

I blocchi sulle strade del Sud. Quel che si avanza è uno strano soldato...

di Michele Franco



Finalmente – dopo settimane di silenzio mediatico – iniziano ad affacciarsi nelle cronache dei media e attraverso la diffusione sui social le proteste dei trasportatori e delle varie attività correlate alla circolazione delle merci.

I recenti rincari dei carburanti, l'aumento dei pedaggi autostradali e il generale processo inflazionistico – che sta segnando l'attuale congiuntura economica – stanno iniziando ad incidere, non solo sui prezzi delle merci al dettaglio e sul conseguente aumento del costo delle tariffe elettriche, ma stanno colpendo, particolarmente, le categorie dei trasportatori e il loro ramificato indotto territoriale.

Specie al Sud dove gran parte della circolazione/ distribuzione avviene “su gomma” e dove i percorsi medi quotidiani della logistica sono più lunghi a causa della particolare dislocazione delle varie “piattaforme” tale complicazione economica sta incidendo fortemente nei budget delle aziende di trasporto.

Aziende che non sono sempre “grandi gruppi” del settore ma – frequentemente – sono “soggetti a partita IVA” (i cosiddetti padroncini) i quali, pur in presenza di un notevole investimento economico, lavorano (con orari e tempi dilatati a dismisura) per raggiungere livelli reddituali non altissimi a causa del continuo aumento dei costi di gestione ed esercizio delle loro (micro) attività.

In questa condizione materiale e sociale – che spesso viene poco scandagliata dalle grandi rilevazioni statistiche o dai vari osservatori economici ed accademici – è maturato prima un diffuso mugugno e, poi, dall’inizio del mese di ottobre una disponibilità alla mobilitazione ed al conflitto.

Prima in Calabria, poi in Basilicata e Puglia fino alla Campania, ma alcune proteste, come quelle degli allevatori sono avvenute anche alle porte di Roma, in diversi giorni, senza nessun collegamento organizzativo, né tantomeno, politico/sindacale, si stanno moltiplicando gli episodi di blocchi stradali, di blocco dei caselli autostradali e di rallentamento dei flussi di traffico.

La Puglia – al momento – è la regione che più sta avvertendo l’impatto con la diminuzione dei continui flussi di distribuzione delle merci (tra cui la benzina). Molti supermercati sono, da giorni, senza il rifornimento dei

“prodotti freschi” e molti punti di vendita del carburante sono chiusi e, quelli aperti, registrano file chilometriche.

In questa regione la modalità dei blocchi stradali sta funzionando sia per la particolare morfologia geografica del territorio (praticamente due gradi direttrici Nord/Sud) ma anche a causa del contemporaneo blocco della raffineria ENI di Taranto portato avanti dagli operai dell'Ex ILVA a seguito delle decisioni governative di volere chiudere lo stabilimento pugliese.



Le stesse Prefetture e le Questure stanno attuando un “comportamento discreto” limitandosi (come dimostra un video di un TV locale) a “consigliare moderazione” ai manifestanti.

Insomma – almeno fino ad ora – i terminali governativi degli apparati di sicurezza dello Stato si limitano ad osservare la fenomenologia limitandosi a fare “pressioni di gruppo e/o individuali” alla bisogna.

Solo nella giornata odierna – venerdì 15

ottobre – il Ministro dell’Agricoltura, Francesco Lollobrigida, il quale fino ad ora non è stato in grado di produrre un atto politico o un provvedimento legislativo che tranquillizzasse tali categorie sociali, ha “tuonato” contro la diffusione della pratica dei blocchi ricordando che queste manifestazioni sono da considerare reato penale.

Osservando la composizione di queste proteste il primo dato che salta agli occhi è l’evidente frammentarietà di sigle (nate su base territoriale), la loro immediata fregola ha dichiararsi “apolitiche” (mentre dentro questi blocchi transitano esponenti locali di quasi tutti i partiti i quali, ovviamente, hanno a cuore il consenso locale), l’aperta ostilità verso i media colpevoli di oscurare le loro ragioni sociali e – ovviamente – l’abituale refrain del “tutti a Roma” come esigenza collettiva di farsi sentire sotto i Palazzi del potere.

Naturalmente esistono dei legami tra queste varie aggregazioni ma la loro dinamica deriva da rapporti personali e da “discussioni” avviate nei vari autogrill durante le lunghe giornate di lavoro oppure in città come Foggia, Cerignola, in località della Calabria, come Vibo Valentia, Catanzaro o in Campania nei comuni di Nola, Nocera e Battipaglia che sono sedi di Associazioni di Trasportatori.

Un altro dato, osservando ad esempio la dinamica che si sta concretizzando tra Calabria e Sicilia, è la presenza ai blocchi di altri cittadini, oltre le cerchie familiari, che solidarizzano con gli obiettivi delle proteste.

Di questi “comportamenti sociali” poco si apprende dai canali della comunicazione/deviante ma si possono

estrapolare da frammenti di video, da qualche trafiletto su giornali locali o da testimonianze orali.

È evidente che esiste da parte degli apparati dominanti il timore di una possibile generalizzazione che potrebbe causare danni materiali di non poca rilevanza ad un sistema/paese che ha fondato la grande maggioranza della “movimentazione merci” alla modalità della strada per compiacere, nei decenni scorsi, i grandi marchi dell’automotive.

In questi giorni il ciclo di mobilitazione sembra assumere una forma crescente ma, oggettivamente, non siamo in grado di prevedere i tempi e le forme con cui si assesterà oppure si articolerà ulteriormente nei territori e nel coinvolgimento di altre “categorie”.

Molto probabilmente il Governo – utilizzando una linea di condotta che sta sperimentando su diversi capitoli vertenziali – convocherà un ennesimo “tavolo negoziale e di confronto” in cui metterà in campo un mix tra qualche misera agevolazione fiscale e un pizzico di bonus assistenziali ma – in base all’ attuale corso economico internazionale del mercato degli idrocarburi – non potrà intervenire, significativamente, sul dato essenziale che preme sulle condizioni di vita e di lavoro di tali fasce del mercato del lavoro: il costo della benzina e del diesel.

Le contraddizioni, dunque, sono destinate ad accumularsi, magari non all’immediato o in forma lineare, rendendo tale “materia sociale” suscettibile di nuove, quanto improvvise, esplosioni di lotta e di conflitto.

Le forme della ricomposizione possibile.

Le proteste e i fatti che si stanno squadernando evidenziano come i fattori di crisi economica investono settori e segmenti del mercato del lavoro e della società che si percepivano “altro” dalla classica condizione del lavoratore subordinato. Da molto tempo ciò che viene definito “lavoro autonomo di seconda/terza generazione” – in Italia come altrove – vive un rallentamento della sua valorizzazione (che era stata veloce in una prima fase) nell’ambito dei dispositivi del mercato. Non da oggi prendiamo atto che persino lavori o aziende che avevano coltivato “sogni di gloria” iniziano ad avvertire i morsi delle crescenti difficoltà economiche.

Lo Sciopero Generale del 30 ottobre – la sua preparazione/costruzione – può essere uno snodo temporale, ma anche uno spazio di rappresentazione, per questi variegati soggetti sociali che iniziano ad “agitarsi”.

Una moderna confederalità sociale e una efficace intercategorialità hanno la “cultura politica” per dialogare con questi settori cominciando a sfidare sul versante della “conseguenzialità” le varie “direzioni” di questi aggregati. A cominciare dal rispetto integrale – nell’ambito delle trattative – delle diverse piattaforme programmatiche e di lotta le quali sono le prime ad essere sacrificate sull’altare delle compatibilità con i desiderata del governo, di Confindustria, delle varie Associazioni Datoriali ma, soprattutto, dei grandi gruppi economici legati alle multinazionali del petrolio.

Un dialogo necessario per avviare quella Ricomposizione tra settori spaiati della “classe lavoratrice” che il divenire della crisi e dei processi di ristrutturazione/riconversione

frammenta sempre più con l'obiettivo di dividerla e contrapporla tra segmenti diversi al proprio interno fino a farla diventare una sorte di innocua "mucillagine sociale".

I blocchi di queste settimane e l'avanzare dei sintomi, a scala globale, di un nuovo "inceppamento" dei meccanismi di governance della crisi, di parte capitalistica, costituiscono i presupposti per far agglutinare e lievitare una nuova "potenza sociale" nelle strade, nelle piazze e nel paese.