

un comunicato congiunto affermano di non considerare la mobilitazione «uno sciopero dei lavoratori», bensì «una vera e propria serrata attuata da imprenditori disponibili a qualsiasi gesto pur di conservare lo ‘status quo’ di un sistema di trasporto non più in grado di competere in Europa». Gli autotrasportatori che partecipano al fermo, e tra questi i moltissimi padroncini, per i sindacati confederali sono da ricondurre integralmente al campo dell’impresa.

Di segno per certi versi opposto è l’ordinanza emanata il martedì sera dal Ministro dei trasporti Alessandro Bianchi, espressione del Partito dei Comunisti Italiani (è in carica il secondo esecutivo guidato da Romano Prodi). La sera di martedì 11 il Ministro precetta gli autotrasportatori, sulla base della «concreta possibilità che venga pregiudicata la distribuzione dei beni essenziali». Ordina cioè entro ventiquattro ore l’interruzione della mobilitazione e la ripresa del lavoro. Non è chiaro però come la precettazione possa trovare applicazione, tra imprese che offrono servizi non inquadrati in alcun contratto e tipicamente svolti in completa assenza di accordi scritti.

L’applicabilità della precettazione tuttavia non viene messa alla prova. Non sono ancora trascorse ventiquattro ore dalla sua emanazione quando la Presidenza del Consiglio apre un nuovo tavolo di confronto, scavalcando il Ministro, e propone un foglio d’intesa, non negoziabile e non modificabile, che ha come presupposto la cessazione immediata del fermo. La Presidenza si impegna con questo all’attuazione di una serie di misure che recepiscono sostanzialmente le rivendicazioni avanzate dagli autotrasportatori. Le due confederazioni CNA e Confartigianato, con una forzatura inusuale, scavalcano a loro volta le associazioni ‘figlie’ Fita-CNA e Confartigianato trasporti, e senza attendere che queste rendano note le proprie valutazioni si dichiarano pubblicamente soddisfatte della proposta. La sera di mercoledì 12 dicembre le due associazioni confermano il verdetto delle confederazioni, e comunicano la cessazione del fermo.

L’intervento della Presidenza del Consiglio e delle confederazioni richiama le modalità di azione di quelle figure che Victor Turner, introducendo in antropologia la nozione di “dramma sociale”, descrive come «critici della crisi»: «persone fortemente interessate al mantenimento dello status quo ante», che «tentano di applicare un meccanismo di compensazione, di “appianare” i dissidi, di “riannodare” i legami sociali spezzati». Turner elabora la sua nozione di “dramma” colpito «dal potenziale “teatrale” della vita sociale, specie in comunità così saldamente strutturate come i villaggi africani» (Turner 1986: 30). Più precisamente l’antropologo scozzese riscontra un’analogia «fra sequenze di

eventi apparentemente “spontanei” che mettevano in piena evidenza le tensioni sociali esistenti in quei villaggi e la caratteristica “forma processuale” del dramma occidentale da Aristotele in poi» (*Ibidem*). Il passaggio dalla routine della vita sociale al “tempo drammatico” avviene per una causa scatenante, che può anche essere un evento puramente storico, puntuale, «un caso sfortunato» (*Ibidem*) che provoca una rottura. Di fronte a quest’ultima «i membri di un gruppo prendono inevitabilmente posizione» (*Ivi*: 31). Si esce allora dall’accidentale, con l’attivazione di «opposizioni classificatorie» (*Ivi*: 33) che portano allo scoperto «strati sottocutanei» (*Ibidem*) del tessuto sociale. Da qui il potenziale euristico del dramma.

È in questa prospettiva che vorrei proseguire nell’analisi del fermo dell’autotrasporto, senza pretendere di fornire un resoconto storico dettagliato né tantomeno una valutazione esaustiva di una vicenda politica e sindacale complessa, operazioni che richiederebbero ben altro lavoro di approfondimento, ma con la speranza di cogliere alcuni elementi degli strati sottocutanei che la mobilitazione ha fatto emergere. Anzitutto va rilevata la costituzione di un ampio fronte di contrapposizione al fermo. Nell’estrema varietà di posizioni degli attori che lo costituiscono, va poi riscontrato un tratto di fondo: i sindacati confederali che negano lo sciopero, il Ministro dei trasporti che impone il ritorno al lavoro, la Presidenza del Consiglio che offre un’intesa ma rifiuta di negoziarla con le associazioni, contestano tutti la legittimità della mobilitazione.

### *Italian revolution*

Giovedì 13 dicembre le prime pagine dei quotidiani nazionali sono dedicate al fermo appena concluso, e alla paralisi che ha prodotto. La maggior parte dei distributori di benzina hanno esaurito le scorte di carburante, alcuni stabilimenti industriali, tra cui Mirafiori, hanno interrotto la produzione a causa del mancato approvvigionamento dei semilavorati, e la disponibilità dei generi alimentari deperibili nella grande distribuzione è limitata. Sui quotidiani nazionali, in molti articoli di commento viene denunciato il ‘ricatto’ messo in atto dagli autotrasportatori, il potere corporativo dei quali viene riconosciuto come un’anomalia. Ai conflitti interni al mondo del trasporto non viene invece dato alcuno spazio. I conflitti con la committenza sono quasi del tutto ignorati, e le ‘controparti’ dei trasportatori sono identificate piuttosto nella cittadinanza nel suo insieme, che ha subito i disagi procurati dal fermo, e nella fiscalità generale, periodicamente colpita dai contributi pubblici elargiti alla categoria. Il

Corriere della Sera e Repubblica titolano rispettivamente in prima pagina: «Tir, sospesa la protesta», e «I Tir firmano la tregua. Ma l'emergenza continua». Nell'interno dei due quotidiani, due vignette offrono una sintesi perfetta del clima generale. Giannelli per il Corriere e Bucchi per Repubblica hanno la stessa idea, e giocando sulla deformazione del termine «comunismo» (e degli slogan di promozione e contestazione dell'idea politica che il termine esprime) inventano il «camionismo». Nella vignetta di Giannelli (Il Corriere) l'Italia è composta da un ammasso di bilici immobili. Il testo recita: «Democrazia italiana: la piaga del camionismo». Nella vignetta di Bucchi (Repubblica) un pugno messo a segno con dinamismo fumettistico è accompagnato dallo slogan «Evviva il camionismo e la libertà», e più in piccolo dal commento «Italian revolution».

L'ironia del «camionismo» sottintende, mi pare, una considerazione data per ovvia: non c'è una tensione politica, sociale, meno che mai ideale nella mobilitazione dei trasportatori. Il terreno del conflitto è pura economia, mercato. Anzi dovrebbe esserlo, se a gravare il campo non ci fosse appunto il potere corporativo degli autotrasportatori. Se si concede un'uscita dall'economico è solo per suggerire l'invasione del campo delle scelte tecnologiche: il «camionismo» è infatti anche la difesa di una modalità – inattuale e inadeguata – di trasporto.

### *Noi poveri disgraziati*

L'etnografia restituisce però una realtà diversa. Senza voler negare che spinte corporative e istanze economiche animino i trasportatori in lotta, la partecipazione alla mobilitazione non è riconducibile esclusivamente ad esse. Al presidio di Firenze Certosa tra i camionisti presenti con più continuità si distingue un giovane autista, che ha sempre lavorato come dipendente, e che al momento del fermo è addirittura disoccupato. Quasi tutti i fermati poi scendono dal camion e intavolano con i presenti, presidiati e altri fermati indifferentemente, conversazioni sul trasporto e sul fermo, e qualcuno una volta parcheggiato il proprio mezzo collabora alle operazioni di arresto dei camion in arrivo: anche in questo caso non si tratta solo di artigiani, ma anche di autisti dipendenti. I confini della partecipazione al fermo sono dunque fluidi, e un effetto della mobilitazione è la costituzione temporanea di un collettivo che oltrepassa i confini della categoria professionale che lo promuove, quella degli artigiani. Emerge una dimensione simbolica della protesta che non coincide esattamente con la dimensione strumentale, ma la accompagna e in alcuni casi la travalica. Una sorta di «camionismo», per recuperare l'idea di Bucchi e Giannelli, suscetti-

bile però di elaborazione politica e centrato non su comuni interessi ma sulla collocazione sociale e sulle pratiche quotidiane. Come quelle richiamate in una conversazione tra uno dei presidiati e un camionista fermato, proveniente dalla Romania: «Il governo crede di poter fare quello che vuole» – dice il presidiante – «e così il governo capisce, che se si ferma l'autotrasporto, il paese è in crisi. Questo vogliamo». «Anche in Romania è così!» – risponde l'altro – «tutti lì capisce che trasporto... è base! Senza trasporto, vita... non fa niente!». Il presidiante riprende la parola: «Specie in Italia, l'ottanta per cento del trasporto in Italia avviene su gomme! Qui in Italia. E di conseguenza ci siamo noi poveri disgraziati che guidiamo questi... questi bestioni! E portiamo il mangiare a tutti gli italiani... perché gli portiamo il mangiare, le scarpe, tutto quello che gli serve, benzina, tutto quello che serve, pane, e latte, tutto quello che serve glielo trasportiamo noi... anche la spazzatura la portiamo via noi! E quindi a un certo punto... non possiamo sempre continuare a subire, subire...». Il camionista rumeno è d'accordo: «Tutto... è la verità questa! Tutto... la mattina... due alle tre di notte ti svegli... vai! Eh! Sono incidenti, sono colonne!».

Vale la pena su questo punto aprire una parentesi sulle azioni sindacali dei lavoratori dei magazzini del Nord Italia, in larga maggioranza migranti. Cuppini, Frapporti e Pirone riconoscono in queste azioni «un generale impulso a uscire dalla “subalternità” attraverso la lotta. Una delle ragioni per questo è che “l'onda lunga” delle insurrezioni del 2011 in Magreb e Mashrek sembra aver attraversato le sponde del Mediterraneo [...] “Questa è la nostra piazza Tahrir” era una frase comune» (Cuppini *et al.* 2015: 130). A questo proposito è utile segnalare come proprio la lotta di altri lavoratori della logistica, gli operai del Canale di Suez, abbia giocato un ruolo rilevante nel rovesciamento di Mubarak in Egitto (Cowen 2014: 127).

### *Corpi, conoscenze e logistica*

Senza spingerci oltre nell'accostamento di azioni di categorie professionali contigue ma ben distinte, torniamo a sveglia, incidenti e colonne, per notare come le pratiche quotidiane nel loro insieme ci riconducono qui al corpo del lavoratore. E con questo alla sua messa a profitto scientifica, e alla «inversione ironica» della fisicità del lavoro nelle lotte della logistica. Rispetto a questo punto, i «Tir» delle prime pagine dei quotidiani, i bilici immobili che bloccano il paese, sottintendono un doppio equivoco che è bene sciogliere. Anzitutto, i camion non vengono utilizzati nel fermo dei trasporti per bloccare alcunché: è il proprio corpo che i presidiati

utilizzano frapponendolo ai veicoli in transito per indurre gli altri camionisti ad arrestarsi. Se il camion gioca un ruolo nell'operazione, è solo in quanto segno, marcatore sociale che permette di individuare i colleghi sullo spazio pubblico della strada (Courty 1993). Secondariamente, con i presidi non si punta a bloccare le strade, ma gli snodi fondamentali della logistica. E non servono mezzi pesanti per bloccarli, ma organizzazione, relazioni, conoscenze. È qui in gioco un'altra 'inversione ironica': si fa ricorso a saperi professionali indispensabili per lavorare in modo efficiente, e acquisiti individualmente con l'esperienza, con la pratica quotidiana di un settore merceologico, di un territorio, di una rete di committenti, di colleghi, di concorrenti. Le associazioni di categoria raccordano le informazioni raccolte attraverso queste reti individuali, e le integrano per assicurare la riuscita della mobilitazione. Ad esempio, durante la riunione a cui partecipo alla vigilia del fermo, un associato informa i presenti che i trasportatori delle cooperative che operano al mercato ortofrutticolo, per salvaguardare il rapporto con i clienti non vogliono fermarsi di propria iniziativa. Si fermeranno però se qualcuno si presenterà simbolicamente a bloccarli. Basteranno tre persone con una bandiera della Fita, agli orari stabiliti per le partenze: così si risparmieranno risorse umane per quei presidi dove si presume invece utile una presenza più energica.

### Conclusioni

Sergio Bologna (2007b) ha segnalato da tempo e a più riprese la posizione strategica nell'economia post-fordista dei lavoratori della logistica, i soli a mantenere il potere di blocco dei processi produttivi. Questo potere di blocco è un tema trattato anche da altri autori. Tra questi Edna Bonacich (2003) che individua per tali lavoratori un punto a favore supplementare: l'impossibilità di una loro delocalizzazione<sup>10</sup>. Debora Cowen insiste invece sulla fragilità dei sistemi sempre più complessi di approvvigionamento, produzione, e distribuzione dei beni, che «possono essere interrotti dalle azioni dei lavoratori del trasporto in uno qualsiasi dei multipli collegamenti lungo il tragitto» (Cowen 2014: 2).

Il tema ovviamente non è di interesse esclusivo delle scienze sociali, come l'attività sindacale non è l'unico elemento che insiste su una tale fragilità. Per i grandi operatori della logistica le proteste dei lavoratori sono solo uno dei fattori di rischio da considerare nella messa in sicurezza delle *supply chain*: una minaccia da monitorare insieme a calamità naturali, terrorismo, guerra, pirateria. Anche gli Stati nazionali sono coinvolti nelle azioni e nelle politi-

che finalizzate a preservare da interruzioni i canali di circolazione delle merci, ed in misura crescente si registrano rispetto alle mobilitazioni sindacali in questo campo risposte aggressive ed esplicitamente militarizzate (Cowen 2014: 76-79).

L'ipotesi avanzata qui è che in occasione di un evento potenzialmente rivelatore come è stato il fermo degli autotrasportatori, la presenza scenica ingombrante dei camion abbia reso percepibile la misura del movimento quotidiano delle merci, lasciando però nascosti tanto il lavoro vivo che rende tale movimento possibile, quanto la struttura delle *supply chain* che lo organizzano. La dipendenza dalle *supply chain* pone effettivi problemi di democrazia, che non si esauriscono nel valutare, come è stato fatto, il peso corporativo di una categoria professionale, piuttosto che l'impatto e l'adeguatezza tecnologica di uno specifico vettore. Un versante, quello 'esterno', del rapporto tra democrazia e *supply chain* ha infatti a che fare con quell'azione costitutiva e politica della logistica, investigata da Giorgio Grappi, che include «la ridefinizione della sovranità e del ruolo degli Stati, la modificazione del rapporto tra territorio e cittadinanza, la mutata relazione tra i lavoratori e i soggetti che comandano il loro lavoro e, infine, la formazione di nicchie specifiche che si basano su diverse condizioni amministrative, razziali e di genere» (Grappi 2016: 147). Un altro versante, quello 'interno' del rapporto, ha invece a che fare con la democrazia sul lavoro, e comprende la questione dello spazio concesso alle forme di espressione e di organizzazione del conflitto, là dove l'insistenza sulla «centralità della circolazione», e la radicalizzazione della «funzione vitale del mercato», portano a definire «ogni elemento potenzialmente capace d'interferire sul flusso logistico potenzialmente strategico e, dunque, ogni azione sindacale al suo interno come una minaccia per l'interesse pubblico» (Grappi 2016: 140). Senza entrare nel merito dell'opportunità delle singole prese di posizione in occasione della mobilitazione del 2007, mi pare che sia questo il livello 'sottocutaneo' toccato e portato alla luce nel 'dramma sociale' del fermo dei servizi, ma non riconosciuto e affrontato esplicitamente. Affermando o negando la legittimità di una protesta come quella messa in atto dagli autotrasportatori, si è intervenuti in questo campo politico, senza però nominarlo. Il confronto con questo tema, è reso poi più difficile dove i dislivelli di potere che strutturano il mondo del trasporto e della logistica restano occultati o naturalizzati sotto la patina del libero mercato, ridotti a epifenomeno politicamente neutro della concorrenza e dell'adeguatezza organizzativa e tecnologica, spogliati dalle loro dimensioni sociali. «La logistica» – osserva Giorgio Grappi – «ha modificato

non soltanto i processi lavorativi, ma anche i discorsi sul lavoro, contribuendo alla depoliticizzazione delle sue condizioni» (Grappi 2016: 139). Grappi non annovera esplicitamente questa trasformazione dei discorsi tra i 'paradossi' che fa oggetto di analisi, ma qui vorremmo attribuirle il titolo di paradosso 'ad honorem': il paradosso della produzione di un'immagine 'depoliticizzata' di un campo che non solo è attraversato da forti tensioni sociali, ma che è anche popolato da attori che giocano un ruolo di primo piano nella definizione della società a venire.

## Note

<sup>1</sup> «Gli episodi più significativi vanno dallo sciopero degli scaricatori portuali a Los Angeles nel dicembre 2012 alle vertenze nei magazzini di Amazon in Germania, passando per il blocco del 20 ottobre 2013 del principale terminal per container europeo, Maasvlakte 2 a Rotterdam e ad un nuovo sciopero a gennaio 2016, fino agli scioperi a Hong Kong e Vancouver nel maggio 2013 e nel più grosso terminal mondiale del carbone a Newcastle (Australia)» (Cuppini *et al.* 2016).

<sup>2</sup> Vedi i lavori di Bonacich e Wilson (2008), Debora Cowen (2014), Keller Esterling (2014). Un ricco quadro della produzione scientifica attuale in materia è offerto da Giorgio Grappi (2016).

<sup>3</sup> In Italia è d'obbligo segnalare i lavori di Sergio Bologna, attento osservatore del lavoro nella movimentazione merci e delle trasformazioni della logistica sin dagli anni Settanta e Ottanta con l'esperienza della rivista *Primo Maggio* (Bermani 2010). Ampie indagini sul mondo del trasporto su gomma sono poi state condotte in Francia da Patrick Hamelin e Bruno Lefebvre (Lefebvre *et al.* 1993), e con qualche anno di anticipo negli Stati Uniti da Michael H. Agar (1986).

<sup>4</sup> La nozione di campo socio-economico, introdotta da Bourdieu, identifica uno spazio di competizione in cui l'accesso a specifici profitti materiali e simbolici è determinato da una specifica attribuzione di valore ai diversi tipi di potere o capitale detenuti dagli attori (Bourdieu *et al.* 1992). La nozione si distingue da quelle di settore economico o di categoria professionale tanto per l'inclusione dei profitti e dei capitali simbolici e del loro operare, quanto per l'inquadramento dell'oggetto di ricerca in termini di relazioni e non di essenze.

<sup>5</sup> Oltre ai lavori più recenti del già citato Sergio Bologna (2007b, 2017), vanno segnalati l'opera recente su politica e logistica di Giorgio Grappi (2016), la ricerca di Devi

Sacchetto (2009) sul lavoro dei marinai, le indagini sulle mobilitazioni nei magazzini nel Nord Italia di Cuppini, Frapporti, Pirone, Benvegnù (Cuppini *et al.* 2015; Cuppini *et al.* 2016).

<sup>6</sup> Dal 2007 ad oggi, le associazioni di rappresentanza degli autotrasportatori hanno più volte annunciato e programmato un nuovo fermo nazionale dei servizi, finendo sempre però per revocarlo.

<sup>7</sup> Flessibilità e depoliticizzazione del rapporto capitale/lavoro non sono del resto tendenze esclusive del campo della logistica e del trasporto merci. La precarietà, che accompagna la flessibilità organizzativa, emerge globalmente come tratto portante delle recenti trasformazioni del lavoro (D'Aloisio, Ghezzi 2016: 11; Standing 2012). La depoliticizzazione del rapporto capitale/lavoro è parte integrante del progetto politico neoliberista, fondato sull'utopia del *laissez-faire* (D'Aloisio, Ghezzi 2016: 33), e si produce in campi diversi attraverso procedure specifiche, quali l'*audit culture* (Strathern 2000): «efficace dispositivo burocratico per incrementare la performance lavorativa [...] e per rendere socialmente accettabile una modalità lavorativa "diversamente" flessibile» (D'Aloisio, Ghezzi 2016: 31).

<sup>8</sup> In Italia il quadro risulta analogo a quello descritto da Bonacich e Wilson anche nei magazzini e negli interporti: la gestione della forza lavoro impegnata nella movimentazione merci passa infatti attraverso il sistema delle cooperative (Cuppini *et al.* 2015), che funziona come traduzione locale della pratica del *benching*, pratica a cui ricorrono le agenzie di collocamento transnazionali «in base alla quale un lavoratore può essere tenuto "in panchina" a salario ridotto o senza salario pur rimanendo formalmente impegnato da tali agenzie» (Grappi 2016: 228-229).

<sup>9</sup> Dal 2008 in avanti la crisi economica e il parallelo incremento della concorrenza dei vettori dei paesi dell'Est dell'Unione Europea hanno segnato duramente l'autotrasporto italiano e trasformato in parte il quadro descritto. Dal 2010 al 2015, con la diminuzione del 51% delle tonnellate/chilometro trasportate in Italia, il numero delle imprese di autotrasporto registrate è calato di 17000 unità. A questo calo hanno contribuito in buona misura le imprese individuali, con un calo di 20.000 unità (Apolloni 2017).

<sup>10</sup> «I lavoratori sono un fattore locale cruciale nei sistemi globali di produzione e distribuzione [...] non possono essere spostati *offshore*» (Bonacich 2003).



## Riferimenti bibliografici

- Agar M.  
1986 *Independents Declared*, Smithsonian Institute Press, Washington, D.C.
- Apolloni D.  
2017 *Un ritratto in cifre: 100 numeri per capire l'auto-trasporto*, Federservice, Bologna.
- Bonacich E.  
2003 in «Pulling the Plug: Labor and the Global Supply», *New Labor Forum* XII, II: 41-48.
- Bermani C. (a cura di)  
2010 *La rivista "Primo Maggio" (1973-1989)*, DeriveApprodi, Roma.
- Bogani F.  
2013 «Una comunità su gomma. Un'indagine etnografica del mestiere di camionista», in *Lares*, a. LXXIX, vol. II-III: 225-241.  
2016 «Il lavoro nell'autotrasporto. Padroncini e autisti nel tempo della flessibilità», in D'Aloisio, Ghezzi (a cura di) 2016: 161-188.
- Bologna S.  
2007a *Ceti medi senza futuro? Scritti, appunti sul lavoro e altro*, DeriveApprodi, Roma.  
2007b «L'undicesima tesi», in Bologna 2007a: 55-107.  
2017 *Tempesta perfetta sui mari*, DeriveApprodi, Roma.
- Bonacich E. et al.  
2008 *Getting the Goods: Ports, Labour, and the Logistics Revolution*, Cornell, New York.
- Bourdieu P. et al.  
1992 *Risposte. Per un'antropologia riflessiva*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Cowen D.  
2014 *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Courty G.  
1993 in «Barrer, filtrer, encombrer: les routiers et l'art de retenir ses semblables», *Cultures & Conflits*, vol. XII: 143-168.
- Crespi G.  
1986 *Camionisti. La ristrutturazione del trasporto merci in Italia*, Franco Angeli, Milano.
- Cuppini N. et al.  
2015 in «Logistics struggles in the Po Valley Region. Territorial transformations and processes of antagonistic subjectivation», *The South Atlantic Quarterly*, a. CIV, vol. I: 119-134.
- 2016 *Spettri del lavoro. Le lotte della logistica nella megalopoli padana*, <http://napolimonitor.it/spettri-del-lavoro-le-lotte-logistiche-nella-megalopoli-padana/>, [www.napolimonitor.it](http://www.napolimonitor.it)
- D'Aloisio F., Ghezzi S. (a cura di)  
2016 *Antropologia della crisi. Prospettive etnografiche sulle trasformazioni del lavoro e dell'impresa in Italia*, L'Harmattan Italia, Torino.
- Elden S.  
2013 *The Birth of Territory*, Chicago University Press, Chicago.
- Grappi G.  
2016 *Logistica*, Ediesse, Roma.
- Keller E.  
2014 *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*, Verso, London.
- Lefebvre B. et al.  
1993 *Les routiers, des hommes sans importance?*, Syros, Paris.
- Pelizzoni C.  
2004 *La liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto merci. Impatto sulla performance del settore e previsioni sull'assetto futuro*, Franco Angeli, Milano.
- Sassen S.  
2008 *Territorio, autorità, diritti: assemblaggi dal Medioevo all'età globale*, Bruno Mondadori, Milano.
- Sacchetto D.  
2009 *Fabbriche galleggianti. Solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai*, Jaca Book, Milano.
- Standing G.  
2012 *Precari. La nuova classe esplosiva*, Il Mulino, Bologna.
- Strathern M.  
2000 *Audit cultures: anthropological studies in accountability, ethics and the academy*, Routledge, Londra.
- Turner V.  
1986 *Dal rito al teatro*, il Mulino, Bologna.