

La nostra battaglia nella logistica

la classe lavoratrice in un decennio di crescita ininterrotta

Nell'ultimo decennio la crescita della logistica è stata inarrestabile grazie soprattutto allo sviluppo dell'e-commerce che oggi vale il 13% dell'economia totale e che nel 2023 ha generato una ricchezza di 54,2 miliardi di euro (+13% rispetto al 2022).

Una economia che ha attirato enormi quantità di capitali con il rafforzamento delle maggiori aziende del settore (Amazon; MSC; Dhl; FedEx ecc...) che con una politica di cannibalizzazione e una riorganizzazione della filiera ha generato oltre tensioni e conflitti di classe importanti (es. vertenza TNT di Piacenza 2019, morti di attivisti sindacali) anche un balzo eccezionale nei profitti a livelli mai raggiunti prima. Un moderno connubio di *sfruttamento della manodopera a basso prezzo* (appalti e subappalti) e *tecnologia iper-moderna* (controllo remoto, automazione e robotica, software gestionali ecc...) con effetti collaterali di grande impatto sociale come nella *riorganizzazione della toponomastica e/o distruzione del territorio* con Hub, poli logistici e nuove forme di depositi (city Hub).

Resta cmq un settore molto precario e sensibile ai mutamenti "politici ed ambientali". Se il 2023 è stato considerato un periodo poco favorevole alla crescita per via della guerra in Ucraina, inflazione, politiche protezionistiche ecc., il 2024 sarà pieno di insidie a causa dei tanti fattori che fanno molto più paura. Le guerre aumentano non solo di numero (Palestina, Yemen) ma anche di intensità e creano effetti sull'intera economia. L'attacco angloamericano in Yemen di questi giorni ha fatto risalire il costo del petrolio in meno di 24 ore. A Panama le autorità sono state costrette a ridurre il traffico di navi di circa il 40%, (bacino senza acqua x siccità) con la conseguenza che si sono fermate code lunghissime di navi da entrambi i lati dello stretto. Chi vuole saltare la fila può comprare in asta il diritto di precedenza: in novembre il prezzo ha raggiunto i 4 milioni di dollari, oggi vale circa 1,7 milioni. Lo stesso si dica del Mare della Cina, da tempo sotto pressione per la contesa su Taiwan con una riduzione di traffico e aumento dei costi ... questi "incidenti" in un sistema "efficientista" fa risalire l'inflazione, che sarà globale.

il movimento sindacale e la logistica

In questo contesto, anche il movimento sindacale ha fatto balzi enormi in crescita e rappresentatività soprattutto fra magazzinieri ed autisti, di cui una buona quota è fra i City Courier- ma non è stato audace nel coagulare quelle energie disponibili per un serio avanzamento programmatico nei diritti e nel salario. Nel momento di maggiore forza (2021) in piena pandemia e look-down quando il settore era "essenziale", è stato rinnovato il Contratto nazionale di Lavoro di settore. Il peggiore di sempre! Nessun miglioramento normativo ed un aumento economico assolutamente insufficiente a contenere le pressioni inflazionistiche incipienti. Una perdita salariale che oggi ha raggiunto la somma del 13% del salario medio, circa 240 euro/mese. Inflexibile la nostra opposizione, gli unici a condurre una battaglia di avanzamento. Lo stesso stiamo facendo con il rinnovo in corso raccogliendo un consenso che purtroppo nonostante gli apprezzamenti non va oltre le nostre roccaforti. Le altre aree sindacali, che si autocelebrano *di sinistra* nel movimento sindacale confederale, sono come neve al sole, il richiamo dell'apparato burocratico restano prevalenti rispetto *i principi* difesi in ambito congressuale!

cosa fare

Le mobilitazioni specifiche nel settore, quelle generali es. lo sciopero generale del 17 novembre continuano a mostrare le enormi potenzialità del settore che le confederazioni non colgono appieno. Pertanto, diventa strategico sui temi caldi costruire iniziative (internalizzazione, Contratto Nazionale, vertenze specifiche es. franchigie, multe, precarietà ecc.) come abbiamo fatto per *i salari e la scala mobile* nel 2022. Un intervento diretto nei posti di lavoro per stimolare i lavoratori e i delegati a prendere in mano il proprio destino. Togliere il freno a mano tirato dal gruppo dirigente sindacale!

condizioni mature

Le condizioni sono mature! La crescita esplosiva del settore dopo il post pandemia (2021) ha permesso una ulteriore evoluzione del sistema, oggi non più un settore accessorio a quello manifatturiero ma autonomo e pieno di “profittabilità”. Una condizione, questa, che ha attirato anche l’attenzione della magistratura con una vasta indagine nel settore per frodi ed evasioni fiscali. Profitti non dichiarati, estratti dal sudore e il sangue dei lavoratori sfruttati e sottopagati non direttamente dipendenti dalla multinazionale ma controllati direttamente dalla stessa attraverso società “serbatoio”.

il nostro programma, le nostre iniziative

Dopo DHL, Geodis, Ceva, BRT, adesso anche UPS è inciampata nelle indagini di truffa e sfruttamento di manodopera. Diversamente dalle altre esperienze, la nostra decennale propaganda sulle “*internalizzazioni*” non ci ha trovato impreparati ma pienamente consapevoli che questa è la nostra grande occasione per portare a termine la decennale rivendicazione delle internalizzazioni di tutte le attività svolte in esclusiva per la multinazionale.

I lavoratori insieme alle proprie rappresentanze lo hanno espresso in modo chiaro e risoluto, con lo sciopero del 19 dicembre:

- Indisponibili a pagare i guai giudiziari di Ups,
- difesa intransigente di tutti i posti di lavoro
- nessun passo indietro sull’internalizzazione di tutte le attività in UPS.

Rivendicazione che estendiamo a tutto il settore convinti che la vera difesa dei propri interessi passa da un programma adeguato ma anche da una forza compatta come quella di tutti i lavoratori legati da un unico contratto di lavoro.

Come i Teamsters negli Usa hanno piegato la multinazionale, questo è il nostro intento con un programma chiaro, deciso e con la forza e il sostegno dei lavoratori! Uniti si vince!

Bologna 20/01/2024

I compagni dell’area “Giornate di Marzo” settore trasporto merci