

CONFLICTO OBRERO Y LUCHAS LABORALES EN EL SECTOR LOGÍSTICO DEL VALLE DEL PO

CUPPINI, NICCOLÒ

UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES AND ARTS OF SOUTHERN SWITZERLAND

MATTIA FRAPORTI

UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

RESUMEN

EL ARTÍCULO ANALIZA LOS CONFLICTOS LABORALES PRODUCIDOS EN LOS ALMACENES DEL SECTOR LOGÍSTICO EN EL VALLE DEL PO A LO LARGO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS. EN UNA PRIMERA PARTE, SE REFLEXIONA SOBRE EL PROTAGONISMO QUE HA ALCANZADO LA LOGÍSTICA ACTUALMENTE PARA EXPLICAR LAS GRANDES INNOVACIONES EN EL MUNDO DEL TRABAJO. SEA EN EL TERRENO DE LA ORGANIZACIÓN PRODUCTIVA, DE LA REORGANIZACIÓN DEL ESPACIO TERRITORIAL O EN LAS FORMAS DE CONFLICTO OBRERO, LA LOGÍSTICA APORTA CLAVES DE ANÁLISIS SOBRE ESTOS ASPECTOS. EN UNA SEGUNDA PARTE, SE ANALIZA EL CASO CONCRETO DE LOS ALMACENES LOGÍSTICOS SITUADOS EN EL NORTE DE ITALIA, EN LA LLANURA PADANA, Y DE LOS CAMBIOS QUE HAN TRAÍDO AL PANORAMA LABORAL: ORGANIZACIÓN DE ACCIÓN SINDICAL Y DE LAS FORMAS DE PROTESTA, CAMBIOS EN LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO, EL PAPEL DE LA MANO DE OBRA MIGRANTE, ENTRE OTROS.

PALABRAS CLAVE

LOGÍSTICA, ALMACENES, INMIGRACIÓN, PRECARIEDAD LABORAL, CONFLICTO LABORAL

RECEPCIÓN: OCTUBRE 2020

ACEPTACIÓN: NOVIEMBRE 2020

INTRODUCCIÓN¹

El Interporto de Bolonia ocupa un vasto espacio a las afueras de la ciudad. Se extiende sobre una superficie de más de cuatro millones de metros cuadrados de almacenes y depósitos de mercancías y es una de las mayores plataformas de la logística de

Europa. Se encuentra situado a pocos kilómetros del centro urbano. En su interior, más de cien empresas sitúan allí sus almacenes y utilizan los servicios que ofrece Interporto Bologna Spa. Esta empresa es propiedad del Municipio de Bolonia en un 52% y el resto se halla en manos de sociedades privadas. Cerca del aeropuerto, conectado a la autovía con salida

¹ Una versión precedente de este artículo ha sido publicada en *Cuppini, Niccolò y Frapporti, Mattia (2018) Insubordinazioni del lavoro nella pianura logistica del Po. En Benvegnù, Carlotta y Iannuzzi, Francesco (coord.) Figure del lavoro contemporáneo. Un'inchiesta sui nuovi regimi della produzione (82-96). Verona: Ombre Corte.* Agradecemos a la editorial su permiso de publicación.

especial y atravesada por una vía férrea con tres terminales, el interporto de Bolonia es un gigantesco motor de distribución de mercancías. Más de 50.000 camiones y 250 trenes entran y salen cada mes. El flujo es continuo para los miles de empleados que allí trabajan.

El 22 de marzo de 2013, cientos de estibadores, sindicalistas de base y militantes de los centros sociales de la ciudad bloquearon la entrada principal desde las primeras horas de la madrugada: fue la primera huelga general en la logística en Italia. En Bolonia, y en otras ciudades italianas, los almacenes de empresas como Tnt, Dhl, Sda y de todo tipo de empresas logísticas, grandes y pequeñas, permanecieron cerrados. La huelga duró veinticuatro horas y los trabajadores se trasladaron de almacén en almacén para apoyar a los piquetes. “Si tocan a uno, tocan a todos”: ese fue el lema que circuló a lo largo del día, haciéndose eco de la frase utilizada un siglo antes por los trabajadores del combativo sindicato estadounidense Industrial Workers of the World (IWW). En Italia, la primera manifestación de los trabajadores de logística que recogieron los diarios fue en Milán el 7 de octubre de 2011. Cientos de personas se reunieron para protestar por el despido de algunos compañeros frente a las puertas de la cadena de supermercados Esselunga. Desde entonces, las protestas en el sector han ido creciendo. En Piacenza, en el verano de 2012, quienes se manifestaron fueron los trabajadores del sector logístico de la multinacional sueca Ikea, que denunciaban unas condiciones laborales brutales. En Turín, el 15 de mayo de 2013, se bloquearon las puertas de Mercati Generali, corazón del comercio agroalimentario de la ciudad. Y tras Turín llegaron también Ancona, Padua, Modena, Brescia, Roma y muchas otras ciudades. Territorios atravesados por conflictos y protestas que han continuado hasta la actualidad.

En estos mismos años, en muchas otras partes del mundo el sector de la distribución se vio afectado por las huelgas. El 20 de octubre de 2013, la mayor terminal de contenedores europea, Maasvlakte 2, en Rotterdam, gestionada por el brazo operativo portuario de la primera empresa naviera del mundo -Maersk-, fue escenario de una huelga salvaje. Lo

mismo sucedió en diciembre de 2012 en Los Ángeles; en Hong Kong, cuyo puerto estuvo bloqueado durante un mes en mayo de 2013; en Newcastle, al este de Australia, se paralizó la terminal de carbón más grande del mundo, con huelgas intermitentes y selectivas que se prolongaron durante meses; o en Vancouver, donde la misma dinámica duró tres meses. Pueden destacarse también las luchas en los almacenes de Amazon en Alemania, en los *malls* de Walmart en Estados Unidos o en el puerto de Amberes.

Como se puede observar, muchos de los principales *hub* mundiales se han visto afectados, sin que mediase ninguna coordinación entre los trabajadores implicados, por diferentes formas de conflicto en los últimos años. Nos proponemos investigar en este artículo esta dimensión claramente global de las protestas en el sector de la logística. Analizaremos en este artículo el caso de las luchas que se han desarrollado en el valle del Po, al norte de Italia, mediante observación participante y otras técnicas de recogida de información.

LA LOGÍSTICA COMO CLAVE DE LECTURA DE LAS TRANSFORMACIONES GLOBALES ACTUALES

Reconfiguración “implosiva y explosiva” de lo urbano (Brenner, 2014), nueva revolución espacial (Lefebvre, 1976), redefinición de la soberanía siguiendo necesidades que desbordan la territorialidad moderna (Sassen, 2013), los flujos globales (Castells, 1999) y las nuevas fronteras (Mezzadra y Neilson, 2014): en torno a esta constelación de dinámicas, la logística funciona como analizador de las mutaciones contemporáneas.

La logística, entendida en primera instancia como lógica y como conjunto de técnicas, conocimientos y disciplinas, es uno de los vectores que más ha contribuido a dar forma al mundo contemporáneo (Grappi, 2016). La interconexión que acompaña hoy a la globalización y al sistema económico actual estructurado en forma de *supply chain capitalism* (Tsing, 2009) evidencia la importancia de gestionar la movilidad de las mercancías a través del espacio mundial. En esta línea, en los últimos

años, la atención de los especialistas de muy diversos campos disciplinares se ha ido orientando hacia una concepción ampliada del concepto de logística, para ir más allá del ámbito “técnico” en el que tradicionalmente estaba enclavada. En otras palabras, no se trataría de concebir la logística exclusivamente dentro de su campo “natural”, es decir, lo que Karl Marx (1973) habría llamado el “tiempo de circulación” de los bienes. Desde la década de 1960, la denominada *logistics revolution* (Bonacich y Wilson, 2008) ha interpretado la logística más bien como un paradigma organizacional, una lógica omnipresente que da forma al presente global. En este sentido, creemos que adoptar la logística como lente a través de la cual investigar las tensiones que redefinen nuestro tiempo es un ejercicio crítico útil, en particular observando cómo y dónde se producen dichas tensiones y fricciones en su seno.

ANTECEDENTES DE LA LOGÍSTICA Y REPERCUSIONES ACTUALES

Si se examina más de cerca, la logística es un factor cuya profundidad histórica se remonta mucho más atrás de la década de 1960. Si consideramos su papel en las diferentes épocas históricas, encontramos momentos anteriores en el tiempo, que se anclan en la Edad Moderna.

Es una opinión extendida entre los especialistas vincular las primeras aplicaciones de la logística con el campo de la estrategia militar, sobre todo con los cambios ocurridos durante la revolución militar que tuvo lugar entre 1560 y 1660. Los vínculos entre la logística y el ámbito militar siguen siendo muy estrechos en la actualidad. Otras perspectivas, por su parte, ligan los inicios de la logística con otros procesos más ligados a la economía. Por ejemplo, Stefano Harney y Fred Moten (2013), aunque aceptan las relaciones entre el nacimiento de la logística y el sector militar, señalan otro hecho no menos importante, como sería el inicio del “comercio” de esclavos africanos a través del Atlántico. Es aquí, según estos autores, donde habría que situar las raíces de la logística: “la logística nació con el primer gran movimiento de mercancías de la historia. En otras

palabras, nació con la trata de esclavos en el Atlántico, o mejor dicho, contra los esclavos del Atlántico” (p. 91). Para vencer a la “hidra de muchas cabezas” representada por los “rebeldes atlánticos” (Linebaugh y Rediker 2004), la logística se introdujo entonces como una forma real de poder, una forma de subyugar y administrar a hombres y mujeres en el tránsito a la esclavitud. Esta sería la ambición motriz que caracteriza a la logística, su principal pilar operativo: “conectar cuerpos, objetos e información para suprimir su subjetividad, sin las formalidades que ésta impone” (Harney y Moten 2013, p. 92).

Siguiendo esta hipótesis, desde sus inicios, la logística ha sido algo más que un mecanismo neutral para el transporte de mercancías. Más bien, se trata de un dispositivo biopolítico complejo (Neilson, 2012) que actúa sobre la vida misma de las personas, operando constantemente para adaptar las actitudes de los seres humanos a nuevos contextos y nuevas condiciones productivas. En otras palabras, la logística aplanar los espacios, modifica los cuerpos y produce subjetividades adecuadas al modo de circulación de las mercancías. En este sentido, y con las debidas distancias, la esclavitud de los pueblos africanos durante el comercio triangular atlántico ofrece sugerencias significativas a nuestros argumentos en torno a las conexiones con procesos actuales. Por supuesto, no estamos haciendo una comparación directa, ya que somos conscientes de las especificidades del fenómeno de la esclavitud y de la dificultad de establecer analogías simplistas. Sin embargo, es posible captar algunos rasgos comunes y subyacentes entre ese fenómeno y la forma en que opera la logística en la actualidad. En este sentido, se puede argumentar que los esclavos podrían ser considerados, de alguna manera, como los primeros “trabajadores logísticos”, donde la necesidad de su control y planificación dependía de las formas en que eran manejados y explotados. Hoy, como entonces, el objetivo es transformar a los trabajadores en algo muy parecido a los drones, en máquinas totalmente controlables y programables: “lo no previsto -escribe Ned Rossiter (2012, p. 26)- es la pesadilla de la logística”. Por ello, los procesos de subjetivación

y movilización de la fuerza de trabajo pueden llegar a generar imprevistos que romper la columna vertebral de la cadena logística. Desarrollaremos estos aspectos a lo largo del artículo.

LOGISTIC REVOLUTION (DE LA FÁBRICA FORDISTA A LA FÁBRICA SIN MUROS)

Además de las anteriores referencias históricas, es importante investigar sobre otro proceso histórico muy indicativo de cómo la logística ha afectado a la producción del presente. Nos referimos a la crisis del llamado modelo fordista entre los años sesenta y setenta. La mayor parte de la investigación sobre esta crisis se centra en explicaciones como el crecimiento de la dinámica salarial, la insubordinación de los trabajadores de las fábricas, las tensiones geopolíticas y la crisis del petróleo o los límites organizativos de la producción fordista. Todos estos factores son, sin duda, de gran capacidad explicativa. Sin embargo, lo que a menudo se subestima es cómo en esos momentos se podría estar gestando la transición a un modelo de producción diferente. En este sentido, el papel de la logística es crucial. Para dismantelar los grandes polos de concentración obrera y tecnológica que caracterizaron a la gran industria fordista, fueron decisivas una serie de técnicas, conocimientos y tecnologías logísticas, adecuadas para posibilitar la expansión de las cadenas productivas a escalas geográficas antes inimaginables. Si la fábrica Fiat de Turín concentraba en los sesenta toda su producción en un espacio geográfico de unos cincuenta kilómetros (desde la extracción de materias primas hasta el producto acabado) (Magnaghi et al., 1970), en el transcurso de unos pocos años este sistema se extendió a una escala global con dimensiones de miles de kilómetros. Para gestionar estas nuevas dimensiones, las redes de producción se hicieron más complejas organizativamente, extendiéndose mediante infraestructuras, rutas y procedimientos que progresivamente definieron un sistema de producción logística global. En algunos números de la revista *Primo Maggio*, entre los años setenta y ochenta, Sergio Bologna (Bologna et al., 1983) captó esta transformación centrándose en el transporte como una variable crucial de la reestruc-

turación en curso. Si en los años treinta los trabajadores estadounidenses habían acuñado el término *hub* durante una huelga en Minneapolis, identificando a este como un centro de gravedad productivo donde la interrupción del trabajo podría provocar importantes efectos en el colapso de la cadena, ahora, en la actualidad, el *hub* se convierte en un nuevo núcleo de organización de la producción decisivo para el sistema logístico. Es decir, la producción se expande por todo el territorio (Cuppini y Frapporti, 2016) y ha de interrelacionarse necesariamente con las necesidades de circulación. Producción y circulación, hasta entonces dos momentos claramente separados, están hoy fusionados. Por tanto, todo el territorio mundial se convierte en una gran fábrica sin muros (Ashton 2006). Hoy muchas teorías analizan la urbanización del planeta (Birch y Vachter 2011), es decir, la progresiva irrupción en la superficie terrestre de una red de infraestructuras (ferrocarriles, carreteras, cables, edificios, etc.) que socava la dicotomía clásica entre ciudad y campo, convirtiendo todo el territorio en un continuo urbanizado. Esta dinámica encuentra sus raíces en la revolución logística de los años sesenta, en el desmembramiento del sistema fordista y en su reubicación generalizada. Para que se produjera la revolución logística fue decisiva la intervención del Estado en la construcción de las estructuras que permitieran la deslocalización productiva, la inversión de gran capital en innovación tecnológica y la producción de una nueva mano de obra. Sin embargo, vuelve a ser relevante considerar que una de las principales innovaciones que permitieron la nueva producción a escala global provenga una vez más del entorno militar. En concreto, el desarrollo y la implantación de los contenedores en el transporte marítimo, utilizados para responder a las necesidades militares en la guerra de Vietnam y al transporte de tropas lejos del territorio de los Estados Unidos, fue, de hecho, una de las herramientas técnicas decisivas para la configuración del nuevo sistema de producción (Levinson, 2006). Asistimos, por tanto, a la presencia reiterada de la influencia de procesos históricos en la evolución de la logística y su necesidad para dar respuesta al problema de la ampliación de los espacios geográficos, de las necesidades militares y para responder a los

problemas de estabilidad sistémica planteados por la insubordinación de la fuerza de trabajo, que abre este paralelismo entre la necesidad de aminorar el poder alcanzado por la clase obrera a finales de la década de 1960 y la gestión de esclavos siglos atrás. El análisis de la cuestión logística se refiere, como vemos, al complejo cruce y superposición de diferentes niveles de análisis que exploraremos a continuación.

LA LOGÍSTICA COMO CREADORA DE NUEVOS ESPACIOS (O DE LA COMPLEJIDAD GEOGRÁFICA DEL PRESENTE)

Entre las transformaciones más evidentes del mundo contemporáneo, la reconceptualización espacial y la creciente complejidad geográfica son procesos esenciales (Farinelli, 2003). Las formas clásicas de interpretar estos procesos típicas de la modernidad ya no son suficientes para describir las diferentes geometrías políticas actuales (Galli, 2001). La complejidad de las finanzas, la variedad de intereses geopolíticos, el entramado de infraestructuras para el transporte de recursos naturales y de mercancías han creado una renovación sin precedentes en el territorio, la cual ha tenido como resultado las nuevas realidades de las macrorregiones, los corredores comerciales, las zonas económicas especiales o las formaciones supranacionales, como la propia Unión Europea. Estas nuevas “zonas” son hoy realidades íntimamente entrelazadas con las entidades políticas tradicionales: los viejos conceptos de la geografía convencional se vuelven hoy anacrónicos. Un análisis de estos “nuevos espacios” a través de la lente de la logística resulta también oportuno para ensayar una actualización semántica que permita descifrar los procesos más inéditos de la actualidad. Desde este planteamiento, no se trata solo de mirar a Asia, donde surgen constantemente nuevas “special economic zones” (Carter y Harding, 2010), o a Dubai y Abu Dhabi, verdaderos “espacios infraestructurales” (Easterling, 2014), donde el propio núcleo urbano se construye para acomodar los flujos comerciales. También hay muchos otros casos, desde el sudeste asiático hasta América Latina pasando por el mismo corazón de la Unión Europea, que revelan estas mismas características. En Kuala Lumpur, por

ejemplo, la presencia “generalizada” de las grandes corporaciones estadounidenses hace que el tejido de la ciudad sea “una extensión económica y cultural de California” (Ong 2006, p. 62); igualmente paradigmático es el ejemplo del puerto griego del Pireo, un “territorio dentro del territorio” donde las estrategias comerciales operadas por Cosco (la empresa estatal china) han actuado como cabeza de puente para “intrusiones” en la política del país (Logística Mundial, 2014); y lo mismo, finalmente, puede decirse de la “llanura del Po”, una franja territorial del norte de Italia que se ha convertido en un “valle logístico” donde operan “grandes grupos internacionales, cientos de cooperativas espurias y miles de porteadores norteafricanos y paquistaníes” (Di Vico, 2014). Los “nuevos espacios logísticos”, repartidos por los cuatro rincones del globo, son también el marco explicativo en el que se producen intromisiones formales o informales en la andadura político-territorial de los propios Estados nación. Estos nuevos espacios marcan el panorama global, constituyen su columna vertebral y son el resultado variable de una trama de procesos. La configuración de estos espacios logísticos globales es un camino que, sin embargo, no transcurre sin fricciones. Así, si seguimos los conflictos laborales en el sector de la logística en los últimos años, podemos recorrer múltiples lugares donde estos conflictos se han dado mostrando su dimensión global.

EL CONFLICTO DE LA LLANURA “LOGÍSTICA” DEL VALLE DEL PO

Como hemos mencionado en la introducción, la elevada cantidad de huelgas ocurridas en el valle de Po en la década 2008-2017 convierte a este territorio en un caso de estudio destacado para examinar algunas de las dinámicas que hemos planteado en los apartados anteriores. Históricamente, esta zona del norte de Italia incluye un conjunto de ciudades con una larga historia y una estructura urbana que conservaba una planta medieval sin cambios sustanciales en el siglo XX. Progresivamente, a las antiguas murallas se fueron incorporando nuevos cinturones de circunvalación que unían los centros

urbanos con la periferia de las ciudades tras la segunda guerra mundial. Se crean también en estas áreas urbanas, o en sus proximidades, las nuevas zonas fabriles, que vienen a componer la que en los primeros estudios de Romano

Alquati en la FIAT (1975) comienza a definirse como ciudad-fábrica. En este tipo de ciudad, todo el entorno urbano se redefine según las necesidades de las instalaciones fabriles fordistas que atraen la inmigración masiva de trabajadores del sur de Italia. Aún con estos cambios, se mantiene una separación sustancial entre ámbito urbano y rural y la vieja red de carreteras que trazaron los romanos sigue siendo el eje del transporte en Italia. Sin embargo, esta estructura territorial comienza a cambiar en la década de 1970 y, sobre todo, en la de 1980. En ese momento, se multiplican las nuevas autopistas, las rutas ferroviarias y los aeropuertos. La distribución de las instalaciones productivas se difunde cada vez en el territorio, invadiendo el campo. Muchas ciudades se equipan con “interportos”, es decir, con centros de organización logística que encauzan el conjunto de flujos de mercancías. Hoy, basta mirar una foto aérea nocturna para darse cuenta de la revolución que se ha producido en el paisaje. De hecho, todo el valle de PO es un solo haz de luz. Una textura urbana que cubre el territorio haciendo que los perímetros de las ciudades históricas sean indistinguibles. El paradigma de la circulación adoptada como la lógica organizativa de las ciudades ha llevado a una renovación completa que se define cada vez más como espacio logístico.

Sin embargo, sin desdejar lo anterior, se puede adoptar otro enfoque para investigar los cambios que se han producido en las interconexiones entre las ciudades y el sistema productivo. En la última década, la secuencia de movilizaciones obreras en el sector de la logística reveló una cartografía subjetiva del valle de Po, que puede decir mucho más que una simple imagen cenital sobre cómo funciona este territorio. De hecho, si se reconstruye un mapa de los lugares en que se han producido las huelgas en los almacenes logísticos, se descubre toda una red que confirma las transformaciones que estamos señalando en esta zona del norte de Italia. Se va de los almacenes de Esselunga a Chinesello Balsamo en el área de Milán a los interportos de Bolonia y Padua; desde los almace-

nes de la CAAT de Turín hasta los de IKEA en Piacenza. En conjunto, se observa una densa trama de pequeños y medianos almacenes que cubren la Romagna y también todo el territorio de Lombardía y muchas áreas del Veneto y Piamonte. Se llega, además, dentro del perímetro metropolitano, a una gran cantidad de pequeñas empresas y redes viarias. Todas ellas han sido afectadas por las movilizaciones y conflictos del sector logístico. Estas tramas trazan un mapa peculiar e inesperado que escribe una nueva historia del territorio y de las redes que lo cruzan.

ORGANIZACIÓN DE LA FUERZA DE TRABAJO

Además de esta configuración espacial de la producción, la actual necesidad del flujo productivo que demandan las empresas implica también captar los aspectos subjetivos de la fuerza de trabajo y ello convierte a la logística, como hemos adelantado, en un dispositivo biopolítico. Lo que hemos tratado de explorar es cómo, en los procesos de circulación material de las mercancías se insertan también los “elementos humanos”: la logística reclama y plasma formas específicas de subjetividad que son funcionales para la eficiencia de su fluidez (Neilson y Rossiter, 2011). Por lo tanto, la subjetividad no es un elemento secundario dentro de la logística. Es uno de los factores determinantes, la columna vertebral de la circulación de mercancías. No se trata simplemente de reconocer el papel que desempeña la fuerza de trabajo para posibilitar la cadena de transmisión entre los distintos centros y almacenes. Para entender mejor esta conexión entre la subjetividad de los trabajadores y la logística vamos a analizar cómo se produce y se gestiona una figura específica de la mano de obra muy extendida en el sector logístico del valle del Po que es el mozo de almacén.

Tomando como perspectiva analítica la de la relación capital/trabajo, es necesario detallar específicamente el funcionamiento empresarial de las cooperativas ya que a través de ellas se lleva a cabo la contratación de la mayor parte de la mano de obra logística. El Valle de la Po es de hecho un *enclave* para este tipo de negocios muy extendidos en todo el territorio. Tras la segunda guerra mundial, las cooperativas jugaron un papel fundamental para recuperar la economía y re-

crear un tejido industrial en regiones empobrecidas. La presencia del Partido Comunista y el sindicato CGIL en estas regiones difundió las cooperativas como fuente de emancipación y construcción de una nueva sociedad. La forma-cooperativa promovió entonces el desarrollo industrial y fue la célula de producción básica (Giordani, 2014). Sindicatos, partidos y cooperativas se entrelazaron en una red de relaciones económicas y políticas basadas en la idea de trabajar juntos en vista del bien común (Menzani, 2007). Este bloque de poder social/político/económico se ha ido reproduciendo hasta hoy y ha terminado siendo el eje contra el cual han chocado las luchas de los mozos de almacén de la logística.

De hecho, en los últimos años, la forma cooperativa también se ha consolidado en el sector logístico en el valle de Po. Esta forma funciona mediante un modelo piramidal en cuyo vértice se sitúan las empresas-cliente, en el centro se ubican las empresas cooperativas, que reciben los encargos de las anteriores y, en la parte más baja, se hallan los trabajadores de base, la mayoría de ellos inmigrantes, contratados como socio-trabajador (Cuppini et al. 2015). Así se estructura el llamado sistema de cooperativas, una red de poder en cuyo interior se diluye la cadena de mando del capital sobre el trabajo y los costos de producción y circulación se desploman a expensas de los salarios.

Esta arquitectura piramidal proporciona tal multiplicidad de niveles de responsabilidad y de subcontratación que el trabajador no puede identificar con claridad su cadena de subordinación y pierde de vista la referencia de un mando único y. Muy a menudo, las empresas-clientes delegan en las cooperativas a las que contratan la gestión de los almacenes donde trabajan los mozos de almacén. Por su parte, las cooperativas argumentan que son las empresas clientes, y no ellas, las que fijan las condiciones económicas. De esta manera, se embrolla el papel y las competencias que cada una tiene en la relación laboral. Por su parte, las cooperativas se presentan como una forma de producción muy democrática en la que hay igualdad entre quienes mandan y quienes ejecutan el trabajo. Este tipo de “ideología” pretende argumentar que dentro de las empresas no hay oposición entre los intereses del empleador y el trabajador, sino solo diferentes roles entre

los socios, como se interpretaba en la lógica original del sistema cooperativo (Cuppini y Pallavicini, 2015).

Sin embargo, las luchas obreras, que en los últimos años se han radicalizado cada vez más dentro de la logística, han demostrado cómo la supuesta solidaridad cooperativa esconde en realidad formas de trabajo fuertemente explotado y se han desencadenado procesos de subjetivación que han cuestionado el papel mismo de las cooperativas.

GÉNESIS DE LAS SUBJETIVIDADES EN LUCHA

Las formas de insubordinación contra las empresas que se han manifestado en los almacenes de logística no son un factor abstracto, sino que dependen de los métodos específicos de organización del trabajo y de ubicación espacial a los que suelen estar sometidos los mozos de almacén, métodos similares, en ciertos aspectos, a los del obrero masa fordista más que al “obrero social” o al trabajador digital. Estos métodos consisten en grandes concentraciones de obreros en almacenes alejados de los centros urbanos, decididos a realizar tareas repetitivas y estandarizadas, con una fuerte integración del cuerpo humano con el cuerpo-máquina. Otra característica de este grupo obrero es la heterogénea procedencia geográfica de la fuerza de trabajo. En la mayoría de los casos, se trata de migrantes que cumplen la condición que, tomando el título de un famoso libro de Abdelmalek Sayad de 1999, podríamos definir como de “doble ausencia”: tanto de la comunidad de origen (que ya no existe) como de la comunidad de destino (que aún no existe). En este caso, la composición de clase está profundamente entrelazada con la del “color” (Du Bois, 2010). Para comprender bien el fenómeno, podría ser útil readaptar para la ocasión un concepto desarrollado por Louis Althusser en su ensayo *Ideología y aparatos ideológicos de Estado* (1971). Es el concepto de “interpelación”. “¡Eh tú!” es la exclamación que resume este acto de poder mediante el cual se es nombrado y se es constituido como sujeto por parte de quien protagoniza el acto de poder. Incluso antes de entrar en un almacén, incluso antes de haber mostrado “quién se es”, cada mozo de almacén es encuadrado inmedia-

tamente dentro de distinciones étnicas, “raciales” (entendiendo este término principalmente como “construcción desde el poder”, no como dato biológico) o de nacionalidad. “Africanos”, “marroquíes”, “bengalíes”, “indúes.

Este desarraigo de las personas migrantes es aliviado mediante la creación de comunidades nacionales en los países de acogida, que recrean algunos elementos propios de los países de origen (por ejemplo, encontrarse y juntarse con quien habla el mismo idioma). Así, dado que los migrantes provienen de diferentes nacionalidades, se produce una segmentación de la fuerza laboral por grupos. De esta forma, se fragmenta y, en ocasiones, se aísla en una serie de formaciones nacionales diferentes.

Si la segmentación “horizontal” por etnia constituye la primera pauta de control de los trabajadores, la segunda pauta es la jerarquización “vertical”, que divide a la fuerza de trabajo por tareas, roles productivos y autoridad. De este modo, se crea una jerarquía tanto entre los diferentes grupos como dentro de ellos. A cada grupo se le suele encomendar un determinado tipo de tareas, y esta distribución diferencial expresa también el grado de consideración que cada uno de ellos tiene en relación con distinciones de prestigio, carga de trabajo y retribución. Esto también se produce en el seno de los propios grupos étnicos, donde los fenómenos de contratación ilegal son muy frecuentes, según una dinámica en la que la selección/exclusión/distribución de puestos se confía a algunos líderes -que realizan una función de gobernanza directa de la fuerza de trabajo. Desde ese momento, van cobrando forma los múltiples mecanismos de sujeción que soportan los trabajadores.

Otro elemento que conviene destacar en esta génesis de la subjetividad de los trabajadores es la grave explotación laboral, que en, algunos casos, se asemeja a situaciones de esclavitud antes del inicio del ciclo de luchas. La logística requiere eficiencia, rapidez, continuidad y ritmos de trabajo agotadores, reducción de costes mediante la subcontratación a cooperativas, mando directo y autoritario en el trabajo. El proceso de trabajo en la logística asimila el cuerpo del trabajador a una máquina, lo “humano”, lo convierte en una variable dentro de los algoritmos de productividad.

En resumen, podemos destacar dos consecuencias que se producen a raíz de esta composición y organización de la plantilla. La primera es el desplazamiento del conflicto capital/trabajo en el seno dentro del trabajo mismo: muy a menudo son los mismos grupos de trabajadores los que se enfrentan entre sí para la lograr una posición privilegiada dentro de la cadena de mando y obediencia. La segunda consecuencia es la ocultación de las relaciones de poder en el proceso de trabajo. Los grupos ven en el jefe de taller un aliado para alcanzar mejores posiciones en el proceso de trabajo y no lo perciben como un adversario.

FORMAS ORGANIZATIVAS DE LOS TRABAJADORES

Es interesante detenerse a continuación en cómo los trabajadores reaccionan y se oponen a las anteriores determinaciones que sufren en el proceso de trabajo. Las luchas obreras de los últimos años han demostrado cómo se pueden subvertir los dispositivos de control y oponer resistencia al mando capitalista. Los procesos de identidad que hemos revisado en el apartado anterior no solo generan división, verticalización y competencia entre los trabajadores, también pueden dar lugar a comportamientos solidarios entre ellos. La fragmentación es reemplazada por la recomposición de la fuerza de trabajo al revelar el funcionamiento de algunas dinámicas de control y explotación a nivel nacional o racial. En algunos casos, incluso la solidaridad sobre una base identitaria se ha convertido en una hibridación de los distintos grupos, que ya no se identifican con una comunidad de origen, sino que parten de una condición común de trabajo y lucha.

Esto ha sido posible porque los mecanismos de jerarquización y subordinación han sido cuestionados y las reivindicaciones de los trabajadores sacan a la luz las relaciones de poder que se producen en las condiciones de trabajo y que son ejercidas tanto por las cooperativas como por las empresas-cliente. De esta manera, las protestas de los trabajadores de la logística han renovado las formas de expresión del conflicto entre capital y trabajo.

La pregunta que cabe hacerse es si las condiciones de trabajo que hemos descrito en párrafos anteriores son suficientes por sí mismas para transformar los

dispositivos de sujeción en procesos de subjetivación y conseguir transformar las relaciones de poder y control. Otros muchos sectores productivos presentan condiciones de trabajo semejantes, pero no llegar a articular procesos relevantes de lucha y resistencia al capital. También es necesario considerar la especificidad del sector logístico en cuanto a su lugar estratégico en el proceso de producción y circulación de las mercancías y en cuando a la dimensión global, lo que hace ganar fuerza al poder de los trabajadores y a la repercusión de sus formas de protesta.

Es también relevante mencionar el papel de los sindicatos en los conflictos de la logística. Estos sindicatos -ADL y Si-Cobas- desarrollaron una intervención sindical que se ha concretado, en primer lugar, en poner al servicio de los trabajadores sus conocimientos y prácticas, tanto lingüísticas-legales como de lucha: la acción directa y los bloqueos frente a las puertas de los almacenes constituyen una fuerte ruptura con respecto al “familiarismo” de las cooperativas, las cuales buscan resolver los conflictos mediante relaciones de confianza. En segundo lugar, los sindicatos han aportado sus formas de trabajo en red, a través de poner en conexión los distintos conflictos en el territorio y crear solidaridad con los trabajadores despedidos. Esto ha permitido recomponer algunas de las segmentaciones provocadas por la organización del trabajo en el sector. En tercer lugar, los sindicatos han aportado un enfoque integral de mejora de las condiciones laborales para ir más allá de pequeñas demandas concretas. Mediante la discusión de reivindicaciones materiales en las asambleas, se han instaurado plataformas reivindicativas que van mucho más allá del marco de la negociación colectiva. En resumen, podría decirse que las formas de cooperación social presentes en los conflictos del sector logístico y en concreto el protagonizado por los mozos de carga -una cooperación basada en la transmisión personal, boca a boca, de las reivindicaciones, en compartir sentimientos de sufrimiento ante unas mismas condiciones de trabajo penoso- han perseguido la finalidad común de mejorar las condiciones de vida de los trabajadores. Este proceso les ha dado una nueva identidad y ha generado una subjetividad en la lucha basada en compartir objetivos, pasiones y consignas.

CONCLUSIONES: UN QUEHACER LOGÍSTICO

A partir de 2008 y con un momento álgido en torno a 2013, esta serie de luchas logísticas nos permiten desarrollar una nueva idea de lo que son hoy los territorios, no solo desde el punto de vista de la *urbs*, el conjunto de estructuras físicas que dan forma a la ciudad, sino también desde la perspectiva de la *civitas*, el conjunto de ciudadanos que la habitan. La llanura logística del Po permite captar lo que Henri Lefebvre ya en 1989 denominó “planetarización de lo urbano”, en la que “lo urbano y lo global se superponen y se perturban mutuamente” (p. 16) De hecho, es precisamente este proceso de confluencia entre lo global y lo local lo que se observa en las luchas obreras de la logística como una de sus características más significativas. Es pronto para decir si este tipo de protestas pueden constituir la tendencia general de la evolución del trabajo contemporáneo, pero sin duda podemos identificar en ellas rasgos difusos que parecen expresarse con una intensidad sin precedentes.

Hemos analizado en este artículo el uso generalizado de mano de obra migrante en el proceso de trabajo de la logística, la extrema precariedad tanto laboral como vital, la redefinición de la acción sindical, el uso extensivo de las cooperativas para organizar la fuerza de trabajo, la peculiar contradicción entre un sector logístico altamente tecnologizado y automatizado, pero utiliza intensivamente mano de obra descualificada con baja inversión tecnológica. Todas estas características han permitido abrir un nuevo espacio para la investigación de la mano de obra descualificada del sector logístico del valle del Po. Hemos abordado la investigación poniendo el acento en los siguientes aspectos: 1) dotar al análisis de mayor profundidad histórica con el objetivo de enmarcar las luchas en procesos de largo recorrido; 2) desarrollar nuevos marcos espaciales para comprender los procesos estudiados, haciendo uso de geografías que vayan más allá de las fronteras administrativas y políticas convencionales; 3) desarrollar formas de análisis que aglutinen las dimensiones objetivas y subjetivas de los procesos; 4) abordar la investigación de los sujetos en lucha con procedimientos que rompan con las metodologías

convencionales e indaguen con mayor complejidad las dinámicas observadas.

Siguiendo estas directrices, hemos explorado, en primer lugar, el trasfondo genealógico y los paralelismos históricos, sobre todo en el terreno de la historia militar, comercial y laboral, para interpretar los sistemas logísticos contemporáneos. En segundo lugar, hemos retomado la idea de “espacios logísticos” como eje decisivo para la construcción de geografías globales, y nos hemos propuesto observar el valle del Po como uno de esos lugares y momentos. En tercer lugar, nos hemos propuesto analizar este “valle logístico” tanto a través de su configuración morfológico-infraestructural (es decir, como una galaxia urbana difusa y policéntrica que tiende a cubrir todo el territorio) como a partir del mapa de las luchas que se dieron dentro del sector logístico en estos últimos años. Hemos interpretado estas luchas no como una anomalía, sino como conflictos insertos en un escenario global que ha visto el surgimiento, casi simultáneo, de protestas conforme va cobrando auge la constitución logística de los territorios. En este sentido, un programa de investigación que prosiga el análisis de este tema debe guiarse por las orientaciones anteriores, tratando de interrelacionar las variables que definen los conflictos locales de los centros de trabajo con las tendencias globales de un territorio logístico en construcción, donde hoy nos encontramos.

BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV. (2014) *Logistical worlds*, www.logistical-worlds.org.
- Alquati R., (1975) *Sulla Fiat e altri scritti*, Milano, Feltrinelli.
- Althusser L. (1971) *Ideology and ideological state apparatus*. En *Lenin and Philosophy and Other Essays*, Londra, Montly Review Press, pp. 127-186.
- Ashton B. (2006), *The factory without walls, Mute*, Vol. 2, n. 4.
- Birch E. e Wachter S. (eds.) (2011) *Global urbanization*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, PA.
- Bologna S. *et al.* (1983-4) *Speciale trasporti, Primo Maggio*, 19-20.
- Bologna S. (2010), *Le multinazionali del mare*, Milano, Egea.
- Bonacich E., Wilson J.B. (2008) *Getting the goods. Ports, labor, and the logistics revolution*, Ithaca, Cornell University Press.
- Brenner N. (ed.) (2014) *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Jovis, Berlin.
- Carter C. e Harding A. (eds.) (2010) *Special economic zones in Asian market economies*, New York, Routledge.
- Cartosio B. (ed.) (2007) *Wobbly! L'Industrial Workers of the World e il suo tempo*, Milano, ShaKe Edizioni.
- Castells M. (1999) Grassrooting the space of flows, *Urban Geography*, 20:4, pp. 294-302.
- Cowen D. (2014) *The deadly life of logistics. Mapping violence in global trade*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Cuppini N., Frapporti M., Pirone M. (2015) *Logistics struggles in the Po Valley Region. Territorial transformations and processes of antagonistic subjectivation*, *The South Atlantic Quarterly* 114:1, January 2015.
- Cuppini N. e Frapporti M. (2016) *La logistica come lente sul presente globale*, <http://www.rivistailmulino.it/item/3294>.
- Cuppini N., Pallavicini C., (2015) *Le lotte nella logistica nella valle del Po*, *Sociologia del lavoro*, 138, pp. 210-224.
- Delanda M. (1991) *War in the agr of intelligent machines*, New York, Zone Books.
- Di Vico D. (2014) *Facchini senza legge, autonomi, Cobas. Una guerra nella valle della logistica*, *Corriere della sera*, 27/01/2014.
- Du Bois W.E.B. (2010) *Sulla linea del colore. Razza e democrazia negli Stati Uniti e nel mondo*, Bologna, Il Mulino.
- Easterling K., (2014) *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*, New York, Verso.

- Farinelli F. (2003) *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Torino, Einaudi.
- Foucault M. (2008) *Nascita della biopolitica*, Feltrinelli, Milano.
- Galli C. (2001) *Spazi politici. L'età moderna e l'età globale*, Bologna, Il Mulino.
- Gambino F. (2015) *Prefazione, Il regime del salario*, <https://www.sinistrainrete.info/lavoro-e-sindacato/5679-ferruccio-gambino-il-regime-del-salario-prefazione.html>
- Ricciardi M. (2013) Dallo Stato moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto, *Scienza&Politica*, Vol. XXV, no. 48, pp. 75-93.
- Grappi G. (2016) *Logistica*, Roma, Ediesse.
- Giordani S. (2014) Tessere in rosso. Il PCI emiliano-romagnolo negli anni Settanta, *Storia e futuro*, 34.
- Harney S., Moten F. (2013) *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*, Wivenhoe/ New York/ Port Watson: Minor Compositions.
- Larner W. e Walters W. (2004) *Global Governmentality: Governing International Spaces*, Routledge, Londra.
- Laudani R. (2008) *Lo spazio atlantico della disobbedienza. Modernità e "potere destituente" da La Boétie a Thoreau*, Filosofia politica 1/2008, pp. 37-60.
- Lefebvre H. (1976), *La produzione dello spazio*, Moizzi, Milano.
- Ibid., (Maggio 1989) *Quand la ville se perd dans une métamorphose planétaire*, Le Monde Diplomatique.
- Levinson M. (2013), *The box. La scatola che ha cambiato il mondo*, Milano, Egea.
- Linebaugh P. e Rediker M. (2004) *I ribelli dell'Atlantico*, Milano, Feltrinelli.
- Magnaghi A., Perelli A., Sarfatti R., Stevan C. (1970) *La città fabbrica*, Milano, Clup
- Marx K. (1973) *Grundrisse, Foundations of the Critique of Political Economy* (Rough Draft). Trans. Martin Nicolaus. Harmondsworth, U.K.: Penguin Books.
- Menzani T. (2007) *La cooperazione in Emilia Romagna. Dalla resistenza alla svolta degli anni Settanta*, Bologna, Il Mulino.
- Mezzadra S., Neilson B. (2013) "Extraction, logistics, finance. Global crisis and the politics of operations", in *Radical Philosophy* 178, marzo-aprile.
- Mezzadra S., Neilson B. (2014) *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globalizzato*, Bologna, il Mulino.
- Neilson B. (2012) *Five thesis on understanding logistics as power*, *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory* 13(3).
- Neilson B. And Rossiter N. (2011) *Still Waiting, Still Moving: On Labour, Logistics and Maritime Industries*, in Bissel D. and Fuller G. (ed.) (2011), *Stillness in a Mobile World*, Routledge, London and New York, pp. 51 – 68.
- Ong A. (2006) *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*. Durham, NC: Duke University Press.
- Rossiter N. (2012) *The logistical city: Software, infrastructure, labor*, *Transit Labour* 4.
- Sayad A. (1999) *La doppia assenza. Dalle illusioni dell'emigrato alle sofferenze dell'immigrato*, Milano, Cortina.
- Sassen S. (2013) When territory deborders territoriality, *Territory, Politics, Governance* 1/1: 21 – 45.
- Tsing A. (2009) Supply Chains and the Human Condition, *Rethinking Marxism* 21(2).
- Van Creveld M. (1977) *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press